

D., mayor de edad, provisto de D.N.I. núm.vecino de....., con domicilio en....., y nº de teléfono.....,

EXPONE

PRIMERO.- Que mediante acuerdo del Pleno de este Excmo. Cabildo Insular, adoptado en sesión extraordinaria celebrada el día 29 de julio de 2009, se aprobó inicialmente el Plan Insular de Ordenación de La Palma, y se sometió el correspondiente expediente al trámite de información pública durante el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su publicación, en el BOC nº 157 de 13 de agosto de 2009.

SEGUNDO.- Que se encuentra dentro del plazo correspondiente para la presentación de alegaciones, cumple a su vez los requisitos establecidos en el art.70.1 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (modificada por: el Real Decreto Ley 14/1993 de 4 de agosto, la Ley 6/1997 de 14 de abril, la Ley 29/1998 de 13 de julio, la Ley 4/1999 de 13 de enero, la STS 50/99 de 6 de abril, la Ley 24/2.001 de 27 de diciembre, la Ley Orgánica 14/2.003 de 20 de noviembre, la Ley 57/2.003 de 16 de diciembre, la Ley 62/2.003 de 30 de diciembre, y la STS de 28.10.04), y pretende ejercer el **derecho a formular alegaciones** que le otorga el art.35 e) de la citada Ley 30/92, en relación con el art. 8 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en lo sucesivo, TR 1/2000), en cuyo art. 4.2 se establece como uno de los "Principios Generales de la Ordenación", *El de participación pública en la formulación, tramitación y gestión del planeamiento y otras figuras urbanísticas*. Igualmente, de acuerdo con el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias (B.O.C nº 104 de 31 de mayo de 2.006), donde se regula el derecho de cualquier ciudadano a presentar alegaciones, con las sugerencias, alternativas o propuestas que estime oportunas con objeto de mejorar la ordenación o de salvaguardar sus derechos o intereses legítimos, así como a **obtener respuesta razonada** a las mismas, se establece también en su art. 5, apdo. 3º, letras b) y c), y en su art. 30, apdos. 1º y 2º. - Que conforme a lo anterior, viene a interponer las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Previsión de la Infraestructura Viaria de interés regional LP-3 Santa Cruz de la Palma – Puerto de Tazacorte en el Plan Insular de Ordenación de la isla de La Palma (PIOLP).

Tanto en la documentación cartográfica correspondiente a la ordenación (planos de ordenación), como en los textos que conforman los diferentes documentos del Plan Insular de Ordenación de la isla de La Palma aprobado inicialmente y sometido a información pública (en lo sucesivo, PIOLP), se recoge el trazado de la infraestructura viaria LP-3 Santa Cruz de la Palma – Puerto de Tazacorte, a pesar de no ser éste el instrumento de ordenación idóneo para ello, ni existir un Plan Territorial Especial de Carreteras ni Proyecto aprobado definitivamente que proporcionen cobertura legal suficiente a la inclusión de tal infraestructura en el actual planeamiento insular.

1.1. Competencia de los Planes Territoriales Especiales de Carreteras: Principio de Especialidad.

De acuerdo con la Directriz de Ordenación del Territorio nº 97 apdo. 1º, aprobada por la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, *"En concordancia con las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, la ordenación de la red viaria insular será realizada por el Plan Insular de Ordenación o remitida a un Plan Territorial Especial de ámbito insular"*.

Según el apdo. 2º de la misma Directriz nº 97, *"Los Planes Territoriales Especiales de Carreteras, en el marco de las Directrices sectoriales y los Planes Insulares de Ordenación, establecerán los corredores más idóneos para el trazado del viario que forman las redes estructurantes, los corredores del viario propio de la red del sistema de accesibilidad intermedia, los tipos de vías que van a establecerse en esos corredores y las prioridades para su ejecución"*.

Son estos planes además (y NO los Planes Insulares) de acuerdo con lo previsto en el apdo.5º de la mencionada Directriz nº 97 quienes, *"establecerán los criterios de integración paisajística y recorrido escénico que han de servir para la intervención en los terrenos afectados por la ejecución del viario y, en su caso, en sus márgenes, abordando el diseño integrado del espacio viario y su entorno inmediato"*. De hecho, el propio PIOLP en el apdo. 3º del art. 90 de sus Normas establece que *"Los Planes Territoriales Especiales precisarán la ubicación concreta de las instalaciones y las redes, así como las correspondientes zonas de servidumbre y protección de las infraestructuras, de acuerdo con la legislación sectorial aplicable y las condiciones de estas Normas para cada infraestructura"*.

El artículo 90 citado de las Normas del PIOLP tiene rango de Norma de Aplicación Directa (NAD), por lo que es de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones Públicas y los particulares, de acuerdo con lo previsto en el art. 5 de las mismas. Además, según el apdo. 5º del art. 104 de las Normas del PIOLP, incluido en el Capítulo 17 de éstas, dedicado al "Sistema de Infraestructuras de Viabilidad": *"A efectos de ordenación de los sistemas funcionales el Plan Insular ha definido Planes Territoriales Parciales cuyo contenido incluye el sistema viario y de transporte local, cuyo contenido se especifica en las correspondientes fichas (Fichas PTP-3, PTP-4, PTP-5, PTP-6)"*.

En el caso de la Ficha del PTP – 3 de Ordenación del Sistema Funcional Este, por ejemplo, y en concreto, en el apartado "Contenido Básico", se incluye como tal la *"concreción del sistema viario estructurante y su relación con la vitalidad interna"*. De hecho, el art. 108 de las Normas, dedicado a *"El Alcance de la propuesta del Plan Insular en lo que se refiere a los límites de propiedad"*, y que también es una Norma de Aplicación Directa (NAD), establece en su apdo. 1º que *"La propuesta viaria del Plan Insular debe definirse a través del planeamiento Territorial Especial y a través de proyectos que definan con precisión el trazado, así como las reservas de suelo previstas en el Plan Insular y en la legislación aplicable, tanto en materia de carreteras como de otras infraestructuras a las que sirva como soporte"*. Sin embargo, a pesar de ello, NO existe dentro de las fichas previstas en las Normas del PIOLP para los ocho correspondientes Planes Territoriales Especiales, o para los siete Planes Territoriales Parciales enunciados en las mismas, ninguna dedicada a un Plan Territorial Especial de Carreteras o de Infraestructuras Viarias al que el propio PIOLP **se remita**, de acuerdo con lo previsto por éste en los textos de sus Normas, así como por la Directriz de Ordenación del Territorio nº 97 en sus apdos. 2º y 5º. Lo expuesto **contradice** por tanto el contenido de la documentación del "propio" PIOLP, y sobre todo los planos de ordenación, donde se prevé ya un trazado de la infraestructura viaria prevista LP – 3 así como de otras redes, sin saber si es el más idóneo o no a partir de diversas alternativas previamente analizadas (incluida la alternativa 0), sin reflejar el alcance verdadero de esta actuación sobre el territorio, alterando por tanto los mecanismos de participación ciudadana en el planeamiento, sin concretar o valorar el grado de las afecciones a la propiedad privada, obviando la responsabilidades administrativas competenciales de cada Administración Pública en función del carácter regional, o insular de la infraestructura viaria en cuestión, en lugar de remitirla directamente a un Plan Territorial Especial, que es el instrumento competente para ello. La **inseguridad jurídica** que generan tales **contradicciones** en el documento de aprobación inicial del PIOLP en cuanto a este asunto es notoria, pues se trata de Normas de Aplicación Directa (NAD) determinadas como tales por el propio PIOLP, que se contradicen entre sí y contradicen igualmente la legislación aplicable. En cuanto al **Principio de Especialidad**, éste es uno de los Principios Generales del Derecho que informan el ordenamiento jurídico español, según el cual *"la Ley especial prima sobre la Ley general y deroga a esta última"*. Este principio es considerado como un criterio tradicional de solución de las antinomias, entendiendo por éstas las contradicciones normativas que se producen cuando, ante unas mismas condiciones fácticas, se imputan consecuencias jurídicas que no pueden observarse simultáneamente.¹ La regla de la especialidad presupone y no elimina la simultánea vigencia de la norma general y de la norma especial. La Ley especial se aplicará **con** José Antonio Tardía Pato. Profesor Titular de Universidad de Derecho Administrativo. *"El Principio de Especialidad Normativa (Lex Specialis) y sus aplicaciones jurisprudenciales"*. **preferencia** a la Ley general cuando su supuesto de hecho **se ajusta más** al hecho concreto, pues de otra forma quedaría ineficaz, ya que nunca sería aplicable y no puede suponerse que el legislador quiso una ley sin efecto. Y, por el contrario, la ley general se aplicará a todos los supuestos no encuadrables en la especial y será, por tanto, también eficaz en su ámbito.² Por tanto, de acuerdo con este principio informador del ordenamiento jurídico, el Plan Teritorial Especial de Carreteras sería el instrumento de "carácter especial" a quien competen las previsiones en cuanto al trazado de las infraestructuras viarias de la isla, su idoneidad previo análisis de las distintas alternativas, así como afecciones reales que la ejecución de dichas infraestructuras pueda suponer. Ello no significa que el PIOLP haya de quedar desvirtuado en cuanto a la ordenación del modelo territorial previsto para la isla, sino que continuará planificando y ordenando lo que esté *en su ámbito*, que es de carácter general, al contrario del citado planeamiento territorial, que es de carácter especial. De hecho, resulta curioso que el PIOLP haya contemplado y respetado el Principio de Especialidad mencionado, por ejemplo, en la Disposición Adicional Primera de las Normas, cuando, de acuerdo con las previsiones de la Disposición Adicional Primera de la Ley 19/2003 de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, remite la actividad turística de la isla al Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de la Palma, cuya vigencia es mantenida por el propio PIOLP, que además en el apdo. 3º de dicha Disposición, establece que *" Toda actuación turística autorizable conforme a las disposiciones del planeamiento territorial se desarrollará conforme a la misma, tanto en el orden de la admisibilidad territorial, como modalidades y ritmos de crecimiento, ajustándose a sus requisitos y condiciones, sin perjuicio de las disposiciones del Plan Insular,*

que tendrán en todo caso **carácter complementario o supletorio**". Por tanto, lo propio y exigible sería hacer lo mismo con las infraestructuras viarias, y en especial las de carácter estructurante en relación con el territorio, como es la mencionada carretera LP – 3, debido a que la previsión para su trazado, o incluso su propia ejecución, no pueden suponer simplemente la inclusión de ésta con un trazado no definitivo ni legitimado por los correspondientes instrumentos de planificación, estudios informativos y proyectos, ni por la participación ciudadana, que en este caso, ha brillado por su ausencia.

1.2. La Ley 9/91, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias. El Principio de Jerarquía Normativa.

De acuerdo con la Ley 9/91, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, que forma parte de la legislación sectorial de *carácter especial* que regula las infraestructuras viarias en Canarias, en su art. 16 apdo. 1º, párrafo 2º, las Corporaciones Locales (entre las que se encuentran los Cabildos Insulares, de acuerdo con el art. 3.1º-c del Texto Consolidado de la Ley 7/85, reguladora de Bases de Régimen Local), están obligadas a iniciar el trámite de modificación de sus respectivos planeamientos, en el plazo de dos meses **a partir de la aprobación definitiva del proyecto** de una carretera, lo que hasta ahora, no ha tenido lugar en 2 José Luis Villar Palasí. Catedrático de Derecho Administrativo. "Derecho Administrativo. Introducción y Teoría de las Normas". Sección de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid. cuanto a la LP – 3, puesto que NO existe proyecto aprobado definitivamente por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, que es la Administración competente para la planificación, programación, ejecución y financiación de los proyectos de carreteras de interés regional, tal y como indica el art. 10 de la Ley de Carreteras de Canarias. Al respecto, la Plataforma Ciudadana La Palma presentó recientemente una solicitud de información ante dicha Consejería, que hasta la fecha no ha sido contestada por escrito, pero se confirmó de forma verbal la inexistencia de tal proyecto. Además, el propio PIOLP en la Memoria Ambiental, y en concreto, en la sección dedicada a la Red Viaria y Transporte, dentro del apartado 3.2 de dicha Memoria, cuyo título es *Descripción de la evolución del documento de Ordenación, desde el Avance hasta la presentación de la Memoria Ambiental del PIOLP* (pág. 32), reconoce que *las actuaciones viarias precisarán de proyectos ejecutivos que concretarán el trazado*, por lo que tales proyectos todavía no existen. El art. 14 de la citada Ley de Carreteras de Canarias enumera los **estudios** que requiere la ejecución de una carretera, y que son :

a) El Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición, entre todos los posibles, del **esquema vial más adecuado** a un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista de los planes territoriales, urbanísticos, de transporte y de carreteras. Se tendrá en cuenta, para su defensa, el territorio comprendido en los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, en líneas generales, las **diferentes opciones** para el adecuado desarrollo de la actuación que se pretende, valorando todos sus efectos y seleccionando las más adecuadas.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, de las **características y justificación** de la actuación propuesta como **más recomendable** para el interés público y de las restantes opciones estudiadas, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

Sin embargo, la Memoria de Ordenación del PIOLP no ha incluido en ninguno de sus apartados la documentación enumerada en el art. 14 de la Ley de Carreteras de Canarias, ni ha incorporado alternativas diferentes o argumentos que justifiquen la inclusión de un trazado cuyo origen se desconoce para la LP – 3, para la que tampoco se han expuesto las razones que fundamenten la necesidad de ejecución de dicha infraestructura en la isla, que sería objeto de discusión en un instrumento planificador "especial", puesto que el PIOLP es un instrumento de ordenación "general" de los recursos naturales y del territorio que, como ya se ha expuesto, debería remitir este asunto a un planeamiento territorial especial. Contravenir la legislación de rango superior, como es la Ley de Carreteras de Canarias, infringe el **Principio de Jerarquía Normativa**, que es un principio general del Derecho, informador del ordenamiento jurídico, recogido en el art. 9.3º de la Constitución Española, lo que daría lugar a un supuesto de **nulidad** de la norma que lo haga, como sería el PIOLP, o al menos, la parte referente al Sistema de Infraestructuras Viarias, de acuerdo con lo previsto en el art. 62.2º de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

SEGUNDA.- La obligación de Motivación de los actos administrativos.

En cuanto a la obligación de las Administraciones de **motivar** los actos administrativos que de ellas emanan, aunque la documentación del PIOLP, y en concreto, su Memoria de Ordenación, no incluya argumentos que justifiquen las razones en cuanto a la necesidad de ejecución de una infraestructura viaria de tal envergadura, la Ley impone a la Administración Pública la obligación de "motivar" sus actos, es decir, de hacer públicos mediante una declaración formal, los *motivos de hecho y de derecho* en función de los cuales ha determinado los mismos, tal y como dispone el art. 54 de la ya mencionada Ley 30/92 de 26 de noviembre, en cuyos apartados 1.a) y 1.f) se establece que tanto los actos que limiten derechos subjetivos o intereses legítimos, como los que se dicten en el ejercicio de potestades discrecionales, como sería el caso del PIOLP, serán **motivados**, con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derecho. El Tribunal Supremo, en su sentencia de 13 de febrero de 1992 (RJ 1992\2828), donde se habla de los Planes Generales de Ordenación, pero que por analogía puede aplicarse a cualquier instrumento de planeamiento que proceda de una Administración Pública, establece que éstos son instrumentos "cuyas decisiones son eminentemente discrecionales, por lo que son ante todo desigualdad, puesto que dibujan el modelo territorial elegido como marco físico de la convivencia y para ello atribuyen al suelo el destino urbanístico en cada caso más conveniente desde el punto de vista del interés público (...). Pero naturalmente esta **desigualdad** – art. 14 de la Constitución – ha de ser una desigualdad "**justificada**" y "**compensada**"; justificada en el momento del planeamiento, y compensada en el momento de la ejecución – SS. 27 marzo y 29 abril de 1991 (RJ 1991\2226 y RJ 1991\3431).

Y aquella **justificación** es la que debe proporcionar bien la **Memoria**, bien la **motivación** de las modificaciones introducidas a lo largo del procedimiento". También, el art. 3.1º del Texto Refundido de la Ley de Suelo, aprobado por el RDL 2/2008, de 20 de junio, establece que "El ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser **motivado**, con expresión de los intereses generales a que sirve".

Sin embargo, la Memoria de Ordenación del PIOLP, documento importantísimo para el control de los criterios de *oportunidad* del planificador, así como para el de la *racionalidad* de sus decisiones, se ha limitado a incluir disposiciones y criterios con un grado de abstracción y generalidad que resulta sorprendente, con total ausencia de una motivación suficiente, y por tanto, dando lugar a otro supuesto de **nulidad**, conforme a lo previsto en el anteriormente citado art. 62.2º de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, en cuanto al Sistema de Infraestructuras Viarias se refiere.

TERCERA.- Ausencia de los Informes técnicos y jurídicos preceptivos emitidos por los servicios administrativos de la Administración Pública actuante.

En el art. 29.1º del Decreto 55/2006 de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, donde se regula la *aprobación inicial*, se establece que, una vez ultimada la redacción del documento, se emitirán los **informes técnicos y jurídicos** correspondientes por los **servicios administrativos de la Administración Pública actuante**, con referencia al cumplimiento de los requisitos de carácter documental, procedimental y sustantivo que resulten exigibles, y se someterá el instrumento de ordenación a aprobación inicial del órgano competente. No obstante, en el caso del PIOLP, en cuanto al correspondiente Informe del Servicio de Infraestructuras Viarias de este Excmo. Cabildo Insular, que es el órgano *actuante*, se solicitó éste por escrito y sólo se obtuvo, para sorpresa de los solicitantes, un oficio del Sr. Consejero de Infraestructuras de esta Excmo. Corporación, de 10 de julio de 2008, dirigido al Sr. Consejero de Planificación y Servicios Públicos del mismo, al que se adjuntaba únicamente un *plano detallado* con la propuesta de actuaciones de la red viaria insular que se propone desde el Área de Infraestructura para su incorporación al Plan Insular de Ordenación de la Isla de la Palma, en lugar de un **Informe** emitido por los técnicos de dicho Área, donde se justifique, fundamento o explique siquiera, los motivos de inclusión de las infraestructuras viarias propuestas, y en concreto, de la LP - 3, que carece de instrumento de planificación y proyecto que le proporcionen una cobertura jurídica mínima. Curiosamente, además, en la sección dedicada a la Red Viaria y Transporte, dentro del apartado 3.2 de la Memoria Ambiental del PIOLP, cuyo título es *Descripción de la evolución del documento de Ordenación, desde el Avance hasta la presentación de la Memoria Ambiental del PIOLP*, y en concreto, en la página 33 de la misma, se establece lo siguiente: *Las modificaciones en el sistema viario vienen motivadas por el Informe del Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular sobre el sistema viario, ratificado por el acuerdo de Gobierno Insular de 14 de octubre de 2008. Resultando sin embargo tal "Informe" al parecer, un documento inexistente. De acuerdo con el art. 16.2º de la Ley de Carreteras de Canarias, así como con el art. 34 del Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias, "En la tramitación de cualquier figura de planeamiento urbanístico, o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a carreteras regionales e insulares, así como las determinaciones del Plan Regional o de los Planes Insulares, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del planeamiento previsto a la Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia, así como al respectivo Cabildo Insular".*

Aunque la redacción de estos artículos habla del "*planeamiento urbanístico*" en vez de "*el planeamiento de ordenación territorial*", como es el PIOLP, viene siendo aplicado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) desde hace años en cuanto a la

tramitación del planeamiento insular de las islas que ya cuentan con Plan Insular de Ordenación aprobado definitivamente, como bien conoce esta Excm. Corporación. Hay que considerar también, que la Ley y el Reglamento de Carreteras de Canarias se aprobaron en 1991 y 1995, cuando todavía no había entrado en vigor la Ley 9/99 de Ordenación del Territorio de Canarias, que forma parte hoy del actual Texto Refundido, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000 (TROTCAN), donde se mejoró la definición de la figura de los Planes Insulares de Ordenación, incorporando a éstos nuevos contenidos y funciones, ya que antes eran objeto de la antigua Ley 1/87 de regulación de los Planes Insulares. Sin embargo, en el expediente de tramitación del PIOLP, al que la Plataforma Ciudadana La Palma ha tenido acceso recientemente durante el trámite de información pública de su documento de aprobación inicial, consta únicamente una solicitud de *"informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes"* dirigida a la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, el 28 de Julio de 2009, es decir un día antes de tener lugar la aprobación inicial del PIOLP por el Pleno de esta Excm. Corporación, en sesión extraordinaria de 29 de Julio de 2009, por lo que la respuesta de la Consejería no pudo tener lugar en ningún caso, con anterioridad a tal aprobación inicial y no pudo ser valorada ni por el equipo redactor, ni por los técnicos y miembros de este Excmo. Cabildo Insular antes de aprobar inicialmente el documento. Por tanto, la ausencia de tales informes dará lugar a un supuesto de **nulidad** del documento del PIOLP aprobado inicialmente, ya que la omisión de la solicitud de informes preceptivos, cuyo contenido es además vinculante, exigidos con *carácter previo* a la aprobación inicial del documento, impide que tal contenido haya sido valorado para la toma de decisiones de tanta trascendencia territorial por parte del equipo redactor, así como por los técnicos y juristas del Servicio de Política Territorial de esta Excm. Corporación, competentes también para la emisión de los citados Informes en relación con el documento de aprobación inicial del PIOLP. Ello supone una infracción del ordenamiento jurídico, puesto que se han obviado garantías básicas del procedimiento administrativo, al haber sido la aprobación inicial del PIOLP un acto administrativo dictado prescindiendo del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados (como es el Pleno de esta Excm. Corporación, quien aprobó el documento), dando lugar a un supuesto de nulidad del art. 62.1º -e) de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

CUARTA.- Responsabilidad Patrimonial por mal funcionamiento de la Administración Pública .

De acuerdo con el apdo. 2º del art. 29 del Texto Refundido de la Ley de Suelo, aprobado por el RDL 2/2008, de 20 de junio, donde se establece el régimen de las expropiaciones por razón de la ordenación territorial y urbanística, *"la aprobación de los instrumentos de la ordenación territorial y urbanística que determine su legislación reguladora conllevará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos correspondientes, cuando dichos instrumentos habiliten para su ejecución y ésta deba producirse por expropiación. Dicha declaración se extenderá a los terrenos precisos para conectar la actuación de urbanización con las redes generales de servicios, cuando sean necesarios."*

Sin embargo, el PIOLP no habilita para la futura expropiación, ya que es necesario con *carácter previo* la redacción y aprobación del Plan Territorial Especial correspondiente, así como la aprobación del Instrumento de Ejecución Material o Proyecto, con todos los requisitos y documentos previos regulados en el apdo. 1º del art. 14 de la Ley de Carreteras de Canarias 9/1991 de 8 de mayo, citados en el apdo. 1.2. de la Alegación Primera de este escrito (Estudio de Planeamiento, Estudio Previo y Estudio Informativo). Igualmente, son necesarios los pertinentes Anteproyecto, Proyecto de Trazado (que es lo que pretende ser al parecer el PIOLP), y Proyecto de Ejecución, según el art. 14.2º de la Ley de Carreteras, así como el documento de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la Ley 11/1990, de 13 de julio. Además, también es preceptiva la determinación de la Financiación, de acuerdo con los presupuestos del ente a la que esté adscrita la infraestructura viaria con todos los recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales o internacionales y, excepcionalmente, de particulares, tal y como establece el art. 20 de la Ley de Carreteras de Canarias. Posteriormente, tendría que iniciarse el expediente expropiatorio con el acta de ocupación, así como el expediente de justiprecio. No obstante, el PIOLP ha incluido un trazado que **carece de legitimación jurídica** de todo tipo en su documentación aprobada inicialmente por el Pleno de este Excmo. Cabildo Insular, y, hasta que tenga lugar la redacción y aprobación de los instrumentos de carácter previo exigidos por la Ley de Carreteras de Canarias enumerados anteriormente, para lo que transcurrirán con total seguridad varios años, el suelo permanecerá afectado a una infraestructura viaria *"fantasma"*. Mientras tanto, éste se desvaloriza debido a tales afecciones y cargas impuestas a la franja prevista por el PIOLP para la ubicación de las infraestructuras, así como servidumbres y demás limitaciones a la propiedad que el Planeamiento Insular señala en sus planos de ordenación. De hecho, el art. 108 de las Normas del PIOLP, dedicado al *Alcance de la propuesta del Plan Insular en lo que se refiere a los límites de propiedad*, que tiene rango de Norma de Aplicación Directa (NAD), reconoce que la propuesta viaria del Plan Insular debe definirse a través del planeamiento Territorial Especial y a través de proyectos que definan con precisión el trazado, así como las reservas de suelo previstas en el Plan Insular y en la legislación aplicable, tanto en materia de carreteras como de otras infraestructuras a las que sirva como soporte. No obstante, en el apdo. 2º de este mismo artículo 108, *"se indica que El Plan Insular no supone afectaciones directas a las propiedades ni a las edificaciones, sin embargo, los ámbitos de protección preventiva definidos en el artículo anterior son una medida de precaución transitoria en tanto no se apruebe el proyecto de trazado"*. 3 Aquí debe de haber un error, pues los ámbitos de protección preventiva no se encuentran en el artículo anterior, sino en el art. 106 de las Normas, que establece una franja de protección preventiva de 100m. a ambos lados de los ejes de las carreteras de la red básica, en tanto no se hayan aprobado los correspondientes proyectos, infringiendo con tales distancias el PIOLP una vez más la Ley y el Reglamento de Carreteras de Canarias, lo que será tratado en la Alegación Quinta de este escrito. Con este precepto, además de infringirse la legislación canaria en materia de Carreteras, que no realiza tales previsiones, sino que éstas son un *invento* del PIOLP (lo que será analizado en la Alegación Quinta del presente escrito), no sólo los terrenos se verán afectados por una carga que no les corresponde y que carece de legitimación jurídica, sino también las edificaciones existentes, que quedarán en situación de **fuera de ordenación**, lo que, además de prohibir cualquier tipo de ampliación o mejora en las mismas (puesto que sólo se permitirían obras de reparación y conservación necesarias conforme al art. 44.4º b) 1ª del TROTCAN), reduciría considerablemente su valor hasta el punto incluso de no poder ofrecerlas como garantía hipotecaria si ello fuere necesario en algún momento. Al respecto en cuanto a este último punto, se reproduce el art. 31.1º d) del Real Decreto 685/1982 de 17 de marzo, que desarrolla determinados aspectos de la Ley de 25 de marzo de 1981, reguladora del Mercado Hipotecario:

1. Los bienes que **no pueden ser admitidos en garantía** por no representar un valor suficientemente estable y duradero son los siguientes: (...)

d) Los edificios e instalaciones situadas **fuera de ordenación urbana** (...).

La situación de fuera de ordenación sobrevenida por el trazado del viario a partir de la ejecución de un acto administrativo que podría ser perfectamente evitable, constituye un perjuicio económico para el administrado que no tiene el deber jurídico de soportar desde este momento, y sobre todo, al tener lugar por culpa de un acto administrativo sin legitimación jurídica alguna, sin respetar el procedimiento establecido en la legislación para ello, y que, conforme al art. 139 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, que recoge el **"Principio de Responsabilidad Administrativa"**, es indemnizable por parte de la Administración que ha causado la lesión en los bienes o derechos del administrado. La lesión en los bienes y derechos de los ciudadanos no sólo tiene lugar de forma directa, como sería el caso citado en el párrafo anterior, sino también de forma indirecta, cuando tiene lugar un **mal funcionamiento de la Administración Pública**, de acuerdo con la precisión que hace el apdo. 1º del citado art. 139, y como sería en el caso de la inclusión del trazado de una infraestructura viaria como la LP – 3 en la documentación cartográfica de ordenación del PIOLP, sin haber tenido lugar el procedimiento establecido por la legislación para ello, del que forman parte los estudios previos que no han sido redactados, ni los correspondientes Proyectos aprobados, así como el Plan Territorial Especial que *concrete*, a partir de esos estudios, el verdadero trazado, y la necesidad o no de esa infraestructura viaria para la isla.

QUINTA.- Inclusión de cargas y obligaciones no previstas en la legislación de carreteras de Canarias, e infracción de la misma.

En el apdo. 2º del art. 106 de las Normas del PIOLP, que tiene rango de Norma de Aplicación Directa (NAD), y está dedicado a las condiciones específicas de la red básica y canal de infraestructuras, se establece que *"en tanto no se aprueben los proyectos específicos se considerará una franja de protección preventiva de 100 m. a ambos lados de los ejes de las carreteras incluidas en la red básica"*, lo que supone una **infracción de la legislación** canaria en materia de Carreteras, puesto que la Ley de Carreteras de Canarias no prevé tales franjas de protección "preventiva" de 100 m. en espera de la aprobación de los proyectos, y donde la Ley no distingue, tampoco debe hacerlo el planeamiento insular de ordenación, que tiene un rango inferior a ésta.

De hecho, el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias, incluye en su art. 58.1º (y la Ley de Carreteras en su art. 30) la posibilidad de que el Gobierno de Canarias (y no el Cabildo Insular de la Palma) fije para cada carretera o tramo de ella las dimensiones de las zonas de servidumbre y afección definidas en la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, así como en dicho Reglamento, y establece igualmente, que la suma de ambas deberá ser de veintidós metros para las autopistas y autovías y no podrá superar los diecisiete metros para las vías rápidas y carreteras de interés regional, y los ocho metros para el resto de las carreteras, y en ningún caso se habla de los cien metros que indican las Normas del PIOLP. El art. 109 de las Normas del PIOLP, dedicado a la Ordenación del sistema de infraestructuras de movilidad y transporte público en los Planes Generales, establece en su apdo. 2º que *"Para las carreteras de las redes básica e intermedia los Planes Generales*

atenderán a los siguientes requisitos:(...) d) Si existe propuesta de modificación de una carretera y carece de trazado definitivo aprobado, la distancia mínima se tomará desde el eje provisional estimado estableciéndose en 40 m. para las vías de la red básica y en 20m. para las vías de la red intermedia, lo que infringe el segundo párrfo del apdo. 1º del art. 16 de la Ley de Carreteras, así como el apdo. 5º del mismo art. 16, que se reproducen a continuación: apdo. 1º (...) En el plazo de dos meses a partir de la aprobación definitiva del proyecto de una carretera, las Corporaciones Locales afectadas deberán proceder a iniciar el trámite de modificación de sus respectivos planeamientos urbanísticos, adaptándolos a las nuevas circunstancias. apdo. 5º : "para los municipios que carezcan de planeamiento urbanístico vigente, la aprobación definitiva del proyecto de una carretera o variante que afecte a su término, supondrá la obligación de incluirla en los documentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad. Por tanto, la obligación para los Municipios de incluir un trazado con un ancho provisional de 40 m. o 20 m. en sus planeamientos sin existir trazado definitivo aprobado mediante el instrumento que determina la Ley de Carreteras para ello, es una infracción clara de dicha legislación por parte del PIOLP.

Con lo expuesto se da lugar a otro supuesto más de infracción por parte del PIOLP del Principio de Jerarquía Normativa, así como del Principio de Legalidad, recogidos ambos en el art. 9.3º de la Constitución Española, por lo que habría que suprimir de inmediato tales disposiciones.

SEXTA.- Aprovechamiento y mejora de las infraestructuras viarias existentes. Rechazo a la ejecución del nuevo sistema viario LP – 3 Santa Cruz de la Palma – Puerto de Tazacorte.

Según la ya mencionada a lo largo de este escrito, Directriz de Ordenación del Territorio nº 97, aprobada por la Ley 19/2003 de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación y del Turismo de Canarias, "Los Planes Territoriales Especiales, para la satisfacción de las nuevas demandas, priorizarán el uso y aprovechamiento de las plataformas o infraestructuras viarias existentes, mejorando sus condiciones técnicas y de seguridad, cuando este acondicionamiento sea posible" (apdo. 3º). En el apdo. 3.5.1 dedicado a las "Infraestructuras", dentro del Capítulo III de la Memoria de las Directrices de Ordenación que figura como Anexo a éstas, se establece que Los criterios del Plan Director, que se propugna convertir en unas Directrices de Ordenación de Infraestructuras, se basan en la planificación cuidadosa, en la infraestructura como un medio y no un fin, en la consideración básica de la variable ambiental y en el principio de la reutilización y mejora de las infraestructuras existentes como alternativa prioritaria a la creación de nuevas. A ello se añade en el presente documento el incremento de la accesibilidad, mediante la utilización de todos los medios disponibles, y la reducción de las necesidades de movilidad, así como el impulso a las infraestructuras de carácter ambiental, como necesidad más perentoria, y opción más sostenible frente a la creación de nuevas infraestructuras de amplio efecto territorial y ambiental. De acuerdo con el apartado 3.5.3. de la misma Memoria de las Directrices, dedicado a la Red Viaria, "El objeto fundamental de la red viaria es la mayor integración y articulación del archipiélago, como espacio económico y social. La eficiencia del sistema exige, además de la aplicación de los principios generales de ahorro de suelo y reutilización y mejora de las infraestructuras existentes, la adecuación ambiental y paisajística, y la consideración expresa de las mismas como instrumento de potenciación del transporte colectivo, dentro de un sistema intermodal de transporte (...)".

En el mismo sentido, el art. 2 del Texto Refundido de la Ley de Suelo, aprobado por el RDL 2/2008, de 20 de junio, establece en su apdo. 1º que "Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes".

Según el apdo. 2º del mismo artículo, en virtud del principio de desarrollo sostenible, el uso racional de los recursos naturales armonizando políticas a que se refiere el apartado anterior deben propiciar los requerimientos de la economía, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente, contribuyendo a la prevención y reducción de la contaminación, y procurando en particular: a.La eficacia de las medidas de conservación y mejora de la naturaleza, la flora y la fauna y de la protección del patrimonio cultural y del paisaje. b.La protección, adecuada a su carácter, del medio rural y la preservación de los valores del suelo innecesario o inidóneo para atender las necesidades de transformación urbanística. c.Un medio urbano en el que la ocupación del suelo sea eficiente, que esté suficientemente dotado por las infraestructuras y los servicios que le son propios y en el que los usos se combinen de forma funcional y se implanten efectivamente, cuando cumplan una función social.

Así pues, la propuesta de nuevo trazado del eje viario central de la isla de La Palma, a través de la infraestructura viaria LP – 3 Santa Cruz de la Palma – Puerto de Tazacorte, en la forma de una carretera de cuatro carriles, tal y como aparece en el PIOLP, no responde a las necesidades actuales ni futuras de la isla en los próximos diez años, sobre todo si se tienen en cuenta que la proyección de población para la isla de La Palma según el Instituto de Estadística de Canarias (ISTAC) para el año 2019 es de 97.075 habitantes⁴, lo que resulta incluso dudoso, sobre todo si se tiene en cuenta el éxodo de gente joven que la isla ha sufrido en los últimos diez años, y que de momento continúa, así como el descenso de la tasa de crecimiento vegetativo, reconocida por el propio PIOLP en el apartado dedicado a la Población en su Memoria Informativa, debido al descenso de la tasa de natalidad, que se encuentra cuatro puntos por debajo de la del resto de Canarias. A pesar de la patente oposición que tuvo lugar en la isla durante el período de información pública de los documentos de aprobación inicial de los planes generales de ordenación de los municipios de El Paso y Breña Alta, en el año 2006, que incluían el trazado previsto en el documento de Avance del Plan Territorial Especial y Anteproyecto de Infraestructuras Viarias del Corredor Central-Noroccidental de la Isla de La Palma, que tampoco estaba aprobado definitivamente y no gozaba de legitimidad jurídica que obligara a los municipios a incluirlo en su planeamiento general, conforme al art. 16 de la Ley de Carreteras de Canarias, este Excmo. Cabildo Insular, reproduce en su instrumento de ordenación de los recursos naturales y del territorio que es el PIOLP, el trazado de dicha infraestructura, que ahora se llama "LP – 3 Santa Cruz de la Palma – Puerto de Tazacorte". La Plataforma Ciudadana La Palma solicitó a los Ayuntamientos de El Paso y Breña Alta, certificación en cuanto al número de alegaciones presentadas por los ciudadanos contra dicho Corredor durante la tramitación de sus respectivos planeamientos, que en el caso de El Paso asciende a 1.086 alegaciones, y en Breña Alta a 2.119 alegaciones. También la Plataforma Ciudadana de La Palma, La Graja, presentó escritos de sugerencias en este sentido y realizando propuestas alternativas durante el trámite de información pública del documento de Avance de este Plan Insular de Ordenación, que constan en el cuadro de determinaciones finales a incorporar a la propuesta de plan que figura en la página 48 y ss de su Memoria Ambiental. No obstante, en el expediente administrativo de la tramitación del PIOLP, al que dicha Plataforma ha accedido recientemente, durante el trámite de información pública del documento de aprobación inicial, solamente consta Informe Técnico valorativo al respecto, faltando por tanto el Informe Jurídico valorativo, lo que contradice el art. 28.2º del varias veces citado Decreto 55/2006 de 9 de mayo, donde se establece que "Los actos administrativos relativos al Avance no son recurribles, y las sugerencias que se presenten en la fase de participación pública no dan lugar a la condición de interesado, ni derecho a una respuesta razonada, sin perjuicio de su obligada incorporación al correspondiente expediente administrativo en unión de los informes administrativos que las valoren."⁴ <http://www2.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas.html>

Tal infracción constituye otro supuesto más de nulidad de las actuaciones, así como su obligada retroacción al momento en que la misma ha tenido lugar. Se dan por reproducidas las alternativas del escrito de sugerencias de la Plataforma Ciudadana de la Palma, en relación con la infraestructura viaria LP – 3 recogida en el PIOLP y se exponen además las siguientes:

- 1.- Un túnel desde la nueva circunvalación de S/C de la Palma hasta la Grama desviaría una parte importante del tráfico actual de la parte baja de las Breñas.
- 2.- Adaptación y mejora urgente del cruce de la Grama.
- 3.- Desde el cruce de la Grama, actuaciones puntuales de rectificación de curvas (Botazo, etc.) y carriles de adelantamiento en tramos donde no perjudique a la población ni a los terrenos agrícolas en producción.
- 4.- Circunvalación del casco urbano de El Paso como la que fue propuesta por el Ayuntamiento de dicho municipio, desde la nueva rotonda de la gasolinera hasta el campo de fútbol pasando por el sur con dos carriles (uno en cada sentido).
- 5.- Por encima de esta circunvalación (túnel nuevo – rotonda) igual que por debajo (campo de fútbol – circunvalación los Llanos) carriles de tráfico lento donde menos se perjudique a la población y con el menor impacto ambiental posible.
- 6.- Promover el transporte público aumentando sus frecuencias y favoreciendo la disminución del precio. Ha sorprendido a quienes asistieron a las exposiciones de este documento celebradas en la Casa de Salazar de S/C de la Palma, así como en la Casa de la Cultura de los Llanos de Aridane, la falta de justificación y argumentación realizada por los exponentes en cuanto a la inclusión de la infraestructura viaria LP – 3 en el PIOLP, así como en cuanto al trazado utilizado y su necesidad o no para la isla. En especial, son dignas de mención las declaraciones realizadas por miembros de este Excmo. Cabildo, cuando se afirma, al preguntar por el motivo determinante de las distintas fases de la carretera LP – 3, que éste no es de índole social, sino económica, es decir, conforme al presupuesto económico con el que se cuenta para la realización de tal infraestructura, lo que contradice los principios de un Estado Social y Democrático de Derecho, que es el Estado Español, recogido en el art. 1.1º de la Constitución Española. Existen en la isla otras necesidades para las que pueden utilizarse tales inversiones, como por ejemplo:
 - Incentivar el uso de energías renovables así como facilitar su implantación en el territorio, preparando suelo para ello, y de este modo aprovechar el enorme potencial de la isla, enormemente desaprovechado.
 - Mejorar la sanidad insular para que pueda estar al nivel de las demandas que sobre ésta pesan y a la que en muchos casos no puede corresponder por falta de medios.

- Promoción del autoabastecimiento alimentario de la población mediante ayudas al sector agrícola de medianías, y no sólo al monocultivo del plátano, puesto que la agricultura es uno de los motores económicos de la isla.
- Mejora en las infraestructuras de tratamiento de residuos y reciclaje, así como concienciación de la población en cuanto a este asunto.
- Iniciativas innovadoras que ayuden a relanzar la economía palmera sin copiar modelos agotados, como la construcción sin control o el turismo de masas.
- Iniciativas educativas dirigidas al mejorar el nivel cultural de la población local así como profesional, ya que la mayor parte de la población joven que adquiere esta preparación no regresa a la isla.

SÉPTIMA.- Cumplimiento defectuoso del trámite de información pública.

La documentación cartográfica (planos) expuesta en las dependencias de este Excmo. Cabildo Insular durante el primer mes del trámite de información pública de dos meses al que se ha sometido el documento de PIOLP aprobado inicialmente, carecía del suficiente grado de precisión o detalle para que los ciudadanos pudieran comprobar en muchas ocasiones si sus propiedades estaban afectadas por los trazados de las infraestructuras viarias previstas, así como por las zonas de servidumbre y protección de carreteras, establecidas por la legislación canaria en esta materia. Los nuevos planos que se expusieron una vez comenzado el segundo y último mes de información pública, reflejaban mayor grado de detalle, al menos en lo que al trazado de las infraestructuras viarias previstas se refiere, y así incluso se explicaba a quienes acudían a tales dependencias en busca de información más precisa, ya que la expuesta durante el primer mes provocaba dudas en cuanto al referido asunto. Al respecto, el artículo 36 del *Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias* establece que el cumplimiento "defectuoso" del trámite de información pública cuando el defecto implique indefensión o impida alcanzar los fines previstos con el mismo, podrá suponer la **anulabilidad** de los actos resolutorios posteriores, lo que se confirma en el art. 63.2º de la *Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común*, lo que implica la **retroacción** de las actuaciones al momento en el que tuvo lugar el defecto. La indefensión de un ciudadano que acude a recibir una información que carece de la precisión necesaria para comprobar si su propiedad puede estar o no afectada por un trazado de una infraestructura viaria prevista, o si existe o no un túnel en el tramo que atraviesa ésta, o hasta dónde llegan las zonas de afección de la carretera, es patente y notoria, además de que con ello tampoco se logra el objetivo de la información pública en la tramitación del planeamiento. En este sentido, según el art. 5.3º-a) del mismo Decreto 55/2006: *Los ciudadanos tienen derecho a participar en los procesos de aprobación de los instrumentos de ordenación en los períodos de participación pública, como trámite a que se somete el documento de Avance, e información pública, trámite al que se someten los documentos tras la aprobación inicial. Este derecho comprende: a) El derecho a obtener información suficiente y clara respecto a la ordenación prevista por el instrumento en exposición pública, incluyendo la posibilidad de examinar directamente toda la documentación y recibir copias, a su costa, sea en soporte papel o digital, de la misma* De acuerdo con el primer párrafo de la Exposición de Motivos de la *Ley 27/2006 de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente*:

"El artículo 45 de la Constitución configura el medio ambiente como un bien jurídico de cuyo disfrute son titulares todos los ciudadanos y cuya conservación es una obligación que comparten los poderes públicos y la sociedad en su conjunto. Todos tienen el derecho a exigir a los poderes públicos que adopten las medidas necesarias para garantizar la adecuada protección del medio ambiente, para disfrutar del derecho a vivir en un medio ambiente sano. Correlativamente, impone a todos la obligación de preservar y respetar ese mismo medio ambiente. Para que los ciudadanos, individual o colectivamente, puedan participar en esa tarea de protección de forma real y efectiva, resulta necesario disponer de los medios instrumentales adecuados, cobrando hoy especial significación la participación en el proceso de toma de decisiones públicas. Pues la participación, que con carácter general consagra el artículo 9.2 de la Constitución, y para el ámbito administrativo el artículo 105, garantiza el funcionamiento democrático de las sociedades e introduce mayor transparencia en la gestión de los asuntos públicos".

SOLICITO:

Que tenga por interpuesto este Escrito de Alegaciones, junto con los documentos que al mismo se adjuntan, y que, de acuerdo a los razonamientos jurídicos y preceptos legales citados en el mismo, así como con la condición de Presidente del Organismo competente para la formulación y tramitación del PIOLP, según lo previsto en el apdo. 1º del art. 20 del *D.L. 1/2.0000 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias*, y conforme a lo previsto en el apdo. 2º del art. 28 del *Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias*:

- 1. Retire** el trazado previsto para la Infraestructura Viaria (LP-3) de la documentación del Plan Insular de Ordenación de la Isla de La Palma, y **remita** las previsiones para las infraestructuras viarias al correspondiente instrumento de ordenación de carácter especial o plan territorial especial.
- Lleve a cabo todas las **modificaciones** necesarias en los documentos (planos y textos) del PIOLP conforme a las advertencias contenidas en el presente escrito, para evitar vicios de nulidad del mismo.
- Retrotraiga** las actuaciones al momento en que tuvieron lugar los defectos sobre los que se ha advertido en este escrito, que dan lugar a la anulabilidad del documento y lleve a cabo las medidas correspondientes para poder subsanarlos.
- Reconsidere** el modelo territorial contenido en el Plan Insular de Ordenación de la Palma, y proceda a la **modificación, nueva publicación y sometimiento a información pública** del mismo, puesto que la retirada del mencionado trazado supone una alteración de un elemento de la ordenación estructural, tal y como disponen el art. 46.1 c) del *Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias*, y el art. 56.1 e) del *Decreto 55/2006, de 9 de mayo*, así como la modificación del Informe de Sostenibilidad y propuesta de corrección de la Memoria Ambiental, ya que así lo exige el art. 28.2º del varias veces citado *Decreto 55/2006 de 9 de mayo*.
- Dé respuesta razonada** a las alegaciones contenidas en este escrito, de acuerdo con los cauces legales previstos para ello.

Es justicia que espero alcanzar de su recto proceder.

[1] José Antonio Tardía Pato. Profesor Titular de Universidad de Derecho Administrativo. "El Principio de Especialidad Normativa (Lex Specialis) y sus aplicaciones jurisprudenciales".

[2] José Luis Villar Palasí. Catedrático de Derecho Administrativo. "Derecho Administrativo.Introducción y Teoría de las Normas". Sección de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid.

[3] Aquí debe de haber un error, pues los ámbitos de protección preventiva no se encuentran en el artículo anterior, sino en el art. 106 de las Normas, que establece una franja de protección preventiva de 100m. a ambos lados de los ejes de las carreteras de la red básica, en tanto no se hayan aprobado los correspondientes proyectos, infringiendo con tales distancias el PIOLP una vez más la Ley y el Reglamento de Carreteras de Canarias, lo que será tratado en la Alegación Quinta de este escrito.

[4] <http://www2.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas.html>
<http://www2.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas.html>

Lugar

Fechade.....2009

Firma.....