

INDICE DE LA MEMORIA

	<u>Página</u>
TITULO I.- CARACTER DE ESTE DOCUMENTO.....	1
CAPÍTULO I.-	
1.1.- MARCO URBANÍSTICO Y LEGAL EN EL ÁMBITO.-	1
1.1.1.- Marco General.....	1
1.1.2.- Marco Municipal.....	1
TITULO II.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS.....	2
CAPÍTULO I.-	
2.1.- EL DESARROLLO EXPERIMENTADO EN EL AREA Y LA CONVENIENCIA DE SU RECUALIFICACIÓN.....	2
2.1.1.- Breve Reflexión sobre el Desarrollo Experimentado en el Área y la Conveniencia de su Recualificación.....	2
2.1.2.- Estado Actual.....	4
2.2.- MOTIVOS PARA LA ELECCIÓN DE LA FORMULA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	5
2.2.1.- Razones de Oportunidad de la Modificación Puntual.....	6
2.3.- EL DIMENSIONADO UNA REFERENCIA IMPRESCINDIBLE....	6
TITULO III.- EL MODELO TERRITORIAL.....	8
3.1.- OBSERVACIONES PRELIMINARES SOBRE EL MODELO TERRITORIAL.....	8
3.2.- EL SUELO URBANO EN EL AMBITO.....	9
3.2.1.- El Suelo Urbano Industrial.....	9
3.2.2.- El Suelo Urbano Residencial.....	10
3.3.- EL SUELO APTO PARA URBANIZAR.....	12
3.4.- EL SUELO RÚSTICO.....	13

	<u>Página</u>
3.5.- ELEMENTOS ESTRUCTURALES EN EL AMBITO.....	14
3.5.1.- El Sistema General Insular de Servidumbre Aeronáutica.....	14
3.5.2.- La Red Viaria Estructural.....	15
TITULO IV.- EL CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN.....	20
4.1.- FINES Y OBJETIVOS DE SU PROMULGACIÓN.....	20
4.2.- LOS ELEMENTOS DE LA ORDENACIÓN. CRITERIOS GENERALES DEL TRATAMIENTO DEL TEJIDO URBANO.....	23
4.2.1.- Implantación del Medio Urbano, en el Territorio, Mediante ...	24
4.2.2.- Tratamiento de Viales Texturándolos a través de	24
4.2.3.- Aplicación de Mecanismos Urbanísticos Encaminados a Obt ..	25
4.3.- DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA INTEGRANTE DE ESTE DOCUMENTO.....	25
4.3.1.- Planos de Información	25
4.3.2.- Planos de Ordenación	26
TITULO V.- LA GESTIÓN DEL AMBITO.-	
5.1.- LA VIABILIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN.....	26
5.2.- LA GESTIÓN Y EL DESARROLLO DEL S.U.....	27
5.3.- LA GESTIÓN Y EL DESARROLLO DEL S.A.U.....	27
5.4.- LA CONCERTACIÓN COMO FORMULA ABIERTA DE GESTIÓN...	28

MEMORIA

TÍTULO I.- CARÁCTER DE ESTE DOCUMENTO.

CAPÍTULO I.-

1.1.- MARCO URBANÍSTICO Y LEGAL EN EL ÁMBITO.-

1.1.1.- Marco General.-

El presente documento se redacta, por encargo de la Corporación Municipal, a fin de disponer de un instrumento de ordenación adecuado a la legislación urbanística y sectorial de aplicación, así como someterse a las determinaciones de instrumentos normativos de rango superior, de obligado cumplimiento en su ámbito de ordenación.

Destacando como marco normativo fundamental:

- La Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Texto Refundido aprobado por R.D. 1346/1976, de 9 de Abril).
- El Plan Insular de Ordenación de Lanzarote (P.I.O.T.), definitivamente aprobado por el G.A., a propuesta del Consejero de Política Territorial, según Decreto 63/1991 de 9 de Abril.
- El Plan Especial de Mejora Ambiental, denominado Plan Intermunicipal de Reforma y Mejora Ambiental de la carretera Arrecife - Aeropuerto (P.E.I.R. y M.A.), fué definitivamente aprobado por la C.U.M.A.C. con fecha 30 de Julio de 1997.

1.1.2.- Marco Municipal.-

Como ya se ha expuesto en el Documento de información, el Municipio de San Bartolomé de Lanzarote cuenta con instrumento de Ordenación General, Normas Subsidiarias Municipales de Planeamiento que fueron redactadas en Enero de 1993 y,

- definitivamente aprobadas en julio de 1995. Dicho instrumento de ordenación, que forzosamente ha de encuadrarse en el marco establecido por el Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote, en varios artículos de su texto, en cumplimiento con el citado Plan Insular, recoge la necesidad de someterse en el ámbito de la Zona Industrial, remitida (por el P.I.O.T.) a Plan Especial de Mejora Ambiental, y a las determinaciones que en éste Plan (P.E.I.R. y M.A.) se estableciesen.

Como consecuencia de todo ello, a la vista de que en las Normas Subsidiarias de planeamiento del T.M. de San Bartolomé de Lanzarote, se aprecian contradicciones con las determinaciones contenidas en el P.E.I.R. y M.A., se ha hecho necesario proceder a la adaptación de su Ordenación, así como a su armonización normativa de acuerdo con el epígrafe del art. 156 del R.P., mediante la presente Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento en el ámbito señalado en la documentación cartográfica que forma parte integrante de este documento.

TITULO II.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS.-

CAPÍTULO I.-

2.1.- EL DESARROLLO EXPERIMENTADO EN EL ÁREA Y LA CONVENIENCIA DE SU RECUALIFICACIÓN.-

2.1.1.- Breve Reflexión sobre el Desarrollo Experimentado en el Área y la Conveniencia de su Recualificación.-

Como se desprende de la Información del presente Documento, la consolidación edificatoria que hemos podido constatar, y a la que claramente se refiere el

reiteradamente mencionado Plan Especial dentro del término municipal de San Bartolomé¹, no ha surgido en base a que existiese ningún instrumento de ordenación en vigor, sino que, según se afirma en dicho documento, este crecimiento y consolidación se ha generado marginalmente, y a espaldas de la legalidad urbanística.

Todo lo cual, ha generado una forma de producción en la zona, a orilla de la vía (en la margen Norte de la carretera G.C.-720), con edificaciones industriales y de Servicio, más o menos dispersas, implantadas en un área que las actuales N.S. de S. Bartolomé clasifican de S.U., y que se manifiesta con la aparición de masas de conjuntos edificatorios heterogéneos, agrupados en tramos discontinuos de edificaciones industriales, carentes en su conjunto de unidad volumétrica y formal, conformando tejidos consolidados, en los que ni el relieve ni las alineaciones urbanas guardan relación con el medio ni, en la mayor parte de los casos, entre sí.

Una primera apreciación, que se desprende inmediatamente de la lectura del Inventario de la zona que contiene el P.E.I.R. y M.A., es que el porcentaje de los usos existentes, entre las edificaciones seleccionadas (que representan un 60% de las existentes) es que el 40% de las edificaciones alojan actividad comercial, el 30,66% actividades de servicios y el 23,34% actividades de gran almacenaje y venta (materiales de construcción principalmente). Por otra parte, despreciando aquellas edificaciones que hoy se perciben desde la vía, pero ubicadas fuera de la 1ª línea, se comprueba que las actividades principales en 1ª línea son Comercial (mayorista e incluso algún minorista) y servicios, siendo la suma de éstas un 91,3% (43,5% comercial y 47,8% servicios) frente a sólo un 8,7% de la edificación destinada a actividades de almacenaje propias de asentamientos industriales puros lo que es debido al valor de "escaparate" que representa el frente de la vía para estas actividades. El P.E.I.R. y M.A. concluye en la conveniencia de establecer 2 zonas de uso diferenciado y consecuentemente, tipología, a fin de mejorar el frente de la vía, **determinando que la primera línea se destine a usos comerciales y de**

¹ Según puede apreciarse en el apartado 2.3. de la Información y cuadros de Inventario Descriptivo de Edificación del P.E.I.R. y M.A.

servicio, y el almacenaje y las tipologías que éste requiere (naves, etc...) se retranqueen ó reubiquen en las zonas más alejadas de la C-720, o traseras del área urbanizada industrial.

Asimismo, existen unas edificaciones residenciales comprendidas dentro del ámbito que corresponden a tipología unifamiliar aislada

2.1.2.- Estado Actual.

Industrial.

Las edificaciones en el asentamiento industrial discontinuo existentes en el ámbito, localizadas en el T.M. de San Bartolomé, como ya hemos expuesto, no responden a una tipología unificada, ni a criterios formales y estéticos normalizados, sino que, por el contrario, presentan diferentes alturas, diferentes tipos de cubiertas (dominando las resueltas a base de planos inclinados con uralita o similar).

Siendo la relación de edificaciones en zona industrial contabilizadas en el tramo de la margen Norte, lindando con la vía ó perceptibles desde ella, según figuran referenciadas en planos, Documento Fotográfico Anexo, y Cuadros de Inventario Descriptivo de las Edificaciones, del P.E.I.R. y M.A..

En general, la mayoría de las edificaciones industriales existentes se apoyan en una calle, o vía, bien sea la de Servicio, transversales a ésta, sin embargo, si bien las de segunda línea o traseras aparecen correctamente alineadas en sus respectivas vías (que no han completado su urbanización), no siempre las de primera línea respetan una alineación, sino que, por el contrario, los retranqueos a la carretera son diferentes, las tipologías edificatorias, como puede observarse en la documentación fotográfica del P.E.I.R. y M.A. al que por medio de este Documento se adaptan las NN.SS. Mples, tampoco guardan relación entre ellas, resultando una imagen de conjunto poco

coherente y estéticamente dudosa, es de destacar en especial la anárquica disposición de las instalaciones ubicadas en el tramo situado frente al Aeropuerto.

Así mismo, tras las edificaciones industriales, junto a la Ctra. Playa Honda-San Bartolomé, se localizan 3 viviendas unifamiliares aisladas, en parcelas adosadas y suelo propuesto como S.R.A.R. II por las N.S. de San Bartolomé.

2.2.- MOTIVOS PARA LA ELECCIÓN DE LA FORMULA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL.-

Ante las circunstancias que confluyen la Corporación Municipal, forzosamente ha de perseguir el doble objetivo de armonizar el desarrollo urbanístico en el área, ordenándola de acuerdo con las determinaciones concurrentes de otros instrumentos de rango superior o de obligado cumplimiento, logrando con ello una imagen acorde con la isla, al mismo tiempo que conseguir obtener el crecimiento previsible del Suelo Industrial, de un modo equilibrado y ordenado; de tal manera que se cumplan unas condiciones que permitan dotar este suelo, de los servicios infraestructurales requeridos, con el imprescindible sello de calidad que hoy ha de exigirse; sin que todo ello pueda suponer una dejación de la legítima aspiración de obtener suelo dotacional y aprovechamiento patrimonializable, para el Municipio.

Todo lo cual, unido a la decidida opción impulsora del desarrollo Industrial y de Servicios adoptada por la Corporación Municipal, materializada a través de la puesta en marcha de mecanismos de gestión (delimitación de polígonos o Unidades de Actuación), de cuya utilización hasta la fecha el municipio ha adolecido y con ello de la adecuada obtención de recursos y dotaciones, que definitivamente conduzcan a alcanzar la imagen coherente perseguida, conduce a determinar la necesidad de intervenir de una manera urgente.

Tampoco podemos ignorar que la vocación dominante de la isla de Lanzarote, cuyas especiales condiciones han concluido a su declaración por la ONU como RESERVA DE LA BIOSFERA, como hábitat equilibrado, y lugar turístico por excelencia, demanda un especial tratamiento estético, en general, y de los canales habituales de movimiento turístico, en particular, a los que, como así lo ha reconocido el P.I.O.T., la "PUERTA DE ENTRADA" indiscutible es el S.G. aeroportuario y sus accesos, priorizando entre ellos como área de tratamiento obligado, según se desprende de lo anteriormente expuesto, el Área objeto de la Modificación.

Art. 2.2.1.- Razones de Oportunidad de la Modificación Puntual.-

Lo anteriormente expuesto, constituye una base suficientemente sólida como para concluir en las Razones de Oportunidad y Conveniencia que asisten a la redacción, e impulsión, del presente Documento, eligiendo una formulación que opere de la manera más inmediata posible, por lo que la opción más oportuna, a fin de no paralizar el proceso, es la Modificación Puntual, dado que la trascendencia, territorial y socioeconómica, de la pieza en el Municipio y en la isla, hacen desaconsejable esperar a la Revisión Global de la Ordenación Municipal, pues ello podría producir una indeseable demora.

2.3.- EL DIMENSIONADO UNA REFERENCIA IMPRESCINDIBLE.-

El P.E.I.R. y M.A. profundiza en la diferenciación de las distintas zonas, clasificadas por los instrumentos municipales de Ordenación, comprendidas en su Ámbito aproximándose al territorio, sintetizándolo en un cuadro el que figuran agrupadas estas zonas por municipios, y dentro de éstos, diferenciadas, las zonas consolidadas o no. De cuyo cuadro transcribimos la parte correspondiente al Ámbito de la presente Modificación, es decir que figuran clasificadas en el Documento de Normas Subsidiarias vigente.

CATEGORIAS DE SUELO	CONSOLIDACION O EN VIAS DE CONSOLIDACION	SIN EJECUTAR	SUPERFICIE m ² (dentro del Ámbito).
S.U.	Honda Industrial		610.000
S.U.	Industrial en Casa de Guasimeta		119.150
S.A.U. (indust)		Sector 10	43.800
S.A.U. (indust)		Sector 11	278.000
S.A.U. (indust)		Sector 12	203.500
S.R.A.R. II.	Márgen Sur de la Ctra. Playa Honda-San Bartolomé (existen 3 edificaciones).		8.625
S.G. Viario (Insular)			175.500

Siendo la superficie total del Ámbito de Ordenación del P.E.I.R. y M.A. comprendida en el municipio 143.857 Has.

No vamos a reiterar el análisis que sobre el dimensionado del suelo clasificado realiza el P.E.I.R. y M.A. ya que ello sería redundancia innecesaria puesto que su argumentación ya fué recientemente analizada, y desestimada, por la C.U.M.A.C.. Por lo que en la presente Modificación simplemente nos limitaremos a asumir el suelo cuya delimitación, y categorización, ha sido recientemente aprobada por la C.U.M.A.C., como punto de partida obligado.

CUADRO SINTESIS.

AMBITOS DIFERENCIADOS EN EL AREA DEL PLAN ESPECIAL.				
		CLASIFICACION DE SUELO.	DENOMINACION.	SUPERFICIE m ² .
T.M. de SAN BARTOLOME.	Margen Norte.	S.R.P.P. (MINERO).	Extracción de áridos.	750
		S.R.A.R.II.	Asentamiento Rural.	8.625
		S.R.P.(Se).	S.R. de P. Servidumbre Aeronáutica y tratamiento pasajístico.	72.375
		S.A.U.	Sector 10.	43.800
		S.A.U.	Sector 11.	186.500
		S.A.U.	Sector 12.	272.500
		S.U. (Indust.-Servicios).	Casas de Guacimeta.	119.875
		S.U. (Indust.-Servicios).	Honda Industrial Sur.	356.375
		S.U. (Indust.-Servicios).	Honda Industrial Norte.	242.625
		TOTAL.....		

Realizando sobre el Suelo Industrial y de Servicios, simplemente ajustes de borde, principalmente entre las distintas categorías, siendo la única novedad de importancia introducida por el presente documento que consiste en la inclusión de los terrenos de Suelo Rústico de Asentamiento Rural (A.R. II) comprendido en el interior del Ambito de la presente Modificación y del P.E.I.R. y M.A. en suelo urbano residencial, justificado tanto por sus características propias como más adelante, en el Título III, se expone, con apoyo en las determinaciones del P.I.O.T., como por su localización inmersa en la estructura de la trama urbana de la zona, que de mantener su actual clasificación lo convertiría en un "islote rústico" en el interior de un suelo claramente urbano.

TITULO III.- EL MODELO TERRITORIAL.-

3.1.- OBSERVACIONES PRELIMINARES SOBRE EL MODELO TERRITORIAL.-

De acuerdo con lo expuesto en la Información, y en capítulos anteriores, el ámbito ordenado objeto de Modificación Puntual se sitúa en el tramo central de la plataforma costera de la zona sureste de la isla, dentro del municipio de S. Bartolomé, constituyendo una franja, de aproximadamente 400 mts. de ancho, al norte de la C-720, con una superficie de 1.317.660 m².

En esta superficie la delimitación de las NN.SS. vigentes establecían la siguiente clasificación:

S.U. (industrial)	729.150 m ² .
S.A.U.	525.300 m ² .
A.R. II	8.625 m ² .
Tramo de vía de borde atravesando el área A.R. II	3.080 m ² .
Nudo y Vía Interurbana	4.875 m ² .
S.R.P.P. (minero)	750 m ² .
S.R. P. y verde de acompañamiento viario	45.800 m ² .

En el P.E.I.R. y M.A. la superficie del ámbito correspondiente al que ahora ordena es de 1.303.425 m². luego el incremento global superficial experimentado por el ámbito (según medición cartográfica), como consecuencia de ajustes de borde es de 14.235 m² (debidos a la regularización del borde norte) lo que representa un 1% del ámbito, fundamentalmente aumentado en elementos estructurales (franja verde de acompañamiento de vía borde).

Por lo que, salvo por un ligero incremento de cabida del n^o de viviendas del municipio (7 vdas) en un suelo en el que, aunque bajo otra clasificación, ya figura la localización del uso residencial. Se considera que no se produce una alteración del Modelo Territorial planteado por las vigentes Normas Subsidiarias Municipales, ya que no se introducen modificaciones de la Estructura General existente en dicho Documento y en el P.E.I.R. y M.A. definitivamente aprobados por la C.U.M.A.C.

3.2.- EL SUELO URBANO INDUSTRIAL

3.2.1.- El Suelo Urbano Industrial.

Como consecuencia de los reajustes producidos en la trama viaria, al superponer la malla prevista en las NN.SS. vigentes y la introducida por el P.E.I.R. y M.A., se han producido ajustes de las delimitaciones, siguiendo el criterio de que se garantice la continuidad de la trama viaria, cerrando anillos, en el Suelo urbano delimitado, con el fin de que el retraso en el desarrollo del Suelo Apto para Urbanizar no impida la consecución de un tejido urbano coherente. Incluyéndose estos tramos viarios, que entran a formar parte del S.U., en polígonos de gestión, (12 Unidades de Actuación U.A. - 1 a U.A. - 12) de las cuales una de ellas (U.A. - 7) de 101.440 m² se remite a un instrumento de desarrollo posterior (P.E.).

No obstante, no se consideran estas variaciones superficiales significativas, analizadas en su conjunto, ya que con respecto al Suelo Industrial clasificado por las

NN.SS. el incremento apreciado es de 2.100 m², frente al total de las NN.SS. (729.150 m²), y con respecto al que figura en la propuesta del P.E.I.R. y M.A. (718.875 m²) representa un 1'7% de incremento, ya que el total de Suelo Urbano destinado a este uso es de 731.250 m².

Los terrenos que se delimitan en la presente Modificación como suelo urbano industrial, de acuerdo con el P.E.I.R. y M.A., aparecen subdivididos en 3 piezas de uso industrial y servicios (Honda Industrial Norte y Sur, separadas por el S.G. de Servidumbre Aeronáutica), y Casas de Guacimeta Industrial, cuyas respectivas superficies de suelo clasificado son:

Honda Industrial Norte	258.580 m ² .
Honda Industrial Sur	344.500 m ² .
Casas de Guacimeta Industrial.....	128.170 m ² .

3.2.2.- El Suelo Urbano Residencial.-

En el artículo 4.2.1.3 (capítulo 4.2. Sección 1^{era} Normas comunes) apdos A 2 y A 3 el P.I.O.T. establece:

"A.2) Se entenderá por núcleo de población dentro de los suelos no urbanizables, todo asentamiento humano que genere objetivamente demandas o necesidades de los servicios urbanísticos comunes (redes de suministro de agua, saneamiento, alumbrado público, sistemas de acceso viarios, etc.), característico de las áreas urbanas.

A.3) Se considera que existe la posibilidad de formación de núcleo de población, cuando sin tener el resultado de un plan de mejora aprobado por la Consejería de Agricultura y Pesca,, se manifiesten alguno de los indicios del apartado anterior o se produzca:

a) La concesión de licencias de edificación que implique la aparición de 5 viviendas en un círculo de 200 mts de radio, o 12 viviendas en otro de 500 metros

concéntricos, sin perjuicio de lo establecido para las diferentes categorías del Suelo Rústico en el Plan Insular. "

En el suelo que aparece clasificado como A.R. II en el vigente Documento Mpal de Ordenación se incluye y el P.E.I.R. y M.A. lo recoge la vía borde (paralela a la C-720) de interconexión entre los Sectores de S.A.U., y una franja verde al norte de ésta, lo que supone que el A.R. II planteado por las NN.SS. queda subdividido por dicho elemento estructural, en dos piezas, siendo la superficie total de este categoría comprendida en el ámbito 13.080 m², de los cuales la vía, o rambla, de borde y la franja verde de acompañamiento de esta ocupan 3.080 m², ocupándose, así mismo, por parte de la rotonda de conexión de los sectores de la carretera Playa Honda - San Bartolomé 2.800 m

En el AR. II que queda "aprisionado" entre la vía, la rotonda y el suelo urbano de Honda Industrial Norte, y el Sector 11 de S.A.U., y la carretera Playa Honda - San Bartolomé, quedan comprendidas unos terrenos de tal manera bordeados que constituyen una manzana claramente definida (de apróx. 7.200 m²), en la que existen 3 viviendas ejecutadas sobre parcela mínima de 1.000 m² (es decir ocupando 3.000 m²). El resto de A.R. II comprendido en el perímetro aplicando S.U. normativa respectiva tendría cabida para obtener licencia para 4 viviendas más, luego se constituiría en núcleo de población de acuerdo con el P.I.O.T. al agruparse más de 5 viviendas. Además de ello, por si esta argumentación no fuese suficiente al ejecutarse las previsiones de las NN. SS. vigentes, se darían las razones objetivas del art. 78 apdo. a) (contar con los servicios urbanísticos) de la Ley del Suelo, y 21 del R.P. (contar con abastecimiento de agua, acceso rodado y suministro de e. eléctrico), salvo la evacuación de aguas, pero está claro que, al menos las viviendas existentes demandarán este servicio, ya que contarán con la inmediatez del mismo al ejecutarse las redes de los suelos colindantes.

Por si todo ello no fuese suficiente, existe aún otra argumentación de carácter operativo, que refuerza la tesis de su clasificación como S.U. residencial, y esta es la de la obtención del suelo (3.080 m²) mediante cesión y la ejecución de la urbanización

de la vía - rambla, de borde y de la franja verde que la acompaña, a través de la gestión de un polígono delimitado (U.A.R.) y concertados (siguiendo las directrices del P.E.I.R. y M.A. en su art. 7.3.2.), mediante convenio, que figura adscrito como documentación integrante de éstas normas. En cuyo convenio a fin de posibilitar la gestión y rentabilizar la ejecución de las fuertes cargas que supone para el polígono, se establece como parcela mínima 500 m², manteniéndose la tipología de unifamiliar aislada, siendo el n^o total de viviendas permitidas 14 ydas y la densidad así obtenido 14 ydas/ Ha.

Es pues en base a todo ello, que en la presente Modificación Puntual Se incluye como S.U. de uso residencial una pieza de suelo de 10.640 m² de superficie (colindante con el S.U. de Honda Industrial y con el nudo que incluido en el Sector - 10) en la que existen varias viviendas, y que, en las vigentes Normas, figura como asentamiento rural, pero que al quedar inmersa en la trama urbana se propone reclasificar a fin de posibilitar con ello, mediante la delimitación de un polígono de gestión (U.A.R.), la obtención de la vía de borde estructural que conecta, el Suelo Industrial con la carretera Playa Honda - San Bartolomé, y la franja verde que la acompaña, (introducida en cumplimiento del mandato de la C.U.M.A.C.).

3.3.- EL SUELO APTO PARA URBANIZAR.

Sectores delimitados:	Sector 10.....	46.800 m ² .
	Sector 11.....	176.500 m ² .
	Sector 12	270.350 m ² .

	TOTAL.....	493.650 m ² .

Siendo esta superficie inferior a la propuesta por las N.S. y a la que figura en el P.E.I.R. y M.A. , ya que, una parte del Sector 11 pasa a incrementar el S.U. delimitado en Honda Industrial Norte, también una parte del Sector 12 incorporado al S.U. delimitado por las NN.SS.

A fin de conservar el carácter de "escaparate" o de "Puerta de entrada" a la isla, de esta vía, se extiende la franja, de uso comercial y servicios, a la totalidad del frente del sector de S.A.U. 12.

3.4.- EL SUELO RÚSTICO.-

Como ya se ha expuesto con anterioridad del suelo clasificado por las vigentes NN.SS. o or el P.E.I.R. y M.A., dentro del Ámbito se incluye:

Una parte de un Asentamiento Rural S.R.A.R.II.....	13.080 m ² .
Una pequeña parte de Suelo Rústico Potencialmente Productivo delimitado por las N.S. (extracción de áridos) ...	750 m ² .
Suelo Rústico de Protección (Paisajística).....	45.800 m ² .
Suelo Rústico de Protección (Servidumbre Aeronáutica) con tratamiento paisajístico (S.G. Pasillo Aéreo).....	72.375 m ² .

En el Ámbito de la presente Modificación de NN.SS., al desaparecer (en el interior del Ámbito) el suelo de A.R. II sólo se mantiene la clasificación de S.R. en la categoría de Suelo Rústico de Protección con tratamiento paisajístico, de acuerdo con el P.E.I.R. y M.A., delimitado como S.G. I. de Servidumbre Aeronáutica a desarrollar por P.E. cuyo tratamiento se describe con carácter indicativo en el Cap. 3 y 4 del Título 6 de jardinería del P.E.I.R. y M.A., que se incorpora en el texto corregido de su Separata (figura en Adenda al final de la Memoria rectificadora aprobada por la C.U.M.A.C.), con plantaciones de ejemplares de plantas crasas, a fin de dificultar la permanencia en dicho espacio de las personas, al tiempo que se crea una imagen estética sobre el territorio perceptible desde la vía y desde el aire en el despegue de los aviones.

Además de ello, el Suelo de dicho S.G. lo atraviesa una vía de conexión de Honda Industrial Norte y Honda Industrial Sur.

3.5.- ELEMENTOS ESTRUCTURALES EN EL AMBITO.

Art. 3.5.1.- El Sistema General Insular.-

Según ya se expuso en la Información del presente Documento, en la cabecera de pista, de acuerdo con las afecciones de la Zona de Seguridad del Aeropuerto de Lanzarote (Orden 46/1982) existe la obligatoriedad de mantener un pasillo de servidumbre aeronáutica (existiendo un balizamiento de señalización). Dicha franja, dedeberá mantenerse inedificable.

Sin embargo en las Normas Subsidiarias de San Bartolomé, se propone en esta franja la creación de una vía de amplia sección (22 mts) con mediana, cuyo trazado coincide con la línea de balizamiento flanqueda a ambos lados (a partir de una rotonda situada a 150 mts. de la carretera) por una zona verde de protección y (ancho total, incluida la vía, 100 mts) paralela a la vía que se prolonga hasta el encuentro (de la vía) con la GC 720 ensanchándose hasta 120 mts. en uno de los laterales, y que, en el otro lateral de la vía, se propone como zona deportiva. En este espacio por no concordar excesivamente con la finalidad que se persigue con la creación de una zona de seguridad, (pues podría suponer la permanencia y tránsito de personas en el área) el P.E.I.R. y M.A. por lo que propone un uso más restrictivo que evite el riesgo de permanencia de las personas y un tratamiento de zona verde exclusivamente paisajística con tratamiento ajardinado sólo para el disfrute visual, y no computable para los efectos de estándares dotacionales del R. de P. en lo que constituye un Sistema General (Pasillo Aéreo) de rango insular, en Suelo Rústico, cuya superficie se de 72.375 m².

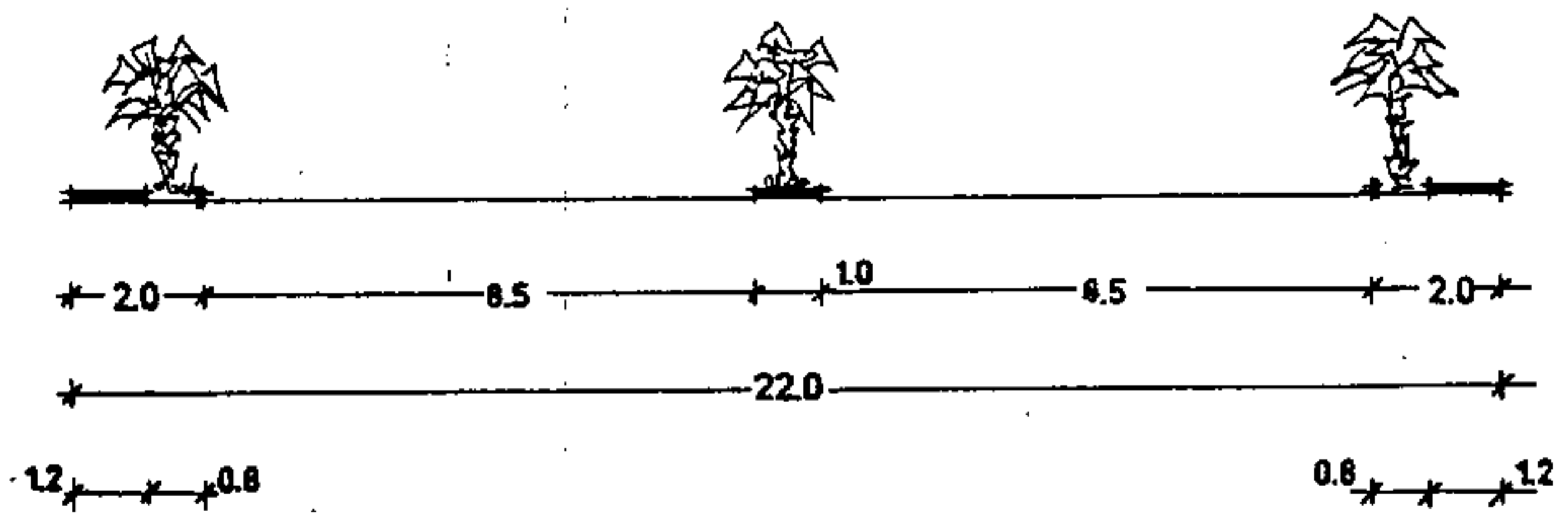
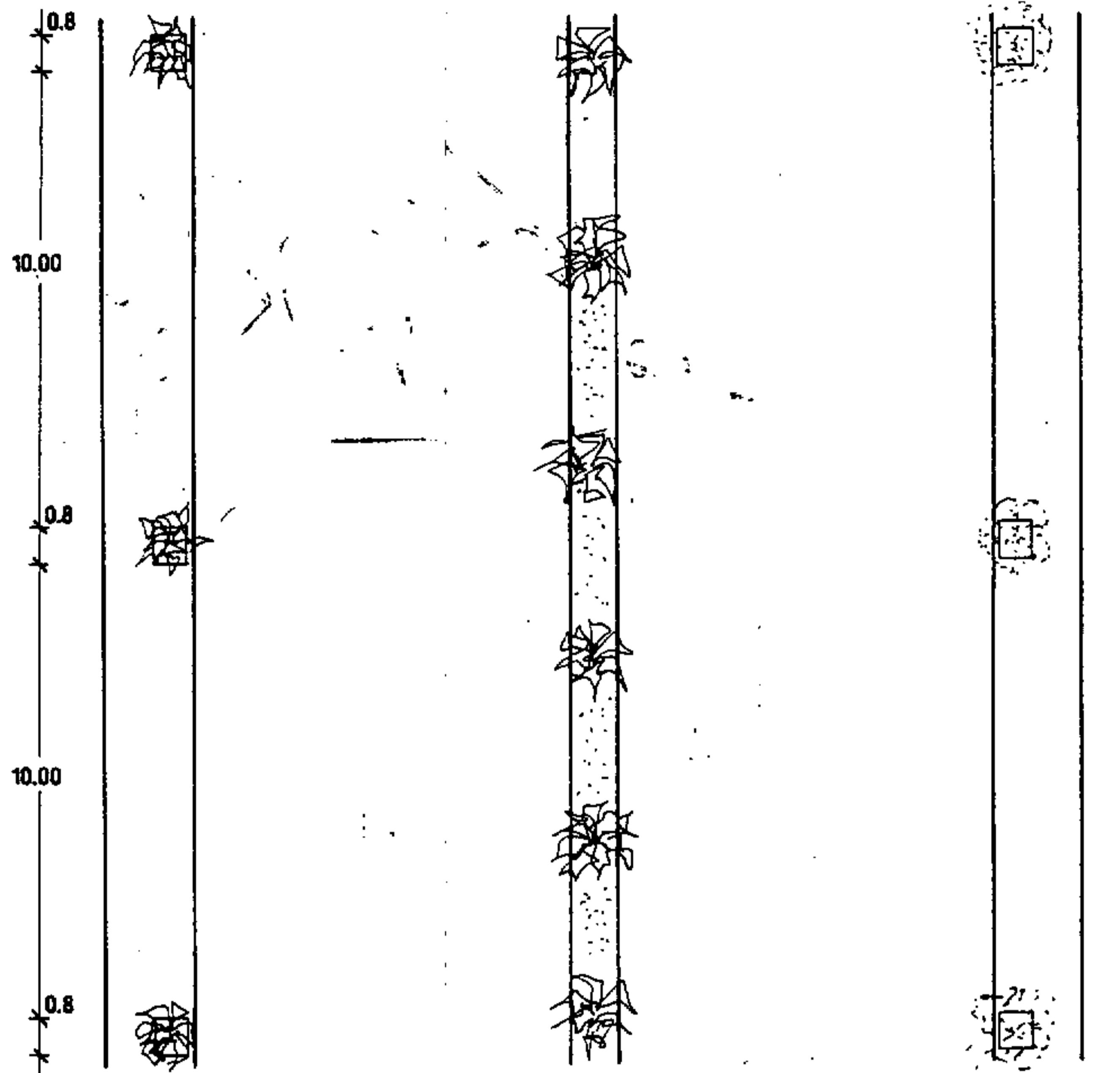
A fin de cumplir con las determinaciones del P.E.I.R. y M.A., se recoge en la presente Modificación Puntual dicha calificación de S.G. Insular en suelo rústico, delimitándose un ámbito de Plan Especial, para su desarrollo, en el que se incluye además del E. Libre parte del viario que lo bordea al Oeste y una vía paralela a la C-720 introducida con base a instrucciones emanadas de la C.U.M.A.C.

3.5.2.- La Red Viaria Estructural.-

3.5.2.- La Red Viaria Estructural.-

Además de mantener como inedificable la franja de protección aeronáutica (tratada como espacio verde paisajístico, de 150 mts. de ancho en la dirección del eje del Aeropuerto) obedeciendo a la dirección de los vientos, de tal manera que los flujos de jable puedan circular al menos en tramos, así mismo se propone la creación, en el suelo Industrial, de ejes viarios principales, en la dirección del viento, de amplia sección (22 mts. entre la alineación de cerramientos) siendo la sección propuesta para dichos viarios la que figura en gráfico anexo, y como sección mínima de viarios principales, para la totalidad del Suelo Industrial (incluso franja comercial y de servicios), 21 mts. entre alineación de cerramientos.

VIARIO PRINCIPAL



VÍAS DE SERVICIO.-

En el suelo urbano de uso industrial, al no existir regularidad en las alineaciones se producen estrangulamientos de la vía de servicio en los que, en varios casos, no hay cabida para una acera (Avis Rent a Car), y en algunos de ellos (Bricej Hostelería y Bodegas Lanzarote junto al cruce con la carretera Playa Honda-San Bartolomé,) se ha forzado el trazado de la vía hasta límites inaceptables, dado el giro forzado, combinado con un cambio de rasante, que han de realizar, como consecuencia de ello, los vehículos procedentes, o del suelo industrial existente al otro lado de la vía, para incorporarse en dirección sur.

Las medidas que se proponen por el P.E.I.R. y M.A., y que se concretan en su apdo. de Directrices de Ordenación y Plano de Propuesta (nº 3) que afectan al ámbito de la presente modificación son:

- Mejorar el trazado de la vía de servicio, en el S.U. Industrial, eliminando aquellos obstáculos edificatorios que fuese imprescindible eliminar a fin de garantizar la adecuación del trazado a los requerimientos circulatorios.
- Garantizar la continuidad de acera lateral a lo largo de toda la vía de servicio en el Suelo Industrial.

Estas medidas se arbitran a través de la definición de alineaciones en el plano correspondiente, y en el apartado de intervenciones en las Unidades de Actuación.

MÁRGENES DE CARRETERA.-

Aunque la C-720, como ya se ha expuesto, no figura incluida en el Ámbito de la presente Modificación, dado el carácter de borde de éste que tiene la Margen Norte de dicha carretera se reitera la necesidad de respetar las determinaciones relativas al embellecimiento de la misma, así como del resto de la vía, establecidas por el P.E.I.R. y

M.A. , debiéndose contemplar en los proyectos de ejecución, como en los proyectos de mejora de dicha vía, de elementos funcionales de la misma que hayan de desarrollarse, los citados criterios de tratamiento, estético y compositivo, generales y pormenorizados (establecidos para otros elementos similares de la carretera) en el citado Plan.

Por otro lado, según establece el P.E.I.R. y M.A., se deberá resolver la evacuación de aguas de escorrentía procedentes de las barranqueras situadas al noroeste del ámbito, para cuya evacuación se realizará un Estudio Global, y detallado, de interceptaciones y canalizaciones de las aguas, de acuerdo con los correspondientes estudios hidrológicos, debiéndose conducir dichas aguas fuera de la zona de actuación mediante obras de drenaje bajo las calles del tejido urbano, que deberán coordinarse por el servicio competente del G.A. con la Administración Municipal competente, llevándolas hasta la Costa.

Para ello se transcriben íntegramente las determinaciones que afectan a la Margen Norte dentro del T.M. de San Bartolomé, si bien la no inclusión del resto de las determinaciones del P.E.I.R. y M.A. no incluidas en el presente Documento deberán ser igualmente respetadas.

- a) En el tramo comprendido entre el edificio de Construcciones Playa Honda (nº9 en el plano) y Cash & Carry Lanzaroteño (nº15 en el plano) la vía de servicio, puesto que discurre a distinto nivel, se separa de la Autovía solamente por un muro que, en la zona de mayor altura mide aproximadamente un metro, sobre el que se sitúa la valla de protección de carretera. Se propone la sustitución del vallado de carretera por un muro discontinuo (según gráfico), almenado, del tipo del tradicionalmente utilizada con esta función, revestido de piedra, o bien mixto de Hormigón y piedra vista a doble cara, así como el revestimiento a base de aplacado pétreo (volcánico) del muro base, o, en el caso de que dicha solución almenada no fuese aceptable como consecuencia de instrucciones específicas del organismo

competente, de manera similar a la propuesta en el art. 4.5.1.(del P.E.I.R. y M.A.) .

- b) En el tramo comprendido entre el Cash & Carry anteriormente citado, y el cruce con la carretera Playa Honda-S. Bartolomé, al igual que en otros tramos se realizarán muretes discontinuos, almenados, de hormigón aplacado en piedra, ó doble cara vista, en sustitución del vallado de seguridad; y ajardinados, tanto en la franja apiconada, actualmente no tratada; como en el nudo de Playa Honda, y en la intersección, donde se procederá a reforzar las plantaciones existentes.
- c) En la franja, actualmente de terreno apiconado a nivel de vías, comprendido entre la de servicio y la Autovía se procederá con idéntico criterio que el expuesto en el P.E.I.R. y M.A. en el apdo. (b) de la Margen de Costa.

Muros y Huecos de Paso Subterráneos Bajo la Autovía (G.C. - 720).

En cuanto al tratamiento del bordes de contacto con el Ámbito de la G.C. -720, en las obras de paso a distinto nivel existentes en la mediana, actualmente con barandillas metálicas, se propone la sustitución de aquellas por muro de hormigón coloreado o aplacado en piedra, del tipo del propuesto para el apartado (c) del pto. 4.5.1.) del P.E.I.R. y M.A.

TITULO IV.- FINES Y OBJETIVOS.-

4.1.- Fines y Objetivos de su Promulgación.-

En virtud del Objetivo Previo de Armonizar el Desarrollo Urbanístico en el Área, ordenándola de acuerdo con las determinaciones concurrentes de otros instrumentos de rango superior o de obligado cumplimiento, y de acuerdo con los antecedentes expuestos en la Información, los fines y objetivos perseguidos con la redacción del presente documento de Modificación Puntual, son coincidentes con los del reiteradamente mencionado P.E.I.R. y M.A. al que, mediante éste, las Normas Subsidiarias Municipales se adaptan en la zona de Honda Industrial. Siendo estos objetivos acordes con las determinaciones impuestas por el P.I.O.T., según ya ha expuesto en títulos anteriores y en el Plan precitado, pudiendo pues diferenciarse en objetivos generales, o globales, y objetivos pormenorizados.

Los objetivos generales se resumen en:

- a) Mejora de los accesos al aeropuerto reforzando su carácter como "puerta de entrada" a la isla.
- b) Tratamiento de la Margén Norte de la Carretera existente, con objeto de mejorar la calidad ambiental y facilitar la integración de la carretera en el entorno.
- c) Uno de los principios básicos del Plan Insular es la preservación de las extraordinarias calidades ambientales y paisajísticas de la isla. Por lo que uno de los objetivos trata pues precisamente, no sólo de preservar, sino de compatibilizar dichos valores con los requerimientos del desarrollo insular.

- d) Considerando el efecto barrera que se puede producir sobre el movimiento del Jable, otro objetivo fundamental es el de arbitrar medidas para minimizar éste efecto hasta hacerlo tolerable.

Surgiendo estos objetivos, que persiguen la finalidad de frenar la degradación que se ha iniciado con las implantaciones industriales (sin ordenación previa) junto a la carretera, y con otras intervenciones que deterioran el medio.

Estas otras intervenciones existentes, que se mencionana (extracción de áridos, ubicada en el campo visual desde el aeropuerto en suelo rústico potencialmente productivo minero) aunque sería deseable poder erradicarlas, pero al no ser económicamente viable, su erradicación, y estar situadas fuera del ámbito objeto del P.E.I.R. y M.A. no se concluye en este Documento. Pese a ello, por su colindancia con éste, y de acuerdo con el P.E.I.R. y M.A., conviene recordar que será necesario tratar esta explotación para minimizar su impacto sobre el territorio.

En definitiva, de acuerdo con lo que el Plan Especial determina, se adopta como solución al triple problema ambiental (corte del Jable), paisajístico (entrada a la isla) y de potenciales contradicciones en el Aeropuerto de Lanzarote, la creación de una trama de ciudad-jardín con industria ligera, comercial y de servicios, dotaciones, y jardines.

Concretándose las intervenciones del P.E.I.R. y M.A. en los siguientes objetivos pormenorizados:

- a) Reconducir la actividad urbanizadora existente en la margen Norte de la GC 720, creando un marco de ordenación diferenciado por áreas, mediante la introducción de parámetros volumétricos, estéticos y de control de uso, de tal manera que con ello se logren alcanzar los objetivos de optimización de la funcionalidad de cada tramo,

compatibilizándolo con los valores paisajísticos que han de alcanzarse y preservarse en el ámbito.

- b) Introducir un tratamiento estético pormenorizado de la mediana, y ambas márgenes de la vía, a fin de mediante la introducción de jardinería y elementos formales (escultóricos, elementos apantallados, amueblamiento urbano, etc...) obtener una imagen de "puerta de entrada" acorde y "a tono" con los valores medioambientales de la isla.
- c) Fomentar la conectividad lateral entre las urbanizaciones lindantes con la vía, a fin de crear una estructura que posibilite un funcionamiento coherente, y ajeno a la autovía, entre los distintos tejidos residenciales, e industriales, existentes, y previstos.

De estos objetivos, si bien podría parecer oportuno no considerar como propio el b) en este Documento (ya que la C- 720 no figura incluida en el ámbito de la presente Modificación, por no afectar las determinaciones relativas a ello, de mero embellecimiento, a la ordenación) este objetivo se incluye puesto que mejorar la imagen de entrada a la isla es un objetivo irrenunciable.

Es obligatorio sin embargo perseguir los objetivos a) y c) puesto que el Plan citado con la creación de una trama viaria base que, se apoyan en el sentido del eje del Aeropuerto, introduce unos viarios principales, que rompen la estructura propuesta por las vigentes Normas Subsidiarias. Por lo que es necesario adaptar la trama viaria, "hibridando" la propuesta por las Normas Subsidiarias y la nueva malla introducida por el P.E.I.R. y M.A., y aprobado por la C.U.M.A.C.

Además, de acuerdo con el P.E.I.R. y M.A. la tendencia deberá ser aquella que permita, además de las actuaciones inmediatas con el objetivo de, a manera de "medidas urgentes", crear una Escenografía "o maquillaje estético" acorde con los fines demandados, introducir unos criterios que reconduzcan,

paulatinamente, el fenómeno de implantación hacia una mayor coherencia urbanística (alineaciones, continuidad de aceras, etc...) y hacia una mayor correspondencia con el tipo de uso característico dominante detectado (combinación de uso y tipología) a fin de alcanzar en el futuro una morfología del asentamiento que se corresponda con la demanda de calidad formal y funcional que ineludiblemente exige la primera imagen que recibe el viajero a su llegada a una Isla que aspira a ser modélica en equilibrio medioambiental.

Al tiempo que se arbitran medidas correctoras que faciliten una mayor integración, de los elementos preexistentes en el medio físico a fin de alcanzar unas mejores condiciones medioambientales y paisajísticas, persiguiendo con ello lograr una imagen formal, que consiga compatibilizar las intervenciones con los valores medioambientales del lugar.

Otro objetivo de trascendental importancia, por lo novedoso en el marco de las NN. SS. Mpales, es el de impulsar la gestión y el desarrollo, mediante la delimitación de polígonos (unidades de actuación) en el suelo urbano, al tiempo que toma mayor protagonismo la Corporación Municipal al adoptar el sistema de Cooperación, y al introducir la concertación previa, en algunas de las unidades de actuación delimitadas. Así como, la introducción de una nueva figura de desarrollo (Plan Especial) en una de las unidades delimitadas (U.A.-7). Todo ello con la finalidad clara de agilizar el desarrollo y obtener dotaciones y suelo patrimonializable para el municipio, sin menoscabo de las arcas municipales.

Art. 4.2.- Los elementos de la ordenación. Criterios Generales en el Tratamiento del Tejido Urbano.-

Siendo las superficies de S.U. y S.A.U. resultantes en la ordenación propuesta son las siguientes:

DENOMINACIÓN	CLASIFICACIÓN DE SUELO	SUPERFICIE Has.
SECTOR 10.	S.A.U.	4'680
SECTOR 11.	S.A.U.	17'650
SECTOR 12	S.A.U.	27'035
HONDA INDUSTRIAL NORTE	S.U.	25'858
HONDA INDUSTRIAL SUR	S.U.	34'450
CASAS DE GUACIMETA INDUSTRIAL	S.U.	12'817

Los criterios generales aplicados a la ordenación son:

Art. 4.2.1.- Implantación del Medio Urbano, en el Territorio, Mediante:

- Delimitación de áreas adaptándolas a las barreras naturales e infraestructurales existentes.
- Remate de la delimitación mediante viario de borde o verde anexo a viario rodado, de tal manera que en la futura ordenación se potencien bordes urbanos rematados en fachas edificatorias o en espacios abiertos.
- Continuidad de la estructura viaria.
- Limitaciones de la altura teniendo en cuenta las tipologías edificatorias determinadas por el P.I.O.T.

Art. 4.2.2.- Tratamiento de Viales Texturándolos a través de:

- Introducción en viales con aceras arboladas que fomenten la interconexión circulatoria de las distintas zonas y mejoren la imagen del Área.
- Remate de los perímetros de las distintas unidades urbanísticas, unidades de actuación, sectores, y sus polígonos, mediante viarios.

- Dimensionado del viario acorde con las cualidades de cada zona, sin que se produzcan fuertes cambios de sección, salvo en aquellas áreas en que ello se ve dificultado por la consolidación edificatoria existente.

4.2.3.- Aplicación de Mecanismos Urbanísticos Encaminados a Obtener:

- Equipamiento de carácter de los que carece el suelo del municipio.
- Desarrollo del S.G. I. Aeronáutico a través de un Plan Especial.
- Creación de suelo apto para urbanizar, equipado y adecuadamente cualificado, estableciendo una zonificación de usos que permitan cubrir el abanico de la demanda complementaria generada en la isla por el uso turístico.
- Desarrollo del Suelo Apto para Urbanizar y del S. Urbano mediante sectores y polígonos delimitados de forma que tanto las cargas como el desarrollo de la actividad urbanizadora planteen el mínimo grado de dificultad.

4.3.- DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA INTEGRANTE DE ESTE DOCUMENTO.-

4.3.1.- Planos de Información.-

Nº1.1	EMPLAZAMIENTO DEL ÁMBITO	1:25000
Nº1.2	ESTADO ACTUAL	1/4.000
Nº2.	CLASIFICACIÓN PROPUESTA SEGÚN N.S. VIGENTES	1/5.000
Nº3.1	ZONIFICACIÓN SEGÚN N.S.	1/2.000
Nº3.2	ZONIFICACIÓN SEGÚN N.S.	1/2.000
Nº4	CLASIFICACIÓN DEL SUELO SEGÚN P.E.....	1/5.000
Nº5.	ACONDICIONAMIENTO Y DESARROLLO SEGÚN P.E.	1/2.000

4.3.2.- Planos de Ordenación.-

Nº1.	CLASIFICACIÓN DE SUELO Y S.G. (S. AERONÁUTICO)	1/5.000
Nº2.	ZONIFICACIÓN Y ORDENANZAS EN S.U.....	1/2.000
Nº3.	ALINEACIONES Y RASANTES.....	1/2.000
Nº4.1	ESQUEMA DE RED DE SANEAMIENTO.....	1/2.000
Nº4.2	ESQUEMA DE RED DE ABASTECIMIENTO.....	1/2.000
Nº4.3	ESQUEMA DE RED ELÉCTRICA	1/2.000
Nº5.	USOS E INTENSIDADES EN S.A.U. Y U.A. EN S.U.....	1/2.000

TITULO V.- LA GESTIÓN DEL AMBITO.-

Por tratarse de un Ámbito afectado por un Plan Intermunicipal, en el que se dan competencias concurrentes de varias Instituciones y Entes Públicos (Gobierno Autónomo, Cabildo Insular, Ayto. de San Bartolomé, Ayto. de Arrecife y el Ente encargado de la gestión y desarrollo de los Aeropuertos Nacionales, A.E.N.A., e, indirectamente, el órgano que gestiona la red de reciclaje de aguas insulares), la gestión del Plan implicará la cooperación de todos los entes públicos interesados, así como de la iniciativa privada.

5.1.- La Viabilización de la Ejecución.

A la vista de lo expuesto en el artículo anterior para viabilizar la ejecución el P.E.I.R. y M.A. distintos ámbitos y responsabilidades de gestión-financiación, para poder lograr una participación efectiva en el terreno económico y de gestión. Así :

- a) La ejecución y financiación íntegra de las obras y acondicionamiento de áreas ajardinadas incluidas en el ámbito del S.G. Aeroportuario deberá de ser asumida por el Plan Especial de dicho S.G. insular, bajo la supervisión del Excmo. Cabildo Insular, recabando para ello la colaboración del ente gestor de dicho S.G. para la ejecución y financiación del S.G. Insular de servidumbre Aeronáutica (tratamiento de verde paisajístico del Pasillo Aéreo).

- b) La mejora y acondicionamiento de las áreas funcionales y márgenes de la AUTOVIA, por tratarse de una carretera de interés regional, además de S.G. Insular, corresponder al Gobierno Autónomo, pudiendo la Corporación Cabildicia Insular recabar ayuda de éste para su ejecución y financiación , o, en su defecto, de los fondos europeos destinados a mejora de áreas turísticas, así como de los destinados a áreas declaradas como Reserva de la Biosfera.
- c) Las obras que afecten a Sistemas Generales Municipales, y aquellas cuya doble función permitan su inclusión como tales implican directamente a la Admin. Mpal. competente, debiendo ésta participar, activamente, en la viabilización de su ejecución, pudiendo contar para ello con la contribución económica de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno Autónomo y de los propietarios de S.U.P. a través de mecanismos de compensación, y de aquellas que puedan obtenerse a través de la Corporación Insular.
- d) Las obras y mejoras imputables a acondicionamiento de áreas ajardinadas y obras de urbanización en el suelo urbano, corresponder su gestión a la Corporación Municipal implicada, recabando para su ejecución la colaboración de la iniciativa privada.
- e) El gasto debido a las mejoras y readaptaciones estéticas, así como las obras y relocalizaciones debidas a la expresa declaración de fuera de ordenación de las edificaciones, cuya actual existencia no ha sido realizada en el marco de la legalidad urbanística, por tratarse de bienes de propiedad privada corresponde a los particulares.

5.2.- La Gestión y el Desarrollo del S.U.

1.- El Suelo Urbano Industrial.-

Para impulsar la gestión en el ámbito del suelo urbano ordenado, en la presente Modificación de N.S., como ya se ha expuesto se delimitan 12 Unidades de Actuación en Suelo Urbano, delimitadas de acuerdo con lo determinado por la Ley Sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, en su art. 117, y art. 36 y 37 del Reglamento de Gestión. Estableciéndose el sistema de actuación con base a las tendencias de la iniciativa privada, detectadas por la Corporación Mpal., y a las características de consolidación, y estructura de la propiedad, existentes en el interior de cada uno de los polígonos delimitados. Al mismo tiempo que se contempla la integración dentro del perímetro, de cada una de las unidades de un ámbito de ordenación, que constituya un tejido urbano coherente y rematado, con garantías de accesibilidad.

Uno de los polígonos delimitados (U.A. nº 7) constituido por una Macromanzana de las vigentes NN.SS., se remite a instrumento de desarrollo posterior (Plan Especial). En el resto de las Unidades bastará con que se acometan los instrumentos de equidistribución previstos por la Ley (P. de Reparcelación o de compensación) para, posteriormente, proceder (mediante los oportunos proyectos previos de urbanización) a la ejecución.

De las unidades delimitadas, se actuará por cooperación en cuatro (4) de ellas, en el resto se actuará por compensación.

2.- El Suelo Urbano Residencial.-

Se delimita una unidad de actuación de uso residencial (concertada), en una zona en la que existen varias viviendas, a fin de darle coherencia al área ordenada, al tiempo que obtener el suelo de la vía de borde, y su franja

verde de acompañamiento, en el tramo en que ésta atraviesa el A.R.II.
 Reduciéndose, a cambio de ello, la actual parcela mínima a 500 m².

Siendo el aprovechamiento medio de esta unidad (0'1635 u.ap.) muy inferior al medio del Ambito de la presente Modificación, por lo que, dadas las cargas que esta U.A. ha de soportar, con la cesión de viales y ejecución del tramo de urbanización correspondiente, según convenio aceptado por el propietario mayoritario que se incorpora a este Documento ¹, no parece oportuno gravarla aún más con la cesión del 10% de aprovechamiento. Por lo que, dada la especificidad del uso de este polígono, así como los objetivos que se consiguen con su ejecución, no se aplicará en la unidad de actuación residencial U.A.-R la cesión de aprovechamiento lucrativo

Siendo sus características:

Sup total.....	10.640 m ²
Sup. edificable	7.080 m ²
Sup viario	2.280 m ²
Sup E. Libre	1.280 m ²
Aprovechamiento Lucrativo total	1.770 u.ap.
Aprov. Medio	0.1665 u.ap.
Nº max Viv.	14 ud.

1.- de no aceptarse estas condiciones no se produciría su clasificación de acuerdo con lo establecido en el TITULO IV de la Normativa de este Documento.

3.- Plazos.

Las unidades de actuación en suelo industrial y servicios, numeradas del 4 al 8 y del 9 al 12, así como la U.A.-R se deberán desarrollar en el 1^{er} cuatrienio, a partir de la aprobación del presente Documento.

El resto de las unidades de actuación serán impulsadas por el Ayto., ya que el sistema adoptado es el de cooperación; estableciéndose un plazo no superior a 6 años para su ejecución. Entendiendo que, con la mayor inmediatez posible, y dentro de los plazos fijados, se deberán poner en práctica, dentro de los diferentes polígonos, las medidas correctoras determinadas por el P.E.I.R. y M.A., para lograr el objetivo de "embellecimiento" y Mejora Ambiental de la Zona.

5.3.- La Gestión y el Desarrollo del S.A.U.

En el S.A.U. se mantiene el sistema de actuación previsto por las vigentes NN.SS. Mples., no obstante con el ánimo de impulsar el desarrollo de estos suelos, la Corporación Mpal., de no producirse una clara, y rápida, iniciativa por parte de la propiedad, actuará de oficio formulando la ordenación de los sectores delimitados, mediante la redacción de sus correspondientes Planes Parciales.

5.4.- La Concertación como Formula Abierta de Gestión.

En el P.E.I.R. y M.A. se realiza una cuantificación escalonada de las intervenciones de carácter público para el embellecimiento de la C-720 y sus márgenes, en la que se incluye el frente edificado de el Ámbito de esta Modificación que constituye la margen Norte, sin entrar a determinar la cuantificación diferenciada, por ámbitos, o competencialidades, dejando ésta abierta a las posibles concertaciones que pueda arbitrar la Corporación Insular, ante la cuantía de las inversiones imputables a las instituciones públicas, y ante las posibles colaboraciones a obtener de la iniciativa privada, dejando sin cuantificar aquellas que forman parte, según la legislación urbanística en vigor, de las obligaciones directas de los propietarios de bienes inmuebles, que deberán proceder a cumplir las determinaciones de dicho Plan y de estas Normas.

Las Palmas de G.C. a 6 de Octubre de 1997

LA REDACTORA

