

Gijón

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN/XIXÓN

GIJÓN AZUL
PARQUE DEL MAR
PERI APP-PE-NG NAVAL GIJÓN

MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DE ORDENACIÓN

AGOSTO 2026

RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
arquitectura y urbanismo

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV=16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN | XIXÓN

GIJÓN AZUL | PARQUE DEL MAR

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL APP-PE-NG NAVAL GIJÓN DEL PGO DE GIJÓN | XIXÓN

MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DE ORDENACIÓN

RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
www.ruedavega.com

AGOSTO 2026

EQUIPO REDACTOR

RUEDA Y VEGA ASOCIADOS, arquitectos urbanistas

Ícaro Obeso Muñiz, geógrafo

COMPAS CONSULTORES, ingeniería y medioambiente

AUDIOTEC, ingeniería acústica

TOOL ALFA, tráfico y movilidad

POZU ESPINOS, patrimonio histórico

Rodrigo Caballero Veganzones, asesor jurídico

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

ÍNDICE

0. PRESENTACIÓN 1
1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL 3
1.1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD 3
1.2 ADECUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL 3
1.2.1 OBJETO 3
1.2.2 ALCANCE 3
1.2.3 DETERMINACIONES 4
1.2.4 CONTENIDO 4
1.3 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN 6
1.4 JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES 8
1.4.1 ÁMBITO Y SUPERFICIE 8
1.4.2 ORDENANZAS 8
1.4.3 EDIFICABILIDAD Y APROVECHAMIENTO 9
I EDIFICABILIDAD MÁXIMA 9
II APROVECHAMIENTO MEDIO 9
1.4.4 USOS PREVISTOS Y SU DISTRIBUCIÓN ESPACIAL 10
1.4.5 SISTEMA DE DOTACIONES PÚBLICAS 11
1.4.6 APARCAMIENTOS 13
1.4.7 SISTEMA DE ACTUACIÓN 13
1.4.8 PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO 14
1.4.9 AFECCIONES SECTORIALES 14
I AFECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE 14
II AFECCIÓN AERONÁUTICA 15
1.4.10 DERRIBO DE EDIFICACIONES 15
1.4.11 CONSERVACIÓN DE LA URBANIZACIÓN 15
1.5 CUADROS DE CARACTERÍSTICAS 16
1.5.1 TOTAL DEL APP-PE-NG 16
1.5.2 PARÁMETROS TOTALES 17
1.6 TRAMITACIÓN AMBIENTAL 17
2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA 19
2.1 LA ORDENACIÓN GENERAL 19
2.1.1 LA INTEGRACIÓN EN LA CIUDAD 19
2.1.2 LA ESTRUCTURA INTERIOR 19
2.1.3 DIVERSIDAD URBANA 25
2.1.4 CLAVES DE LA ORDENACIÓN 26

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

2.1.5 **CRITERIOS DE PAISAJE E IMAGEN URBANA** ... **27**

I ENCUADRE PAISAJÍSTICO DEL ÁMBITO 27

II CONDICIONANTES PAISAJÍSTICOS 27

III VISIBILIDAD DEL PAISAJE 27

IV ANÁLISIS VISUAL 28

V INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y VISUAL DE LA ACTUACIÓN 31

VI MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA 33

2.2 USOS LUCRATIVOS Y TIPOS EDIFICATORIOS **33**

2.2.1 **TIPOLOGÍAS** ... **34**

I EDIFICACIÓN ABIERTA 34

II EL DIQUE: EDIFICACIÓN SINGULAR 34

2.2.2 **USOS Y ACTIVIDADES** ... **35**

I USO CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO 35

II OTROS USOS 36

2.3 ORDENACIÓN DE VOLÚMENES **37**

2.3.1 **LAS MANZANAS OCCIDENTALES** ... **37**

I DESCRIPCIÓN Y CONDICIONANTES 37

II MANZANA M1 37

III MANZANA M2 39

IV SÍNTESIS COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS ANALIZADAS 41

2.3.2 **LA MANZANA ORIENTAL O DEL DIQUE** ... **41**

I DESCRIPCIÓN Y CONDICIONANTES 41

II CONDICIONANTES VOLUMÉTRICOS DERIVADOS DEL CATÁLOGO 43

III NUEVA EDIFICACIÓN Y RELACIÓN CON LAS PREEXISTENCIAS 44

IV CRITERIOS GENERALES DE COMPOSICIÓN VOLUMÉTRICA 44

2.4 LOS EQUIPAMIENTOS **45**

2.5 LOS ESPACIOS LIBRES **45**

2.5.1 **OBJETIVOS** ... **46**

2.5.2 **ESTRATEGIAS** ... **46**

2.5.3 **CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO** ... **47**

I ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD 47

II USOS Y ACTIVIDADES 48

III DESCRIPCIÓN DE LAS PIEZAS 50

2.6 EL VIARIO Y LAS CONEXIONES EXTERIORES **52**

2.7 IMÁGENES DE LA PROPUESTA **53**

3. PROPUESTA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE **57**

3.1 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD **57**

3.1.1 **OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO** ... **57**

3.1.2 **PROPUESTAS** ... **58**

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

3.2 MOVILIDAD PEATONAL 58
3.3 MOVILIDAD CICLISTA 60
3.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO 62
3.4.1 AUTOBUS 62
3.4.2 FERROCARRIL 62
3.4.3 METRO-TREN 62
3.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO 63
3.5.1 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO 63
3.5.2 APARCAMIENTOS EN EL ÁMBITO GIJÓN AZUL 64
3.5.3 CAR SHARING 64
3.5.4 PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS 65
4. CRITERIOS Y DETERMINACIONES PARA EL DESARROLLO DE LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y LA URBANIZACIÓN 67
4.1 CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LA URBANIZACIÓN 67
4.2 ALCANCE DE LAS DETERMINACIONES SOBRE URBANIZACIÓN 68
4.3 MOVIMIENTO DE TIERRAS 68
4.4 TRATAMIENTO SUPERFICIAL: PAVIMENTACIÓN Y JARDINERÍA 69
4.4.1 TRATAMIENTO DEL VIARIO 69
4.4.2 JARDINERÍA Y TRATAMIENTO DE ESPACIOS LIBRES 70
4.5 ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE 70
4.5.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA 70
4.5.2 ESTIMACIÓN DE CONSUMO DE AGUA 71
4.6 RED DE SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES 71
4.7 RED DE PLUVIALES 72
4.8 ENERGÍA ELÉCTRICA 73
4.9 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO 74
4.10 RED DE TELECOMUNICACIONES 74
4.11 RED DE DISTRIBUCIÓN DE GAS 75
5. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO 77
5.1 IMPACTO EN LA DIVERSIDAD SOCIAL, DE GÉNERO Y PERSONAL 77
5.1.1 MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE INTERÉS 77
I INTERNACIONAL 77
II ESTATAL 78
III AUTONÓMICO 78
IV MUNICIPAL 79
5.1.2 MARCO CONCEPTUAL 79
I PUNTO DE PARTIDA 79
II SUBJETIVIDAD Y EXPERIENCIA 79
III SEGURIDAD 80
IV VIDA COTIDIANA Y SU COMPLEJIDAD 80

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

V ESPACIO PARA LOS CUIDADOS 81
VI FEMINISMO Y ECOLOGISMO 81
VII IDENTIDAD Y SIMBOLISMO 81
5.1.3 OBJETO DE LA MEMORIA 81
5.1.4 EVALUACIÓN DE LA METODOLOGÍA 82
I EQUIPOS RESPONSABLES 82
II PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y ESTUDIOS PREVIOS 82
5.1.5 EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA 82
I CRITERIOS DE EVALUACIÓN 82
II PROXIMIDAD, VIDA COTIDIANA Y CUIDADOS 82
III ESPACIOS PÚBLICOS, EQUIPAMIENTOS Y ACCESIBILIDAD 83
IV MOVILIDAD COTIDIANA Y CONEXIONES 83
V NATURALEZA, SALUD Y ADAPTACIÓN CLIMÁTICA 83
VI SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO 84
VII DISEÑO DE LOS ESPACIOS CONSTRUIDOS 85
VIII PATRIMONIO, IDENTIDAD Y REPRESENTATIVIDAD 86
5.2 IMPACTO SOBRE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL 86
5.2.1 MARCO LEGAL 86
5.2.2 CUMPLIMIENTO DE DETERMINACIONES 86
5.3 IMPACTO SOBRE LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA 87
5.3.1 INTRODUCCIÓN 87
5.3.2 MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE INTERÉS 87
5.3.3 MARCO CONCEPTUAL 90
I PUNTO DE PARTIDA 90
II EL INTERÉS SUPERIOR DEL MENOR COMO PRINCIPIO DEL PLANEAMIENTO 90
III AUTONOMÍA INFANTIL Y DESARROLLO PERSONAL 91
IV EL JUEGO COMO DERECHO Y COMO HERRAMIENTA DE PLANIFICACIÓN 91
V MOVILIDAD COTIDIANA 92
VI SEGURIDAD Y PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD 92
VII NATURALEZA, SALUD Y BIENESTAR 93
VIII PARTICIPACIÓN INFANTIL 93
IX CIUDAD INCLUSIVA E INTERGENERACIONAL 93
X CRITERIOS GENERALES PARA LA EVALUACIÓN DEL PLAN 94
5.3.4 OBJETO DE LA MEMORIA 94
5.3.5 EVALUACIÓN DE LA METODOLOGÍA 95
I APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE TRANSVERSALIDAD 95
5.3.6 PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y ESTUDIOS PREVIOS 95
5.3.7 CRITERIOS DE EVALUACIÓN 96
5.3.8 EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA 96

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

I PROXIMIDAD Y VIDA COTIDIANA 96
II ESPACIOS PÚBLICOS, JUEGO Y ACCESIBILIDAD 97
III MOVILIDAD COTIDIANA Y AUTONOMÍA PROGRESIVA 98
IV NATURALEZA, SALUD Y ADAPTACIÓN CLIMÁTICA 98
V SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO 99
VI DISEÑO DE LOS ESPACIOS CONSTRUIDOS 99
VII PATRIMONIO, IDENTIDAD Y EDUCACIÓN 100
VIII VALORACIÓN GLOBAL 100
IX MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y RECOMENDACIONES 100
X INDICADORES DE SEGUIMIENTO 102
XI VALORACIÓN GLOBAL DEL IMPACTO 102
XII CONCLUSIONES 103

6. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA 105

6.1 INTRODUCCIÓN Y MARCO DE PARTICIPACIÓN 105

6.2 MAPEO Y CATEGORIZACIÓN DE LOS AGENTES, ENTIDADES Y ORGANISMOS IMPLICADOS 105

6.2.1 IDENTIFICACIÓN 105

6.2.2 CLASIFICACIÓN POR SECTORES 105

6.3 CRONOGRAMA Y METODOLOGÍA DE LAS SESIONES 106

6.3.1 METODOLOGÍA Y CANALES DE PARTICIPACIÓN 106

6.3.2 CRONOGRAMA DE REUNIONES Y PRESENTACIONES 107

6.3.3 MATERIALES GRÁFICOS UTILIZADOS EN LAS REUNIONES PARTICIPATIVAS 108

6.3.4 TEMÁTICAS CONTEMPLADAS 111

6.4 APORTACIONES POR EJES TEMÁTICOS 111

6.4.1 PERCEPCIONES GENERALES 111

6.4.2 ASPECTOS AMBIENTALES 112

6.4.3 ASPECTOS FUNCIONALES 112

I SERVICIOS 112
II EQUIPAMIENTOS 113
III OTROS USOS 113

6.4.4 MOVILIDAD 113

I MOVILIDAD EXTERNA 113
II MOVILIDAD INTERNA 113
III METRO-TREN 114

6.4.5 ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA 114

I FRENTE URBANO 114
II RELACIÓN CON EL BARRIO DE EL NATAHOYO 114
III DESARROLLO DEL SUELO Y MODELOS DE GESTIÓN 114
IV TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS Y PATRIMONIO INDUSTRIAL 114

7. PLANOS DE ORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN 115

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

0. PRESENTACIÓN

El presente documento contiene la **MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DE ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL APP-PE-NG NAVAL GIJÓN**, "Gijón Azul – Parque del Mar", presentado en cumplimiento de la Fase 2 del contrato para la redacción de dicho instrumento.

El Plan Especial desarrolla la ordenación detallada del ámbito APP-PE-NG, clasificado como suelo urbano no consolidado por el Plan General de Ordenación de Gijón | Xixón, aprobado definitivamente por la CUOTA en sesión de 30 de enero de 2019 (BOPA 14 de febrero de 2019).

El promotor del Plan Especial es el **AYUNTAMIENTO DE GIJÓN | XIXÓN**, quien encargó su redacción al estudio de arquitectura y urbanismo **RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP**, tras adjudicación en concurso público, iniciándose los trabajos en agosto de 2025.

Firman el presente documento los arquitectos responsables de su redacción, en representación de RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP.

Agosto de 2026

Jesús Mª Rueda Colinas, arquitecto

Mª Ángeles Vega González, arquitecta

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

1.1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

Tras el cese de la actividad industrial de los antiguos astilleros de Naval Gijón y tras muchos años de abandono de sus instalaciones, se presenta una oportunidad histórica para dotar a este espacio estratégico de una actuación de regeneración urbana.

La actuación plantea la transformación de este suelo industrial en desuso para albergar el nuevo Parque del Mar, un proyecto que permitirá la apertura del barrio de El Natahoyo hacia el mar mediante un espacio urbano atractivo que, además, integre, proteja y ponga en valor los elementos significativos e históricos vinculados a la navegación y a la tradición industrial del oeste de la ciudad.

Para ello, el PGO de Gijón | Xixón de 2019 ha previsto el desarrollo de este ámbito, clasificando los suelos como suelo urbano no consolidado e identificándolos como el Área de Planeamiento Propuesto APP-PE-NG. Conforme a las determinaciones del propio PGO para esta APP, el primer hito urbanístico indispensable para la materialización del Parque del Mar es la tramitación y aprobación de un Plan Especial que establezca su ordenación detallada.

En consecuencia, el primer elemento que determina la necesidad del Plan Especial es su propia prescripción normativa desde el PGO. No obstante, deben señalarse otros objetivos de interés público que fundamentan la oportunidad y conveniencia de desarrollar esta actuación.

En primer lugar, **la recuperación y regeneración urbana**, donde se busca transformar un espacio industrial degradado y cerrado al tejido urbano en un nuevo foco de actividad y centralidad, logrando la apertura definitiva del barrio de El Natahoyo hacia la franja marítima.

Por otro lado, **la puesta en valor del patrimonio histórico e industrial**, donde la ordenación detallada del Astillero Naval Gijón, conforme a su Catálogo Urbanístico, busca integrar a historia del oeste de la ciudad y su estrecha relación tradicional con el mar y la construcción naval.

Asimismo, **el impulso de la economía azul y del conocimiento** generando un nuevo "Parque del Mar" como un espacio especializado y de vanguardia para sectores productivos, de investigación y de innovación vinculados al ámbito marino, diversificando la oferta de espacios de actividad económica en el municipio.

Luego, **la creación de espacios públicos** dotando al frente marítimo de espacios libres, espacios libres y equipamientos atractivos para el disfrute tanto de los futuros usuarios del parque como de los vecinos del entorno.

Y, por último, se busca aprovechar a singularidad y centralidad del emplazamiento costero como un banco de pruebas idóneo para la implantación de soluciones constructivas, energéticas y ambientales innovadoras y sostenibles, donde se busca un espacio de **innovación urbana y sostenibilidad.**

1.2 ADECUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

1.2.1 OBJETO

Atendiendo estrictamente a su consideración como instrumento urbanístico, conforme al artículo 110.1-a) ROTU, el objeto genérico del Plan Especial es desarrollar y completar las determinaciones previstas por el Plan General de Ordenación para el ámbito. También, podrá modificar determinaciones de ordenación detallada ya establecidas por el PGO, siempre que las modificaciones se justifiquen adecuadamente en la memoria del plan.

1.2.2 ALCANCE

Atendiendo estrictamente a su consideración como instrumento urbanístico, conforme al artículo 110 ROTU, el alcance del Plan Especial se centra en desarrollar, complementar y, en su caso, modificar las

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

determinaciones de ordenación detallada previstas por el PGO para el ámbito, definiendo la ordenación detallada del sector del Astillero Naval Gijón mediante el establecimiento de las determinaciones del artículo 110 ROTU.

1.2.3 DETERMINACIONES

El alcance del Plan Especial, en su condición de instrumento técnico-jurídico, es el establecimiento de la ordenación detallada del sector conforme al artículo 110 ROTU; desarrollando, complementando y, en su caso, modificando las determinaciones de ordenación detallada establecidas para el ámbito por el PGO de Gijón | Xixón de 2019. Tales determinaciones de ordenación detallada se concretan en las siguientes:

1. Delimitación gráfica del perímetro de la actuación. Recogida en el Plano de Información PI-1 con indicación de las coordenadas UTM de sus vértices más significativos.
2. Señalamiento de alineaciones y rasantes. Se recoge en el Plano de Ordenación PO-04.1.
3. Calificación urbanística de las parcelas, entendida como asignación pormenorizada y regulación detallada de usos, intensidad de usos o edificabilidad, y tipología edificatoria. Se recoge en el plano de ordenación PO-01 y sus condiciones particulares de edificación y uso se incluyen en la Normativa Urbanística del Plan Especial.
4. Características de la urbanización y edificación. Las características de la urbanización se indican gráficamente en los planos de ordenación y urbanización del Plan Especial, así como en el estudio de infraestructuras y urbanización de la presente memoria. En cuanto a las características de la edificación, se definen en la normativa del Plan Especial y se recoge una aproximación a su posible imagen final en planos y contenido gráficos concretos.
5. Ordenación detallada del Astillero Naval Gijón conforme a lo establecido en el Catálogo Urbanístico. Se define detalladamente en la Normativa Urbanística y en los Planos de Ordenación correspondientes, garantizando la protección y puesta en valor de los elementos catalogados.
6. Previsión de los sistemas locales, o conjunto de dotaciones urbanísticas al servicio del ámbito, indicando al menos para cada uno de sus elementos no existentes, su carácter público o privado, sus criterios de diseño y ejecución y el sistema de obtención de los terrenos para los de carácter público. Se recogen en el Plano de Ordenación y se describen en la Memoria del Plan.
7. Reglamentación detallada de las condiciones higiénico-sanitarias de los terrenos y construcciones, así como de las características estéticas de la ordenación, de la edificación y de su entorno, y plazos para la edificación. Se recoge en la Normativa Urbanística del presente Plan Especial.
8. Determinaciones en orden a la promoción de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas y obstáculos, en el diseño y ejecución de los elementos de la urbanización, del mobiliario urbano y en la construcción; de conformidad, en su caso, con lo dispuesto en su legislación específica. Se justifican de manera pormenorizada de la presente Memoria y se grafían en los planos correspondientes.
9. Evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización. Se recoge en el en el Estudio Económico incluido en el Plan Especial.
10. Plazos de cumplimiento de los deberes urbanísticos. Se recogen en el Documento de Gestión del Plan Especial.

Se debe tener presente que, conforme al artículo 110 ROTU, el Plan Especial puede modificar determinaciones de ordenación detallada ya establecidas por el PGO, siempre que las modificaciones se justifiquen adecuadamente en la memoria del plan.

1.2.4 CONTENIDO

Conforme a lo establecido en el artículo 111 ROTU, el presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos, distinguiendo aquellos expresamente señalados en dicho artículo y los incluidos en el Plan Especial por legislaciones sectoriales o por las características específicas de la actuación. Estos últimos se destacan en negrita.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

1. **Memoria**, que comprende:
   a. Memoria informativa, recogiendo las referencias precisas para la definición de los objetivos y determinaciones del Plan Especial.
   b. Memoria justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial, de sus objetivos y determinaciones, así como del cumplimiento de las exigencias aplicables del artículo 110 ROTU.
2. **Resumen ejecutivo**.
3. **Planos de información y de ordenación** a escala adecuada al objeto del mismo.
4. **Normas urbanísticas**.
5. **Estudio económico y financiero**, de carácter orientativo, conteniendo la evaluación económica de la ejecución de las obras que se contemplen y las actuaciones que se programen, la determinación del carácter público o privado de las inversiones a realizar para la ejecución de sus previsiones, con especificación de las que se atribuyan al sector público y privado, e indicación de los organismos públicos que, en su caso, vayan a asumir el importe de la inversión. Determina la **viabilidad económica** de la actuación.
6. Informe o Memoria de **Sostenibilidad Económica** al que hacen referencia los epígrafes 4 y 5 del artículo 22 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, en el que se ponderará el impacto del Plan General sobre las Haciendas Públicas afectadas, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.
7. **Propuesta de gestión urbanística del ámbito**, relación de los bienes que deban pasar a patrimonio o dominio público y fórmulas de gestión de los proyectos de obras o urbanización y edificación. Se definirá el sistema de actuación, plan de etapas, con desglose presupuestario de las cuantías de inversión correspondientes a cada una de ellas.
8. **Memoria de Impacto Normativo**, recogiendo la valoración del planeamiento en lo relativo a:
   a. Impacto respecto a la igualdad de género, atendiendo a lo requerido por la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; y otras leyes específicas de evaluación de impacto de género como la Ley Estatal 30/2003, de 13 de octubre.
   b. Impacto en relación sobre la accesibilidad universal, valorando el cumplimiento de la ORDEN TMA/851/2021VIV /561/2010, Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad de los espacios públicos urbanizados.
   c. Impacto sobre la infancia y la adolescencia, conforme a lo requerido en la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor y la Ley 1/1995, de 27 de enero, de protección del menor
9. **Catálogo urbanístico**, por estar incluido el Astillero Naval Gijón en el Catálogo Urbanístico de Gijón**:**
   a. Estudio histórico.
   b. Memoria de ordenación y Normas.
   c. Fichas de catálogo.
   d. Plano de catálogo.
10. **Documentación ambiental.**
11. **Estudios sectoriales complementarios:**
   a. Estudio de tráfico y movilidad.
   b. Estudio de impacto acústico, conforme a la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido y de los Reales decretos que lo desarrollan (RD 1513/2005 y RD. 1367/2007).
   c. Estudio de paisaje.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

No se considera necesario la inclusión de normas técnicas para sistemas generales, al no albergar ningún elemento singular que precise una definición específica.

En lo relativo al artículo 113 ROTU, para Planes Especiales de Reforma Interior, el contenido requerido se incluye en los distintos documentos de la relación anterior, conforme al siguiente detalle:

- La delimitación geográfica, calificación de los terrenos, relación con el planeamiento vigente y en trámite. Se encuentra en los planos de información y ordenación, así como en las memorias de información y ordenación
- La determinación del presupuesto total de la actuación, en el estudio económico.
- Tipos de obras o actuaciones: se describen en los capítulos de urbanización e infraestructuras de la memoria de ordenación junto con sus requisitos técnicos.
- La forma de gestión y ejecución, en el documento de gestión.

No es necesario abordar las siguientes cuestiones:

- Aquellas relativas a vivienda y realojamiento por no ser una actuación residencial.
- Relativas a la equidistribución, por ser una determinación de gestión que depende de la forma de desarrollo y los propietarios finales del ámbito.
- Justificación de la necesidad de la actuación, al estar previsto en el PGO de Gijón.

1.3 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

Buscando profundizar en la consolidación de Gijón como enclave relevante en el panorama de la innovación y el conocimiento, surge el proyecto **Gijón Azul – Parque del Mar**; apuesta estratégica del Ayuntamiento de Gijón| Xixón, también a través de Gijón Impulsa y con el respaldo de la Universidad de Oviedo, para consolidar la **economía azul** como nuevo pilar del desarrollo municipal. La economía azul representa ya el 15,6 % del empleo en Gijón, con más de 15.700 personas trabajando en el sector en 2023 y una facturación que superó los 1.000 millones de euros, siendo una de las fortalezas de la ciudad en relación con su futuro económico.

Con este objetivo, **Gijón Azul - Parque del Mar** recoge una idea estratégica: transformar el legado industrial del mar en una plataforma moderna, innovadora y sostenible. Con un enfoque colaborativo entre ayuntamiento, universidad y sector privado, que apueste por un desarrollo económico de largo plazo. Con una base sólida en datos y una hoja de ruta bien planteada, el proyecto aspira a redefinir el futuro de Gijón| Xixón desde su conexión con el mar.

Alineada con este objetivo, la disponibilidad de nuevos terrenos al oeste de la ciudad, en el Natahoyo, como consecuencia del cese de la actividad de los astilleros de Naval Gijón y la adquisición, por parte del Ayuntamiento, de la parcela anteriormente propiedad de la Autoridad Portuaria, ha supuesto la aparición de un nuevo espacio urbanístico idóneo para la implantación de este **Parque del Mar**, recogido para tal destino urbanístico den el PGO de 2019, y que ahora se pretende desarrollar mediante el correspondiente Plan Especial.

Entendido como espacio de actividad empresarial, de investigación y de docencia, el Parque del Mar debe convertirse en un centro de actividad público-privado que:

1. Integre espacios para I+D marino, centros de formación especializada, espacios de trabajo dirigidas a empresas especializadas en recursos marinos sostenibles y otros de características similares.
2. Ofrezca un modelo ejemplo de funcionalidad y diseño para espacios de innovación, planteando una oferta de espacios de trabajo de última generación, conforme a las nuevas necesidades de empresas y organizaciones.
3. Resuelva su integración urbana mediante:

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

a. Un paseo marítimo que conecte con la Playa de Poniente, incorporando en su recorrido el Acuario y las nuevas dotaciones que habrán de generarse en el ámbito, destinadas a dar servicio también al conjunto del Natahoyo y del entorno urbano.

b. Dé continuidad a su trama viaria con la ciudad, resolviendo el final del eje de la calle Carlos Marx en la confluencia con José Manuel Palacio, y la calle Peña hacia el este, relacionando su estructura con la prevista en el colindante PERI-04, etc.

4. Configure la pieza como un ámbito de cohesión y relación de los distintos usos y tejidos urbanos que la circundan, desde las zonas residenciales del Natahoyo al casco antiguo a través de la Playa de Poniente y el Puerto Deportivo.

5. Prevea recorridos internos y servicios complementarios (hostelería, coworking, gimnasios, etc.) a disposición tanto de los usuarios del ámbito como de los habitantes del entorno.

6. Integre en la ordenación los elementos de interés existentes, tanto históricos y arquitectónicos como naturales:

   a. Los edificios administrativos y las naves de Naval Gijón en las condiciones adecuadas a su calidad y estado de conservación.

   b. Elementos singulares de los astilleros, que ya cuentan con protección integral en el catálogo urbanístico de Gijón.

   c. Chimenea situada en el borde del Acuario que deber ser tenida en cuenta para el diseño de viario y espacios libres.

   d. Jardín de la Travesía del Mar, con vegetación muy desarrollada y de interés.

   e. Capilla de San Esteban.

   f. El conjunto de edificios de la Fundación Revillagigedo, etc.

   g. Planifique el desarrollo del ámbito con criterios de sostenibilidad, vinculados con los objetivos de desarrollo sostenible contenidos en la nueva agenda urbana, principalmente en lo relativo a los conceptos de compacidad, optimización del ciclo hídrico, ahorro energético, emisiones contaminantes, residuos urbanos, movilidad y construcción sostenible. En concreto, se deberá tener en cuenta el Plan Director de Naturalización urbana de la ciudad de Gijón, BOPA 13-8-2025.



Figura 1: Los terrenos del PE-NG. Elaboración propia

1.4 JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES

1.4.1 ÁMBITO Y SUPERFICIE

Respecto al ámbito delimitado en el PGO, que incluye las parcelas 1 a 7 de la manzana 36460 y la calle Igor Medio, se añade un espacio libre-público situado en la travesía del Mar, que en el PGO quedaba exterior al APP-PE-NG. Su posición, en el extremo oeste del viario principal de la actuación, su titularidad pública y la vegetación que alberga, hacen que se considera conveniente incorporarlo a la actuación.

Esta modificación del ámbito no precisa de Modificación del PGO ya que afecta a una superficie menor del 5% de la del ámbito, cumpliendo, por tanto, con los supuestos recogidos en el propio Plan General como en la legislación urbanística, a saber:

> *Artículo 1.2.17 de las normas del PGO "Reajustes de ámbitos de actuación":*
> *Los Planes Especiales, Estudios de Detalle y Planes Parciales podrán modificar los límites de las Unidades de Actuación delimitados, con el objeto de ajustarlos en su caso a circunstancias no contempladas en este Plan General (líneas de edificación existentes, características topográficas, límites reales de la propiedad, etc.), siempre que ello no altere su superficie en más de un 5%, debiendo en caso contrario proceder a su modificación.*
>
> *Artículo 1.2.22. Fichas Urbanísticas (FU)*
> *...*
> *7. Las alteraciones que impliquen modificación de límites y, en consecuencia, aumentos o disminuciones de superficies se sujetarán, entre otros, a los siguientes requisitos:*
> *....*
> *b) La superficie de la modificación no podrá superar el 5% de la establecida en el PGO, salvo cuando tenga por objeto adaptar la delimitación al parcelario."*

El ámbito de Plan Especial tiene una superficie de **60.424 m²**, correspondiendo el incremento respecto a la superficie del ámbito delimitada en la ficha del PGO, 60.085 m², a la incorporación del jardín de la travesía del Mar, de 339 m²s.

1.4.2 ORDENANZAS

La ficha del PGO para el APP-PE-NG vincula las condiciones de ordenación a las Ordenanzas 6, edificación industrial, y 8, parque científico tecnológico.

La Ordenanza 8 de las Normas Urbanísticas del PGO, establece la edificabilidad neta sobre parcela de forma variable, premiando con una mayor edificabilidad las propuestas arquitectónicas de menor ocupación de parcela y mayor altura de edificación, conforme a lo recogido en el siguiente cuadro.

NÚMERO DE PLANTAS	OCUPACIÓN MAXIMA	EDIFICABILIDAD MÁXIMA
UNA	45%	0,4 m²c/m² x e
DOS	40%	0,5 m²c/m² x e
TRES	35%	0,6 m²c/m² x e

Los objetivos de la ordenación del Plan Especial persiguen un modelo de ocupación algo distinto del que se generaría con la aplicación directa de las condiciones del PGO, ya que se trata de un ámbito con una importante carga de espacios libres y viario, para el que, además, se busca un tejido compacto y sostenible en la parte ocupada, integrando la edificación con espacios libres de carácter urbano.

Con las anteriores justificaciones, siempre al amparo de los artículos 105 ROTU y 67.3 TROTU, el Plan Especial plantea una nueva Ordenanza NG, que va más allá de la Ordenanza 8 del PGO, solucionando las disfunciones señaladas y diversificando las distintas situaciones previstas en la ordenación, conforme a lo recogido en la siguiente tabla:

CÓDIGO	USO PRINCIPAL	TIPOLOGÍA	OCUPACIÓN	Nº PLANTAS	EDIFICABILIDAD
NG-1	CIENTÍFICO TECNOLÓGICO	ABIERTA	65%	4	1,7740
NG-2	CIENTÍFICO TECNOLÓGICO	EL DIQUE	75%	4	1,6114

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

1.4.3 EDIFICABILIDAD Y APROVECHAMIENTO

I EDIFICABILIDAD MÁXIMA

La siguiente tabla, extraída del cuadro de características del apartado 1.5 de la presente Memoria, recoge la edificabilidad lucrativa prevista en la ordenación para los distintos grados previstos por el Plan Especial para la ordenanza NG.

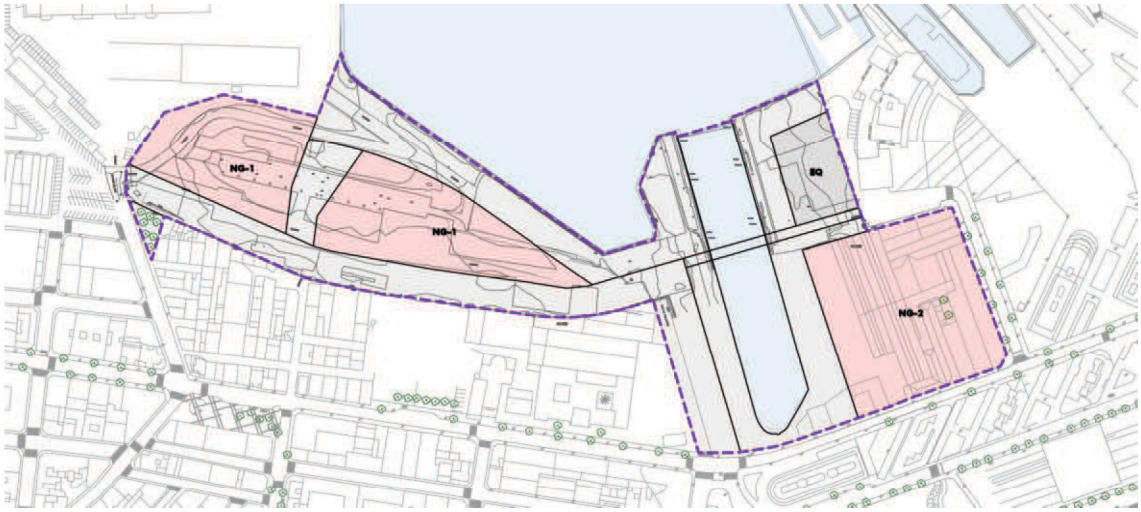


Figura 2: Manzanas lucrativas

	MANZANA		
	M1	M2	M3
ORDENANZA	**NG-1**	**NG-1**	**NG-2**
SUPERFICIE MANZANA m²s	6.010	7.054	10.441
SUPERFICIE SUELO / ORD. m²s	13.064		10.441
EDIF. NETA m2c/m2s	1,7740	1,7740	1,6114
EDIF. TOTAL / SUELO (m²c)	**10.661**	**12.514**	**16.825**

La edificabilidad total resultante es de 40.000 m^2_c, que coincide con la edificabilidad máxima asignada al sector por la ficha APP-PE-NG del PGO, quedando así acreditado el ajuste de la ordenación del Plan Especial a dicha determinación.

II APROVECHAMIENTO MEDIO

Para el cálculo del aprovechamiento medio del APP-PE-NG se procede conforme al artículo 174.3 del ROTU:

1. Se suman las edificabilidades lucrativas de cada uno de los usos permitidos con edificabilidad asignada en el ámbito.
2. Al ser un único uso lucrativo el presito en el Plan Especial, el coeficiente de homogeneización es 1.
3. La suma de edificabilidades lucrativas homogeneizadas se divide entre la superficie del ámbito, excluida la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas ya existentes.

El resultado se recoge en el siguiente cuadro:

ORDENANZA	USO PREDOMINANTE	EDIFICABILIDAD. TOTAL (m²c)	Coeficiente de homogeneización s/PGO	APROVECHAMIENTO HOMOGENEIZADO (AH m²c UC)
NG-1	Científico-Tecnológico	23.175	1	23.175
NG-2	Científico-Tecnológico	16.825	1	16.825
TOTAL		**40.000**		**40.000**

Por otra parte, de los 60.424 m² de la superficie del sector se habrá de descontar la superficie de dotaciones públicas ya existentes. Presentan tal condición la calle Igor Medio y el área ajardinada de la travesía del Mar, con una superficie de 1.114 m². Hay que señalar que esta superficie no coincide con la estimada en la ficha del PGO, que no correspondía con la realidad.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

En consecuencia, la superficie computable a efectos de cálculo del aprovechamiento medio será:

$$S_{AM} = 60.424 - 1.114 = 59.310 \text{ m}^2$$

Con los anteriores datos, el cálculo del aprovechamiento medio se realiza conforme a la siguiente fórmula:

$$AM = AH / S_{AM} = 40.000 / 59.310 = 0{,}6744 \text{ m}^2\text{cuc} / \text{m}^2\text{s}$$

Resulta un aprovechamiento medio de 0,6744 m² construibles del uso característico por m² de suelo, inferior al máximo establecido por la ficha APP-PE-NG del PGO, quedando así justificado su cumplimiento.

1.4.4 USOS PREVISTOS Y SU DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

La ficha de condiciones del PGO de 2019 para el APP-PE-NG define como uso predominante en el ámbito el Productivo Industrial, señalando al mismo tiempo como compatibles los usos Productivo Científico-Tecnológico, Dotacional y Terciario. De este uso productivo señala que al menos un 80% deberá estar relacionado con la economía azul.

Se agrupan los usos en una serie de calificaciones zonales, conforme a lo siguiente:

1. **Productivo científico – tecnológico Naval Gijón (NG).**

   a. **NG-1: Edificación abierta.** Piezas de edificación con volumetría variada, en las que se pueden compaginar algunos edificios en altura con otros más extensivos y espacios libres.

   b. **NG-2: El Dique**. Corresponde con la parcela actualmente ocupada por el astillero, con un conjunto de edificios incluidos en el Catálogo de Protección del PGO-19. Se define la ordenación dentro de la manzana señalando los elementos a mantener y sus condiciones, así como el área de movimiento de la nueva edificación.

   En ambos grados se permiten usos compatibles o complementarios que se definirán con mayor detalle en las Normas Zonales desarrolladas en el documento de normativa del presente Plan Especial.

   Así, los usos compatibles podrán localizarse tanto en edificio exclusivo como en los edificios de uso predominante; mientras que los usos complementarios se permiten exclusivamente en planta baja o primera de los edificios de uso predominante.

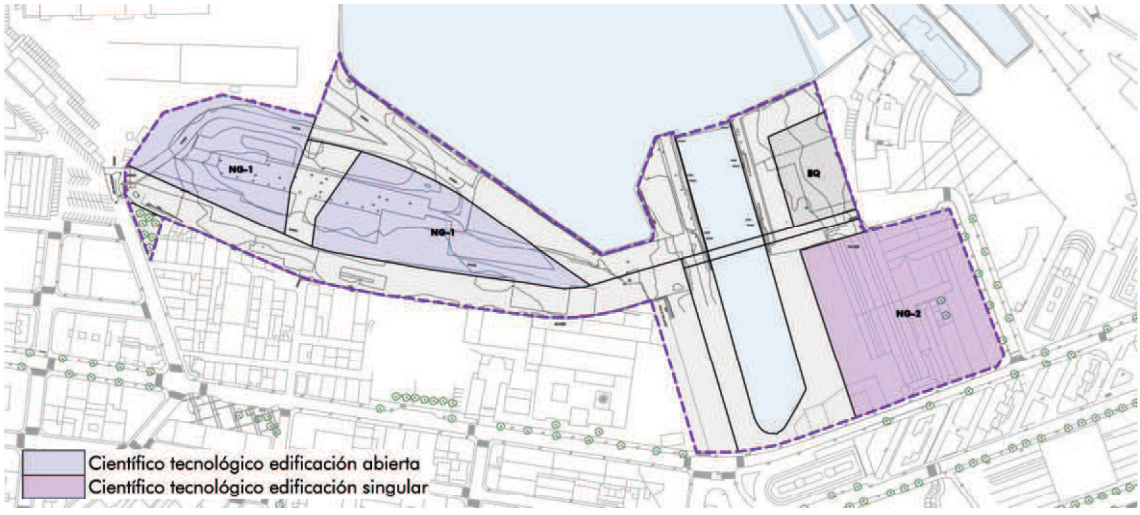


Figura 3: Ordenación pormenorizada - Usos productivos

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

2. **Equipamientos**. También en una localización singular dentro de la ordenación, se reserva una parcela, en continuidad con el Acuario, para satisfacer la dotación local de equipamientos.

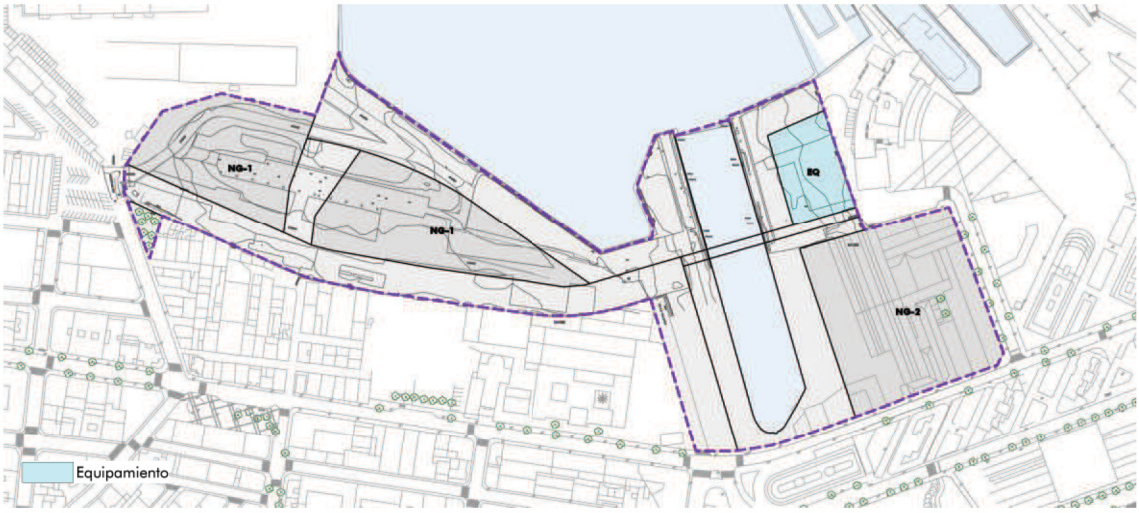


Figura 4: Ordenación pormenorizada - Equipamiento

3. **Espacios libres públicos**. Conforme a los criterios definidos, se concentran en los bordes marinos.

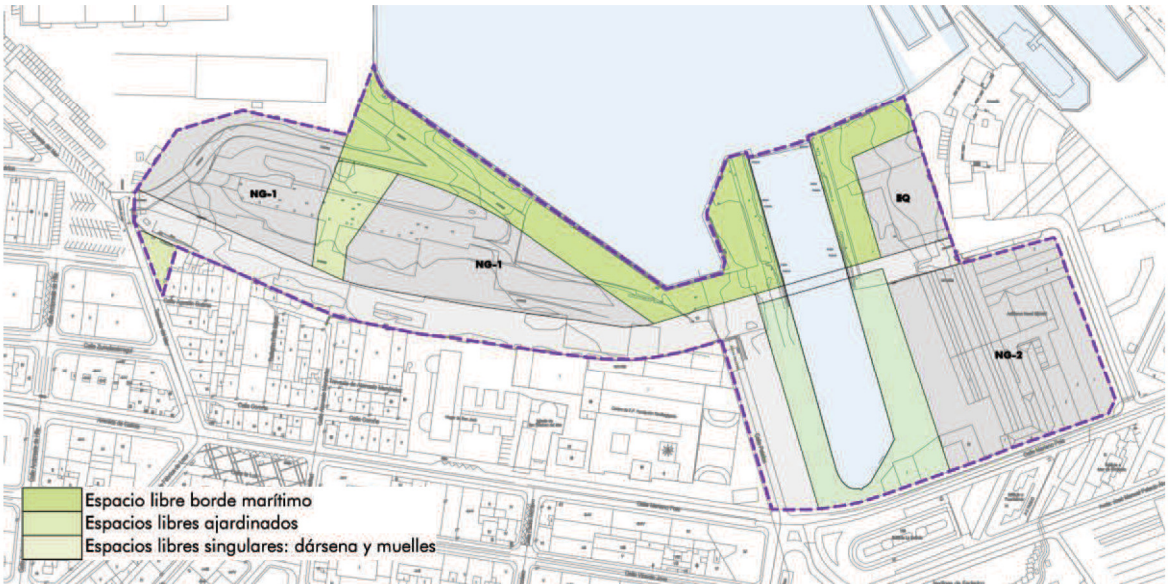


Figura 5: Ordenación pormenorizada – Espacios libres

1.4.5 SISTEMA DE DOTACIONES PÚBLICAS

Conforme a lo establecido en el PGO-19, el ámbito incluye una importante superficie destinada a Sistemas Generales interiores, que configuran las relaciones con el mar y las comunicaciones este – oeste. Así, em la propia ficha del PGO se establece que las cesiones de Sistemas Generales ya son muy altas, considerando cubiertas las dotaciones locales de zona verde.

> - Las cesiones de Sistemas Generales de Espacio Libres sustituirán a los estándares del artículo 177 sobre Espacios Libres y Zonas verdes, sin perjuicio de la creación de éstos como resultado de la ordenación detallada que, en todo caso, debe garantizar la permeabilidad hacia la costa, por lo que los espacios exteriores a las alineaciones que fije el PERI, formarán parte del Sistema Local de Zonas Verdes y Espacios Libres Públicos. Dada la inexistencia de aumento del aprovechamiento respecto al PGO´99, no se fijan otras condiciones que las ya expresadas.

Si bien el ROTU 2022 no establece para el suelo urbano no consolidado unos mínimos de sistema local, si bien indica textualmente que el plan *"podrá indicar que las previsiones para sistemas locales se ajusten a las señaladas para el suelo urbanizable"* cuando las características del ámbito sean similares. Así, tal como

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

se recoge en la tabla siguiente, se reserva una superficie de 2.392 m²s para equipamientos (5,93% del ámbito) y 1.901 m²s de espacios libres a mayores del sistema general de espacios libres delimitado.

En el plano de ordenación PO-01 se recoge la ordenación detallada establecida por el presente Plan Especial, indicándose la localización de las distintas áreas de espacios libres, equipamiento y viario.

La ordenación pormenorizada del ámbito contempla las siguientes dotaciones.

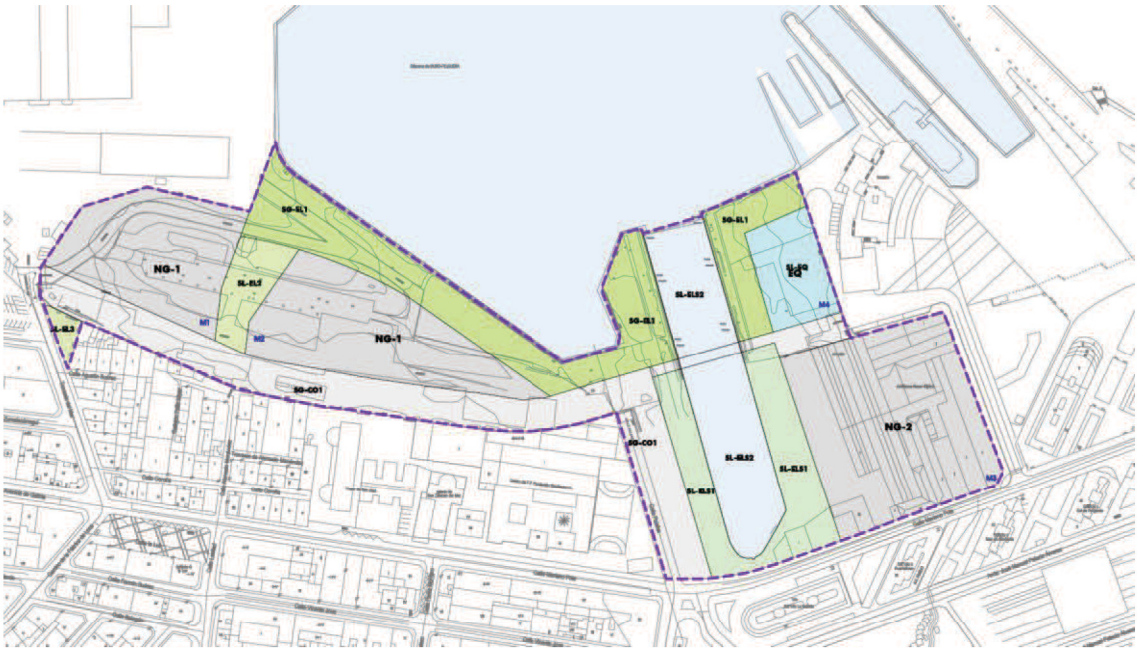


Figura 6: Ordenación pormenorizada. Dotaciones.

DOTACIONES PÚBLICAS

SISTEMAS LOCALES					ESTÁNDARES DOTACIONALES	MÍNIMO ROTU
ESPACIOS LIBRES (m²s)			**SUPERFICIE (m2s)**			
SL-EL2	Espacio libre A. Menéndez		1.562			
SL-EL3	Espacio libre Trav. del Mar		339			
TOTAL EL				**1.901**	**4,71%**	*cubierto con SG*
EQUIPAMIENTOS (m²s)						
EQ1	M4		2.392			
TOTAL				**2.392**	**5,93%**	*5,00%*
DOTACIONES NO COMPUTABLES (Servicios urbanos y viario)						
CENTROS DE TRANSFORMACIÓN		*CT-UA1*	*500*			
		Total CT	*500*		0,00%	
VIARIO		*(sin pasarela)*	857		2,13%	
SL-ELS1	Espacio libre singular. Muelle		5.098			
SL-ELS2	Espacio libre singular. Dique		6.564			
TOTAL NO COMPUTABLE				**12.519**	2,13%	
TOTAL COMPUTABLE (EL + EQ)				**4.293**	**10,65%**	***15,00%***

TOTAL SISTEMAS LOCALES	**16.812**	**41,70%**

SISTEMAS GENERALES					DOTACIONES PÚBLICAS EXISTENTES	
INTERIORES	SG-CO1	Viario principal	9.770			
	SG-EL1	Borde marítimo	10.337			
TOTAL SISTEMAS GENERALES INTERIORES				**20.107**		
EXTERIORES			0			
TOTAL SISTEMAS GENERALES EXTERIORES				**0**		

TOTAL SISTEMAS GENERALES	**20.107**	**TOTAL D.P.E.**	**1.114**

** Los suelos para CTs no se señalan en la ordenación, pudiendo segregarse la superficie para su construcción en cualquiera de las zonas de ordenanza del ámbito.*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

1.4.6 APARCAMIENTOS

En suelo urbano no consolidado el ROTU no establece un parámetro mínimo de plazas de aparcamiento, dejándose esta potestad al planeamiento que establezca la ordenación detallada, que deberá prever esta reserva "en función de los análisis contenidos en la Memoria Justificativa" (art. 96.2-a ROTU).

En todo caso, el PGO sí establece unos estándares mínimos en función de los usos. Para los previstos en el APP-PE-NG, las dotaciones mínimas son las siguientes:

1. Uso productivo industrial, categoría de servicios empresariales: 1 plaza por cada 100 m²c (art. 2.1.19-5 NNUU del PGO).
2. Uso terciario de oficinas: 2 plazas por cada 100 m²c (art. 2.1.25-7 NNUU del PGO).

No obstante, tal y como se explica en el apartado 1.4.4 de la presente memoria, al no recogerse el uso Científico-Tecnológico en la clasificación de usos del PGO, no es posible asignar directamente una de las ratios reflejadas.

En consecuencia, el Plan Especial ha analizado las necesidades de aparcamiento conforme a las variables más significativas, como es la localización en la ciudad, la existencia de una red de transporte público multimodal que cubre un importante porcentaje de la nueva demanda, la infraestructura ciclista y las distancias medias en la ciudad, que permiten el acceso peatonal a un amplio sector de la población.

Así, se establecen las siguientes condiciones para reservas de aparcamiento, que la ordenación del Plan Especial satisface en varios niveles:

1. En las manzanas NG-1 se les asigna una ratio de 1,5 plazas por cada 100 m²c, que deberán resolverse en el interior de la parcela, cumpliendo lo establecido en la Ordenanza 8 del PGO (art. 3.4.52 NNUU-PGO).
2. En la manzana NG-2, El Dique, por su singularidad no es posible establecer un mínimo obligatorio, ya que la construcción de sótanos entra en conflicto con los restos de cimentaciones históricas que, con alta probabilidad, quedarían afectadas.
3. Para las manzanas NG-1 y NG-2, se permite en el espacio libre la localización de 10 plazas por cada 1.000 m²c para servicio ocasional de la instalación.
4. En la parcela de equipamiento, EQ, se debe prever una reserva de 1,5 plazas por cada 100 m²c.
5. En el espacio público se contabilizan las 50 plazas que la ordenación recoge en el plano PO-05.

La capacidad de aparcamiento obligatorio en el ámbito se resume en la siguiente tabla.

PREVISIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN EL PLAN ESPECIAL			
ZONA	**EDIFICABILIDAD. TOTAL (m²c)**	**CONDICIÓN DE ORDENANZA (plazas cada 100 m²c)**	**Nº PLAZAS TOTALES**
NG-1	23.175	1,5	463
NG-2	16.825	0	0
Subtotal parcelas	**40.000**		**463**
EQ	**3.947**	**1,50**	**59**
Espacio público			**50**
TOTAL			**572**

En resumen, el Plan Especial establece una reserva mínima de 572 plazas de aparcamiento, que supone una ratio de 1,43 plazas por cada 100 m²c de uso productivo científico tecnológico.

1.4.7 SISTEMA DE ACTUACIÓN

La ficha APP-PE-NG del PGO prescribe el sistema de actuación por compensación para el desarrollo del ámbito. En este sistema los propietarios aportarían el suelo de cesión obligatoria y la administración ejecutaría las obras de urbanización con cargo a los mismos (art. 451 ROTU). Los propietarios mantendrían

la titularidad de las parcelas resultantes, sin perjuicio de la posibilidad de pago en parcelas de sus cuotas de urbanización.

No obstante, las características singulares de la actuación y su valor estratégico para el conjunto de la ciudad aconsejan extender el carácter público de la actuación, por lo que se establece el sistema de actuación por COOPERACIÓN. En este sistema los propietarios aportan el suelo de cesión obligatoria y la administración ejecuta las obras de urbanización con cargo a los mismos (art. 238 ROTU). Los propietarios mantendrían la titularidad de las parcelas resultantes, sin perjuicio de la posibilidad de pago en parcelas de sus cuotas de urbanización.

El alto porcentaje de propiedad municipal en el ámbito permite la intervención estratégica del consistorio en la gestión tanto de las adjudicaciones de suelo como el mantenimiento de las instalaciones comunes.

La modificación del sistema de actuación elegido en el Plan General de Ordenación está amparada por el artículo 154 TROTU.

1.4.8 PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

Dentro del ámbito del APP-PE-NG existen diversos elementos que forman parte del patrimonio cultural de la ciudad de Gijón. Todos ellos han sido considerados e incorporados a la ordenación propuesta desde el Plan Especial, tal y como refleja el plano de ordenación PO-10.

El Plan Especial incluye en su documentación un volumen de Catálogo de Protección, en el que se describen de forma detallada todas las determinaciones al respecto, por lo que se remite a él este capítulo.

1.4.9 AFECCIONES SECTORIALES

Las afecciones derivadas de la legislación sectorial que afectan al ámbito son las siguientes:

- Afección de la Ley de costas.
- Afección aeronáutica.

I AFECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

El ámbito se encuentra junto al mar, afectado por lo establecido en la Ley de Costas, que delimita el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) y la zona de servidumbre de protección del mismo.

En el caso de ámbito del Plan Especial se trata de delimitaciones en tramitación, que se recogen a título informativo en el presente documento. Así, según la cartografía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en el ámbito se encuentran:

- La línea de DPMT, que coincide con el borde del mar;
- Las zonas de tránsito y de protección, que se sitúan en su totalidad dentro de espacios libres públicos;
- La zona de influencia, que excede el ámbito, afectando a gran parte de la ciudad.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

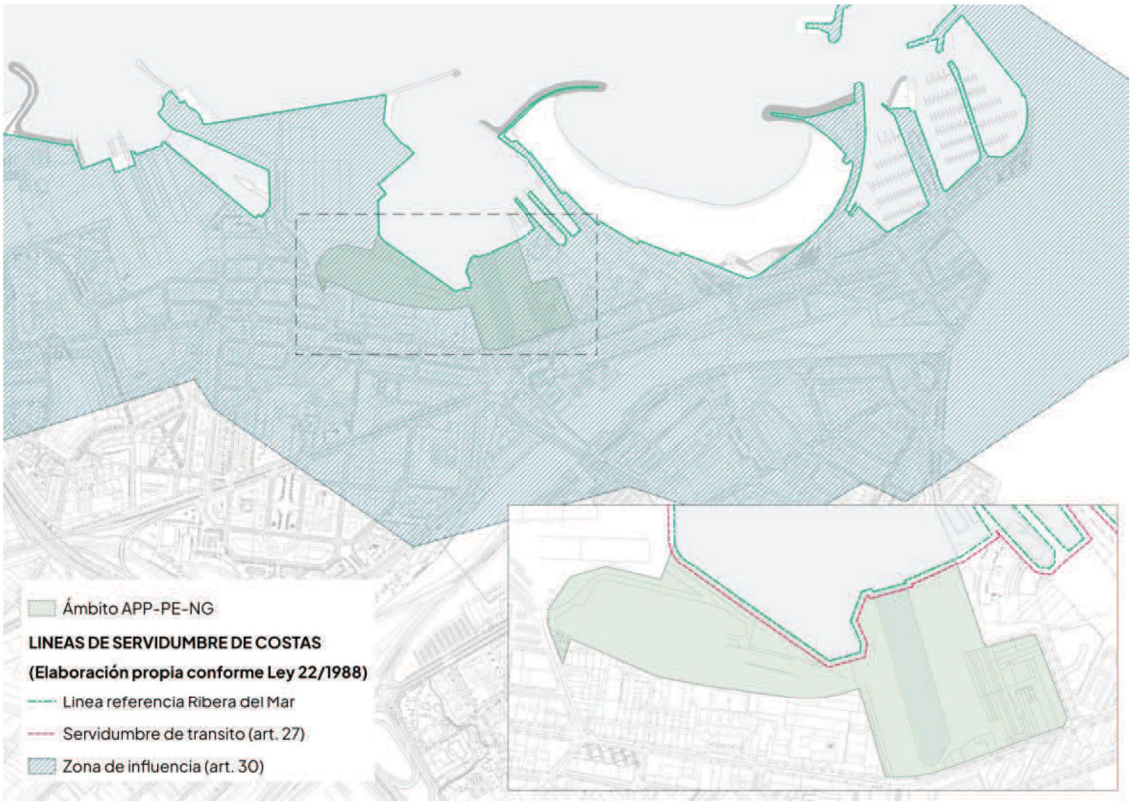


Figura 7: Líneas servidumbre de costas de elaboración propia

II AFECCIÓN AERONÁUTICA

La parte oeste de la ciudad de Gijón está encuentra incluida en Zona de Servidumbre Aeronáutica del Aeropuerto de Asturias. En particular, el ámbito se encuentra afectado por la Superficie de Aproximación Final de la maniobra ILS Y RWY 29.

Esta afección establece limitaciones en la altura máxima de los edificios, incluidos sus elementos auxiliares sobre la cubierta.

Dado que el ámbito se encuentra en una zona urbana consolidada, rodeado de edificios que llegan a alcanzar las 8 plantas, estando prevista en la nueva ordenación un máximo de 4, se considera que cumple con las limitaciones de esta afección.

1.4.10 DERRIBO DE EDIFICACIONES

En el ámbito existen una serie de edificios concentrados al este del dique del astillero, algunos de ellos a conservar y otros incompatibles con la ordenación del plan especial. Estos últimos quedan regulados por las condiciones de fuera de ordenación de la legislación urbanística vigente y el PGO de Gijón | Xixón, en concreto:

- El artículo 107 del Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril (TROTU).
- Los artículos 1.1.9, 1.1.10 y 1.1.11 del PGO de Gijón/Xixón

En el caso de aprobación de una nueva legislación o normativa, quedarán automáticamente regulados por lo establecido en ella.

1.4.11 CONSERVACIÓN DE LA URBANIZACIÓN

Las responsabilidades y competencias para la gestión de las dotaciones urbanísticas públicas, servicios y demás equipamientos, así como sobre la propia conservación de la urbanización, correrá a cargo del ayuntamiento.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

1.5 CUADROS DE CARACTERÍSTICAS

Los siguientes cuadros recogen las características cuantitativas básicas de la ordenación propuesta por el Plan Especial.

1.5.1 TOTAL DEL APP-PE-NG

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR APP-PE-NG NAVAL GIJÓN	APP-PE-NG
NOMBRE	GIJÓN AZUL | PARQUE DEL MAR

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA - TOTAL SECTOR

USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS

CALIFICACIÓN	MANZANA	SUPERFICIE POR MANZANA m²s	OCUPACION	SUPERFICIE POR ORDENANZA m²s	EDIF. NETA m2c/m2s	EDIF. TOTAL* (m²c)	COEF. DE PONDERACIÓN	APROV. (u.a.)
NG-1	M1	6.010	3.906		1,7740	10.661		
NG-1	M2	7.054	3.527		1,7740	12.514		
TOTAL NG-1			**7.433**	**13.064**		**23.175**	**1**	**23.175**
NG-2	M3	10.441	7.831		1,6114	16.825		
TOTAL NG-2			**7.831**	**10.441**		**16.825**	**1**	**16.825**
TOTAL LUCRATIVO				**23.505**		**40.000**		**40.000**

DOTACIONES PÚBLICAS

SISTEMAS LOCALES					ESTÁNDARES DOTACIONALES	MÍNIMO ROTU
ESPACIOS LIBRES (m²s)			**SUPERFICIE (m2s)**			
SL-EL2	Espacio libre A. Menéndez		1.562			
SL-EL3	Espacio libre Trav. del Mar		339			
TOTAL EL				**1.901**	**4,71%**	*cubierto con SG*
EQUIPAMIENTOS (m²s)						
EQ1	M4		2.392			
TOTAL				**2.392**	**5,93%**	*5,00%*
DOTACIONES NO COMPUTABLES (Servicios urbanos y viario)						
CENTROS DE TRANSFORMACIÓN		*CT-UA1*	*500*			
		Total CT	*500*		0,00%	
VIARIO		*(sin pasarela)*	857		2,13%	
SL-ELS1	Espacio libre singular. Muelle		5.098			
SL-ELS2	Espacio libre singular. Dique		6.564			
TOTAL NO COMPUTABLE				**12.519**	2,13%	
TOTAL COMPUTABLE (EL + EQ)				**4.293**	**10,65%**	***15,00%***

TOTAL SISTEMAS LOCALES	**16.812**	**41,70%**

SISTEMAS GENERALES					DOTACIONES PÚBLICAS EXISTENTES	
INTERIORES	SG-CO1	Viario principal	9.770			
	SG-EL1	Borde marítimo	10.337			
TOTAL SISTEMAS GENERALES INTERIORES				**20.107**		
EXTERIORES			0			
TOTAL SISTEMAS GENERALES EXTERIORES				**0**		

TOTAL SISTEMAS GENERALES	**20.107**	**TOTAL D.P.E.**	**1.114**

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

1.5.2 PARÁMETROS TOTALES

PARÁMETROS TOTALES				
	Superficie (m²s)	%	m² edif.	m²/m²
Total Lucrativo	23.505	38,90%		
Total Sistema Local	16.813	27,82%		
Total Sector Neto	**40.317**	66,72%	**40.000,00**	**0,992**
SSGG interiores	20.107			
SSGG exteriores	0			
Total SSGG	**20.107**			
TOTAL ACTUACIÓN	**60.424**			
Dotaciones públicas existentes **				
Calle Igor Medio	*775 m²*			
Jardín en Trav. del Mar	*339 m²*			
Total	***1.114 m²***			

			Aprovechamiento (u.a.)	Aprov. Medio (u.a./m²)
DOTACION PÚBL. EXIST.	1.114			
COMPUTABLE AP. MEDIO		59.310	40.000	0,6744

1.6 TRAMITACIÓN AMBIENTAL

El Plan Especial se encuentra entre los instrumentos que deben someterse a Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Así, se elaboró el Documento Ambiental Estratégico junto con el preceptivo Borrador de Plan, ajustándose a lo requerido por el artículo 29.1 de la citada ley de evaluación ambiental. Entre las dos modalidades de evaluación previstas en dicho artículo se optó por la simplificada por los siguientes motivos:

- La superficie del ámbito del Plan Especial representa apenas un 0,14% de las 4.385,85 ha del suelo urbano clasificado por el PGO de Gijón | Xixón. Se trata por tanto de una zona de reducida extensión a nivel municipal por lo que, si bien establece una ordenación del uso del suelo en su ámbito, estaría en el supuesto del apartado 2-b) del mencionado artículo 6 de la Ley 21/2013, correspondiéndole la modalidad simplificada de EAE.
- Abundando en la justificación de la aplicación al caso de la modalidad simplificada, debe señalarse que los términos generales de la propuesta de transformación de los suelos del APP- PE-NG ya ha sido validada desde el punto de vista ambiental en el marco de la EAE ordinaria del PGO de Gijón, cuya Declaración Ambiental Estratégica fue formulada con carácter favorable sin señalar cautelas específicas sobre el ámbito [1].

El trámite de evaluación ambiental estratégica simplificada del Plan Especial se desarrolla conforme a los **artículos 29 y siguientes** de la Ley 21/2013, comprendiendo las siguientes fases.

1. Inicio del procedimiento, con la remisión del Borrador de Plan y el Documento Ambiental Estratégico.
2. Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, por parte del órgano ambiental.
3. Emisión del Informe Ambiental Estratégico (IAE), por parte del órgano ambiental.
4. Publicidad del plan y del IAE, una vez aprobado definitivamente.

Se ha obtenido, con fecha 19/05/2026, INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO, en el que se señala que el Plan Especial no presenta problemas significativos desde el punto de vista medioambiental, siempre que se cumplan las determinaciones de dicho informe y de los informes sectoriales que se recaben, dándose fin a la tramitación simplificada.

Se incluye en el expediente el Informe Ambiental Estratégico emitido por el órgano ambiental.

1 *Resolución de 14/12/2018, de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, por la que se formula la Declaración Ambiental Estratégica de la revisión del PGO de Gijón | Xixón.*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

2.1 LA ORDENACIÓN GENERAL

2.1.1 LA INTEGRACIÓN EN LA CIUDAD

Alineado con el objetivo de recuperar la fachada marítima de la ciudad para el uso público, la propuesta de ordenación plantea un gran **Parque Marítimo de carácter lineal**, siguiendo la línea de costa en la pieza oeste del ámbito, que se prolonga hacia la Playa de Poniente a través del paso peatonal propuesto sobre el dique de Naval Gijón. Integraría en su recorrido el Acuario Biopark hasta la Playa de Poniente, ya fuera del ámbito, cohesionando los diferentes elementos aislados que van apareciendo en esta pieza de ciudad y transformando, así, un borde históricamente de carácter productivo y cerrado en una secuencia urbana accesible, reconocible y abierta al mar.

Su objeto no es sólo recualificar paisajísticamente el frente marino, sino aportar un espacio de uso público mixto, al servicio tanto de los usuarios del Parque del Mar como para los vecinos del Natahoyo y, en general, de toda la ciudadanía de Gijón.

En relación con la actividad de Gijón Azul, este espacio se configura como área relacional destinada a fomentar el contacto informal y casual entre los distintos usuarios y perfiles vinculados a las actividades empresariales, académicas y de toda índole que se desarrollarán en el ámbito, contribuyendo a crear un ecosistema de innovación enriquecedor que trascienda a la actividad de cada empresa o institución.

Para el resto de la ciudad, se pretende aportar un elemento de calidad urbana que reequilibre la situación desfavorecida de las áreas residenciales del oeste gijonés, especialmente el Natahoyo, con respecto a las más orientales. Se apuesta por configurar un eje temático donde se vayan sucediendo actividades también vinculadas a la temática azul, donde ya está presente el Acuario y una serie de zonas recreativas y de esparcimiento en el entorno de los “edificios barco” de la Calle Mariano Pola.

2.1.2 LA ESTRUCTURA INTERIOR

Para atender la diversidad de usos pretendida y fomentar la idea de interacción, la propuesta aquí descrita ordena el ámbito en distintas piezas, conforme a lo indicado en los esquemas adjuntos, que se describen a continuación.

La configuración espacial se organiza a través de un viario urbano principal y una red continua de espacios libres que integra el dique del astillero. Este tejido envuelve la parcela dotacional del noreste, situada junto al acuario, y las tres manzanas destinadas al sector científico-tecnológico de la economía azul, una de las cuales alberga algunos elementos del patrimonio industrial de la ciudad.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

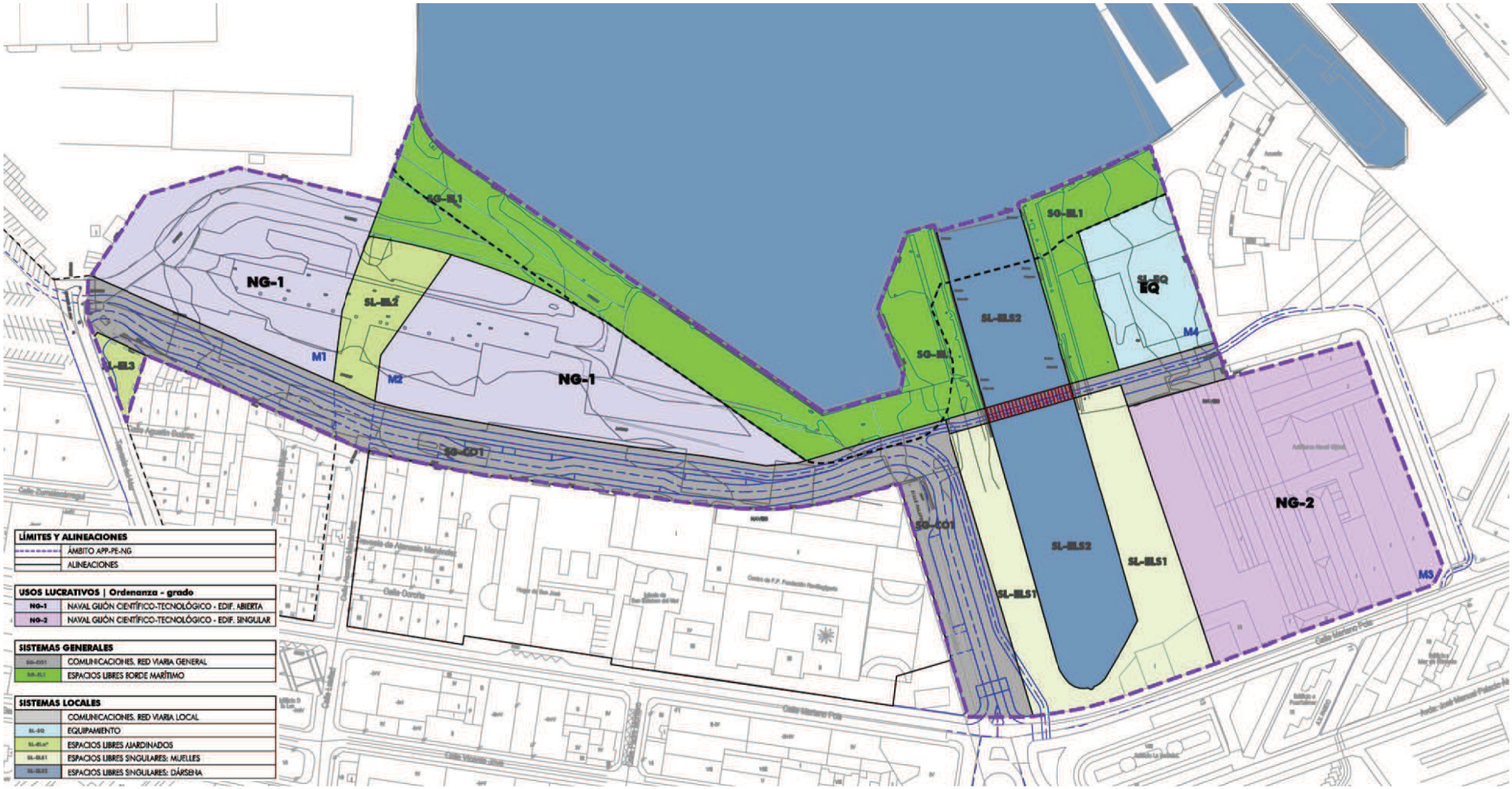


Figura 8: Ordenación del ámbito. Calificaciones.
Se representa la servidumbre de protección de costas con línea negra de trazos.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

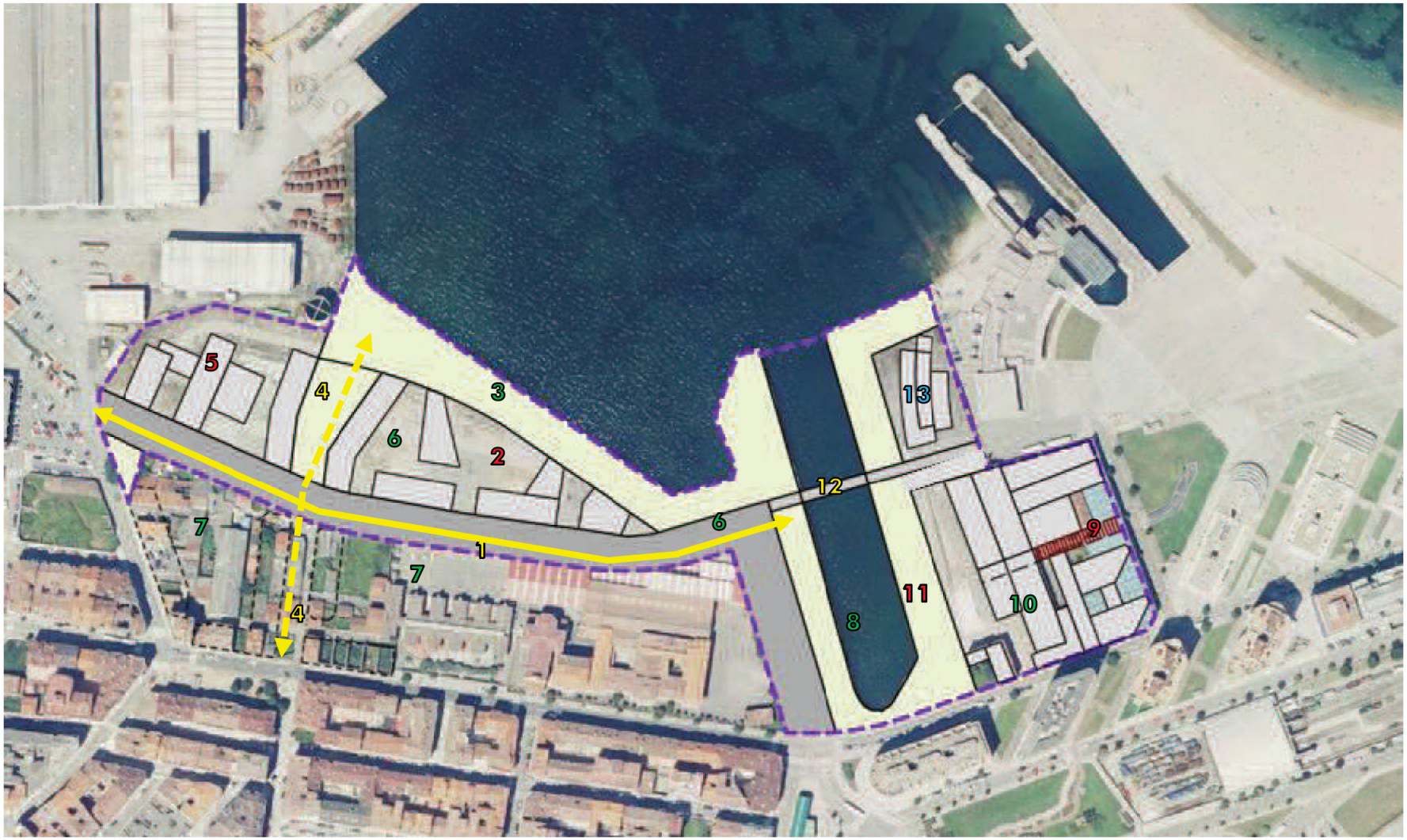


Figura 9: Configuración espacial. Elementos clave de la ordenación.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Elementos clave de la ordenación

*La **conexión viaria principal (1)** se realiza contigua a la fachada norte de la manzana de la calle Mariano Pola, poniendo en valor las actuales traseras. De este modo, se alternan los jardines previstos en el desarrollo del PERI-4 **(7)**, abiertos a esta vía, con la reconfiguración de las fachadas posteriores de la Fundación Revillagigedo, ajardinado parcialmente ese frente y permitiendo accesos desde el nuevo vial y reconfigurando, por ejemplo, el polideportivo, que podría transformar su fachada con una cristalera transparente abierta al mar.*

***La pieza oeste (2)** se ordena como conjunto de edificios que se abren hacia el mar, extendiendo sus brazos de forma irregular, de tal manera que van generando una trama de espacios libres interiores, abiertos hacia el **Borde Marítimo (3)** y el horizonte marino con una conexión transversal principal **(4)** de carácter peatonal o mixto que resuelve elementos de relación con el entorno, tales como la salida de Atanasio Menéndez.*

***El extremo oeste (5)** es más cerrado, protegiendo las vistas y la actividad de los usos más "duros" de la parcela de "El Tallerón". Al tener esta parcela un muro de gran altura y cerrado visualmente, se propone completar esa manzana hasta el límite del ámbito con usos productivos, ordenando unos volúmenes de mayor altura y presencia urbana al nuevo vial transversal, edificación tipo nave en la parte posterior y una zona libre arbolada privada que podría tener algún tipo de servicio público si se considera oportuno.*

*Este entramado de espacios libres permite articular la relación entre los distintos edificios, creando **espacios de relación y encuentro (6), accesibles también por el vecindario del Natahoyo**. Sobre ellos se pretende apoyar una vida urbana híbrida y diversificada.*

*Bajo el lado oeste del **dique de Naval Gijón (8)** discurre el desagüe del río Pilón, por lo que existe una servidumbre que impide la ocupación con edificaciones de la misma, incorporándola a los espacios libres del conjunto. La margen este puede ser ocupada por pequeñas instalaciones, por ejemplo, para usos auxiliares de las actividades científicas.*

*La parcela emblemática de la actuación es la actualmente ocupada por las **antiguas instalaciones de Naval Gijón (9)**, incluidos en el Catálogo Urbanístico, que deberán ser analizadas en profundidad para llegar a una propuesta coherente de aprovechamiento de las mismas y puesta en valor. Como ideas iniciales al respecto, se planea su uso como edificios productivos tecnológicos polifuncionales **(10)** que configuren una plaza urbana con conexión directa a los "edificios barco" y la playa de Poniente y conexión interior hasta el dique. El muelle del dique se plantea como espacio libre con mayor variedad de usos que el parque marítimo y las áreas ajardinadas, proponiendo usos ocasionales científico-tecnológicos de economía azul que precisen de acceso directo a la lámina de agua o a dique seco **(11).***

*Al norte de esta pieza, apoyado en el **paso peatonal**, calificado como viario local, que se plantea **sobre el dique (12),** y dando continuidad al espacio público del frente marítimo hacia la Playa de Poniente; se propone un edificio susceptible de alojar usos de ampliación del Acuario, o algún otro tipo de dotación pública o de servicios **(13).***

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

2.1.3 DIVERSIDAD URBANA

La ordenación propuesta para el ámbito APP-PE-NG supera el modelo tradicional de zonificación monofuncional, propio de las antiguos zonas industriales, para apostar por un distrito urbano de innovación de alta diversidad. La hibridación de usos no solo responde a las exigencias normativas del PGO de 2019, sino que se utiliza de forma estratégica para garantizar la vitalidad del espacio durante las veinticuatro horas del día, tejiendo relaciones formales y funcionales entre la actividad científico-tecnológica, el equipamiento público y la propia ciudadanía.

1) Primero, la diversidad urbana se materializa sobre el tejido a través de las siguientes tres estrategias de mixtura e integración:

   a. La flexibilidad tipológica y volumétrica dentro de las mismas manzanas lucrativas es el motor de la diversidad del parque, permitiendo un ecosistema empresarial variado donde conviven diferentes escalas de actividad. De esta forma, la alternancia de edificaciones en altura con piezas extensivas de una o dos plantas permite que los espacios de oficinas y laboratorios coexistan de forma directa con pequeñas zonas de prototipado y ensayos, cerrando el círculo de la innovación dentro de la misma manzana. Ejemplo de ello es la sinergia entre la producción limpia y la investigación (NG-1).

      Así mismo, se permiten como usos compatibles y/o complementarios los terciarios señalados en el PGO para el ámbito (gimnasios, restauración o espacios de ocio), se rompe la barrera del parque tecnológico exclusivo. Estas actividades actúan como un polo de atracción tanto para los trabajadores del complejo como para usuarios externos y vecinos sin vinculación directa con el sector marino. De esta forma se propone una atracción hacia el espacio objeto de la presente memoria mediante un sector terciario dinámico y atractivo

   b. La conservación de las edificaciones históricas catalogadas de Naval Gijón aporta una singularidad arquitectónica única. La integración de la nueva edificación dentro de estas áreas de movimiento respeta la memoria industrial del barrio de El Natahoyo, convirtiendo el patrimonio en el elemento central y más identitario del parque. Así como es la puesta en valor del patrimonio y la identidad, que queda reflejada en la NG-2.

2) La diversidad del ámbito se refuerza mediante la reserva estratégica de una parcela de equipamiento local situada en continuidad directa con el Acuario de Gijón. Esta localización no es casual, pues busca consolidar un frente dotacional público especializado en el borde litoral, facilitando las sinergias entre la investigación científica del Parque del Mar, la divulgación ambiental y los servicios.

3) Frente a la antigua condición opaca y cerrada de los astilleros, la ordenación propone una apertura radical de la ciudad hacia el mar. Los espacios libres públicos se concentran en los bordes marinos, actuando como un gran espacio libre urbano de libre acceso. Esta disposición garantiza que la zona se convierta en un espacio permeable donde la comunidad vecinal y el personal científico compartan las áreas de descanso, paseo y relación, asegurando una verdadera integración social de la actuación en el frente marítimo de Gijón.



Figura 10: Imagen indicativa no vinculante de la propuesta de ordenación.

2.1.4 CLAVES DE LA ORDENACIÓN

La ordenación pormenorizada del ámbito APP-PE-NG se articula en torno a una serie de vectores clave que traducen las directrices estratégicas en soluciones urbanísticas concretas. El objetivo fundamental es superar el modelo convencional de área de actividad cerrada, consolidando un ecosistema de innovación que actúe de forma sinérgica con la trama urbana de Gijón.

En primer lugar, se apuesta por un modelo urbano de compacidad edificatoria de las manzanas lucrativas. Al concentrar los 40.000 m²c de edificabilidad total en tres manzanas, con edificaciones de hasta 4 plantas se optimiza el uso del suelo, liberando una gran cantidad de espacio libre que mantiene esa imagen abierta hacia el mar. Esto permite configurar un entorno de alta permeabilidad peatonal y dotar al frente marítimo de amplios espacios libres públicos sin hipotecar el aprovechamiento del sector.

Por otro lado, la ordenación rompe de forma radical con el carácter opaco y estanco del antiguo astillero. El trazado de los espacios libres y viarios está diseñado de manera que el Parque del Mar se entienda como una prolongación natural y continua de la ciudad, facilitando la accesibilidad universal y la integración física y visual del barrio de El Natahoyo con la línea de costa y el área portuaria.

Asimismo, con el fin de dar respuesta a las cambiantes demandas del mercado tecnológico y científico, el planeamiento define un parcelario flexible. La delimitación de las áreas de movimiento y las ordenanzas específicas (NG-1 y NG-2) permiten ofrecer un catálogo de edificaciones que abarca desde edificios para empresas de reducido tamaño por volumen de negocio o características de la actividad, hasta grandes contenedores corporativos y edificios singulares rehabilitados integrados en el Catálogo de Protección.

En cuanto a la circulación interior se diseña bajo criterios estrictos de movilidad sostenible. Se reduce el protagonismo del vehículo privado en superficie mediante la pacificación del viario interno y el fomento de los itinerarios peatonales y ciclistas. La resolución del aparcamiento se vinculará de forma prioritaria a espacios bajo rasante de titularidad privada, liberando el espacio público en superficie para la interacción social y la calidad ambiental.

Luego, el diseño urbano y las infraestructuras de la urbanización se conciben como un soporte activo para la experimentación de soluciones tecnológicas avanzadas. La innovación corporativa del parque se proyecta hacia el propio espacio público.

Y, por último, como condición clave para la ejecución material del ámbito, el desarrollo de las obras de urbanización, tanto bajo rasante de dominio privado como espacios públicos en superficie, requerirá la coordinación con el Servicio de Obras Públicas municipal, garantizando la homogeneidad técnica, la idoneidad de los materiales y el cumplimiento de las ordenanzas sectoriales del Ayuntamiento de Gijón | Xixón.

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

2.1.5 CRITERIOS DE PAISAJE E IMAGEN URBANA

El Plan Especial incluye en su documentación un Estudio de Paisaje en el que se desarrollan los conceptos analizados, remitiéndose al mismo para una mayor profundidad.

I ENCUADRE PAISAJÍSTICO DEL ÁMBITO

El ámbito ocupa una posición excepcional en el frente marítimo occidental de Gijón, entre el tejido residencial de El Natahoyo, la playa de Poniente, el Acuario y las instalaciones portuarias. Su paisaje está determinado por la amplitud de la bahía, la horizontalidad de los muelles, la presencia de la lámina de agua y la escala de los antiguos recintos industriales.

La transformación deberá conservar la lectura marítima e industrial del lugar, evitando que la nueva edificación forme una pantalla continua. La alternancia de volúmenes y vacíos, la continuidad del parque litoral y la recuperación de los elementos patrimoniales permitirán construir una imagen contemporánea sin borrar la memoria del astillero.

La imagen urbana se deberá apoyar en una arquitectura sobria y de calidad, adecuada a su localización junto al litoral, con plantas bajas activas, fachadas que expresen la actividad interior y cubiertas integradas en la visión lejana del conjunto.

El espacio público actuará como elemento unificador, combinando vegetación, espacios pavimentados de tránsito y estancia, mobiliario e iluminación.

II CONDICIONANTES PAISAJÍSTICOS

Como principales condicionantes paisajísticos a tener en cuenta en la ordenación, se encuentran:

- La presencia de elementos catalogados de valor industrial (edificaciones, diques, grúas y maquinaria del antiguo astillero Naval Gijón), que condicionan las áreas de movimiento de la nueva edificación y deben integrarse como hitos visuales del espacio público.
- La relación visual y funcional con el Acuario de Gijón y con los "edificios barco" de la calle Mariano Pola, que actúan como referentes paisajísticos y urbanos próximos al ámbito.
- Edificios de grandes dimensiones en Mariano Pola que actúan como barrera desde el sur.
- La topografía prácticamente llana del ámbito, sin condicionantes orográficos relevantes, que facilita la conectividad transversal entre el barrio de El Natahoyo y el frente marítimo.
- La exposición a los vientos marinos dominantes y a la salinidad del ambiente costero, que condicionan la elección de especies vegetales y de materiales en el diseño de los espacios libres.

III VISIBILIDAD DEL PAISAJE

Para considerar la influencia sobre el paisaje del ámbito de actuación se han seleccionado una serie de puntos de observación con el objetivo de simular sus cuencas visuales y, así, definir la influencia del ámbito en la percepción visual y paisajística del entorno urbano en el que se enmarca. Los puntos seleccionados son:

1. Travesía del Mar.
2. Plaza del Padre Máximo González.
3. Calle de Mariano Pola.
4. Espigón del Canal de Sahones.
5. Plaza del Acuario.

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



Figura 11. Puntos de observación seleccionados

IV ANÁLISIS VISUAL

A. CUENCA VISUAL

Para analizar los efectos de los desarrollos que derivarán de la aprobación del Plan Especial se ha utilizado un sistema de información geográfica (SIG). Se ha utilizado la Base Topográfica Nacional 1:25.000 (BTN25) disponible en la web del Instituto Geográfico Nacional. Se trata de una base de datos topográfica 3D de referencia a escala 1:25.000. El cálculo de la visibilidad con el SIG parte de un modelo digital de elevaciones (MDE) con paso de malla de 2 m georreferenciado obtenido directamente del Instituto Geográfico Nacional, sobre el cual se representa la localización espacial mediante coordenadas UTM de las edificaciones objeto de estudio, de manera que, teniendo en cuenta su localización y altitud se puede saber si un determinado elemento será visto desde un punto determinado o no.

La cuenca visual es el conjunto de superficies o zonas que son vistas desde uno o varios puntos de observación. La determinación de la superficie desde la cual un punto es visible resulta muy importante para la evaluación de impactos visuales.

Para la simulación de la visibilidad se han distribuido regularmente (cada 20 m) puntos por el perímetro del ámbito de actuación, los cuales representan a potenciales observadores, por lo que a cada uno de ellos se le ha asignado un valor de altura de 172 cm.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

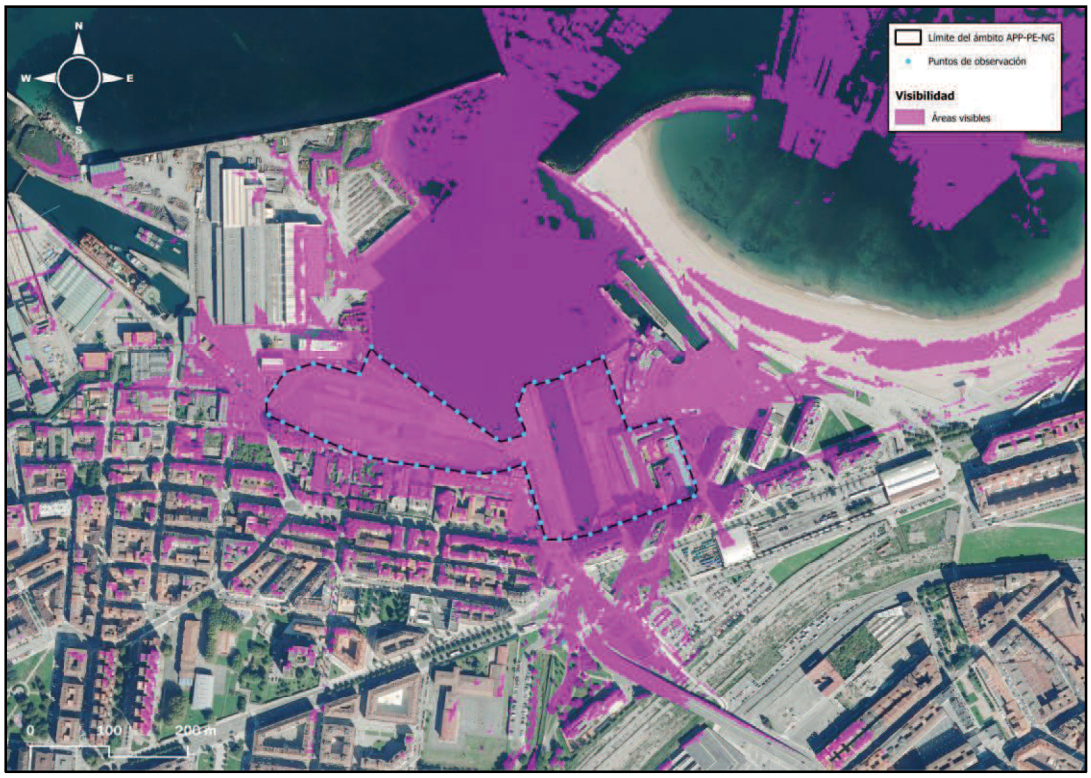


Figura 12 : Cuenca visual del ámbito de actuación. Fuente: elaboración propia.

En la imagen anterior se observa que el perímetro del ámbito de actuación es poco visible desde el núcleo urbano de Gijón, situado principalmente al sur del ámbito. La Plaza del Padre Máximo González constituye una excepción al presentar una conexión visual con el ámbito a través de la calle Igor Medio y la zona del muelle del astillero. De la misma forma, el ámbito es visible desde las edificaciones entorno a la calle de Mariano Pola.

Por otro lado, la cuenca visual del ámbito se extiende principalmente en dirección norte y este. Hacia el norte, desde el mar (Canal de Sahones), el perímetro del ámbito es claramente visible dada la ausencia de grandes estructuras que impidan el establecimiento de conexión visual, si bien es cierto que se trata una zona con escasa y puntual afluencia de potenciales observadores. En cambio, hacia el este, en la plaza del acuario y desde la playa de Poniente, lugares hasta los que se extiende la cuenca visual, la frecuencia y abundancia de potenciales observadores es notable.

Por último, el perímetro del ámbito también resulta accesible visualmente desde el oeste, desde la travesía del Mar, la entrada al Tallerón y el parking delimitado por la mencionada travesía y las calles Peña y del Arcipreste de Hita.

Si atendemos a los porcentajes de visibilidad[2], se observa que el perímetro del ámbito de actuación cuenta con una visibilidad baja o muy baja desde la mayor parte de su cuenca visual. La visibilidad solo aumenta hasta llegar a alcanzar valores medios desde el interior del propio ámbito, la margen este de los talleres de Duro Folgosa y, en general, desde el interior del Canal de Sahones.

Hacia el núcleo urbano la visibilidad es baja o muy baja, al igual que ocurre desde la zona oeste y desde la plaza del acuario y la playa de Poniente.

Puntualmente, desde los espigones que delimitan el Canal de Sahones la visibilidad puede considerarse alta, al igual que ocurre desde ciertos bloques de edificios situados entre la calle de Mariano Pola y la avenida de José Manuel Palacio Álvarez.

[2] El porcentaje de visibilidad se calcula como la proporción de los puntos que son visibles con respecto del total de los 76 puntos distribuidos a lo largo del perímetro del ámbito de actuación.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

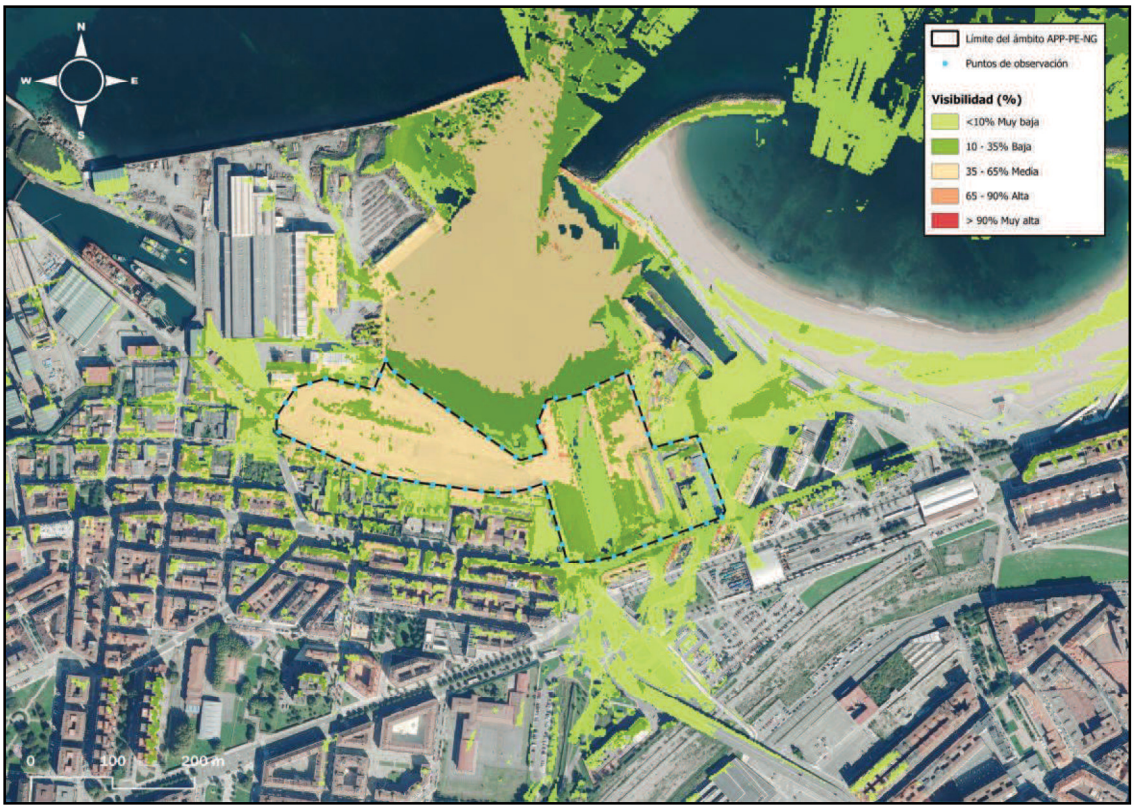


Figura 13 : Cuenca visual del ámbito de actuación del APP-PE-NG. Fuente: elaboración propia.

B. VISIBILIDAD DEL PAISAJE

Para considerar la influencia sobre el paisaje del ámbito de actuación se han seleccionado una serie de puntos de observación con el objetivo de simular sus cuencas visuales y, así, definir la influencia del ámbito en la percepción visual y paisajística del entorno urbano en el que se enmarca. Los puntos seleccionados son:

1. Travesía del Mar.
2. Plaza del Padre Máximo González.
3. Calle de Mariano Pola.
4. Espigón del Canal de Sahones.
5. Plaza del Acuario.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

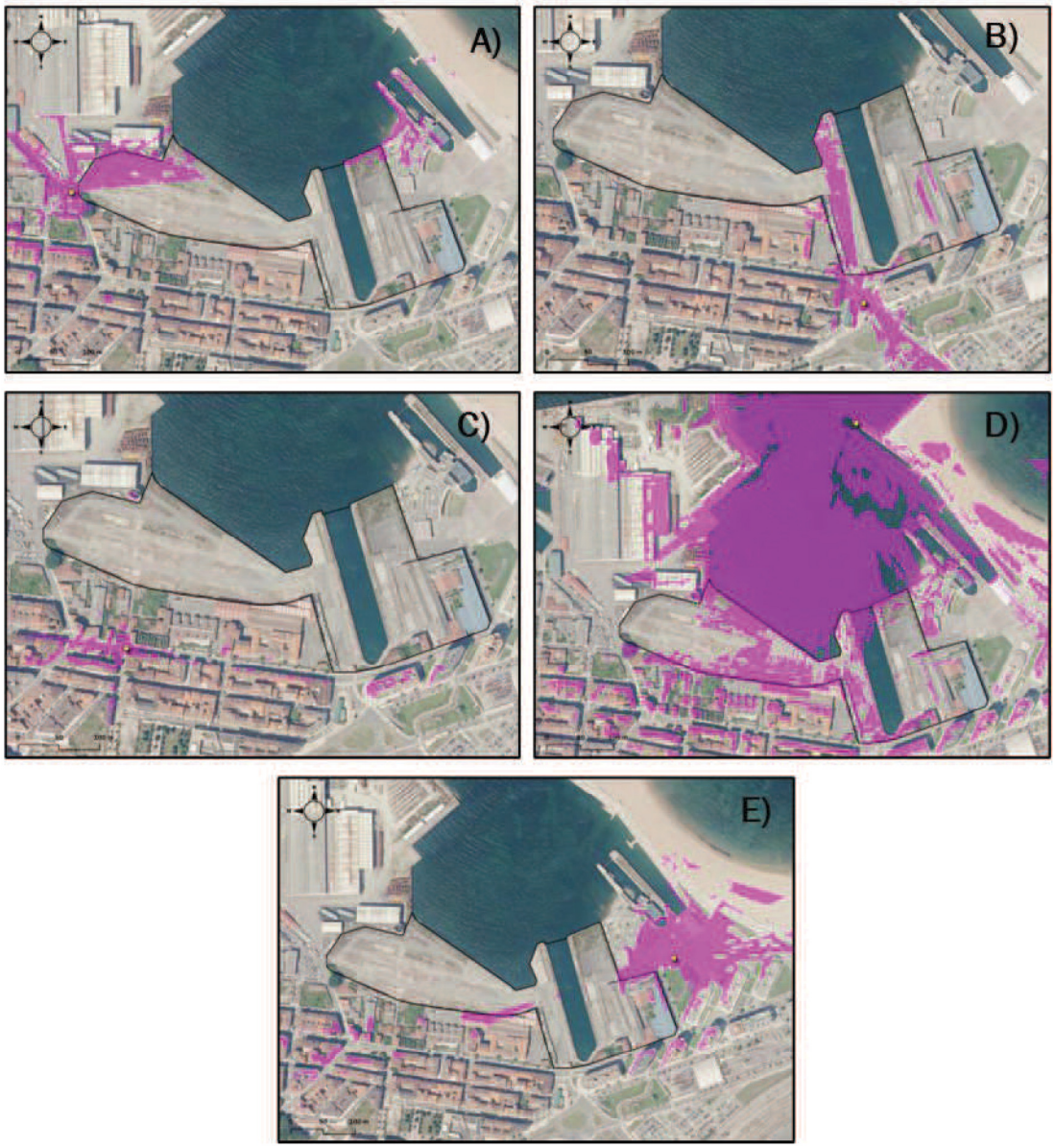


Figura 14 : Cuenca visual de los diferentes puntos de observación seleccionados. (A) Travesía del Mar; (B) Plaza del Padre Máximo González; (C) Calle de Mariano Pola; (D) Espigón del Canal de Sahones; (E) Plaza del Acuario. Fuente: elaboración propia.

En la imagen anterior se observa que el interior del ámbito de actuación es, en sus condiciones actuales, muy poco accesible visualmente. El único punto desde donde es claramente visible es el espigón que delimita el Canal de Sahones. Y es que el perímetro del ámbito (a excepción de la zona que limita con el mar) está actualmente delimitado por un muro que impide o dificulta notablemente la visión del interior del ámbito.

Desde el exterior únicamente resulta visible parte de las naves industriales existentes y actualmente abandonadas, principalmente el edificio del antiguo astillero de Naval Gijón.

V INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y VISUAL DE LA ACTUACIÓN

En este apartado se pretende analizar los cambios en la composición de vistas desde determinados puntos visuales como resultado de la implantación sobre el terreno de la ordenación propuesta, así como los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente. Las principales visuales identificadas son las siguientes:

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



Figura 15. Puntos visuales en la nueva ordenación

1. VISTA DE LA PIEZA OESTE DEL ÁMBITO

   El Parque Marítimo lineal es uno de los puntos clave de la integración paisajística de la propuesta, cuyo objetivo es recuperar la fachada marítima de la ciudad para el uso público.

   La ordenación de este espacio permitirá poner en valor el frente marino mediante la creación de un espacio verde de calidad que no se limite a la creación de un espacio libre, sino que configurará un área destinada a fomentar el contacto informal y casual entre los distintos usuarios y perfiles.

2. VISTA DE LOS EDIFICIOS DEL ASTILLERO

   Desde el exterior los antiguos astilleros de Naval Gijón se configuran como un conjunto masivo que impide las vistas hacia el interior del ámbito.

   Las antiguas instalaciones de Naval Gijón, incluidas en el Catálogo Urbanístico, serán puestas en valor mediante su uso como edificios productivos tecnológicos polifuncionales, aprovechando parte de las estructuras de cubierta para espacios porticados abiertos al muelle que configuren una plaza urbana con conexión directa a los “edificios barco” y a la playa de Poniente.

3. VISTA DEL MAR DESDE EL BARRIO DE NATAHOYO

   La nueva ordenación contempla la implantación de edificios que se abren hacia el mar, estableciendo una conexión transversal que posibilitará la percepción del horizonte marino desde el interior del barrio del Natahoyo.

   Esto genera que los recorridos internos constituyan una trama de espacios libres abiertos hacia el Parque Marítimo en los que se asentarán servicios complementarios de hostelería, coworking, gimnasios, etc.

4. VISTA DESDE EL VIARIO SUR DEL ÁMBITO

   El sistema general viario propuesto en la ordenación y que une el extremo oeste, desde su confluencia con la Travesía del Mar, con el este, hasta llegar al final de la Calle Igor Medio, se dispone al sur de ámbito para liberar la fachada norte y abrirse al mar y al parque marítimo proyectado.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Los espacios libres se localizan frente al mar y el viario se constituye en un eje vertebrador y de transición entre el nuevo Parque del Mar, los equipamientos privados existentes al sur (Escuela de Revillagigedo y Fundación Hogar San José) y los espacios libres y edificios previstos en la ordenación del ámbito colindante por el sur PERI-04.

VI MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Con el fin de garantizar la integración paisajística y visual de la actuación en el entorno, así como mejorar el paisaje y la calidad visual del mismo, se proponen en este apartado una serie de medidas para conseguir este objetivo.

A. VOLUMETRÍA DE LAS EDIFICACIONES

Siendo uno de los objetivos la conexión funcional y visual de El Natahoyo con el mar, el planteamiento correcto respecto a la volumetría de las nuevas edificaciones es optar por elementos aislados de tamaño medio y una altura máxima de 4 plantas que respeten las visuales principales mediante retranqueos y espacios libre interiores a la manzana obligatorios.

Respecto a los acabados exteriores, la exposición a los vientos dominantes, la salinidad, la elevada humedad y la reflexión solar sobre la lámina de agua condicionan la elección de materiales y soluciones de fachada, debiéndose evitar superficies excesivamente reflectantes y elementos ligeros vulnerables al viento.

Los proyectos edificatorios y de urbanización deberán justificar su integración paisajística mediante secciones y perspectivas desde los puntos de observación principales. Se atenderá especialmente a la relación de las nuevas alturas con el perfil de El Natahoyo, al tratamiento de las medianeras y cubiertas visibles, a la iluminación nocturna y a la percepción conjunta de la manzana patrimonial NG-2.

B. TRATAMIENTO DE LOS ESPACIOS LIBRES

Debido al histórico uso industrial del ámbito no existe vegetación natural de interés. Los espacios libres públicos deben quedar libres de especies vegetales exóticas invasoras y se deben de dotar de vegetación autóctona de la zona a la vez que conservar aquellos ejemplares arbóreos existentes, como es el caso del pequeño jardín situado al oeste del ámbito.

El empleo de vegetación autóctona contribuirá desde el punto de vista económico a un menor coste en el mantenimiento de los espacios verdes y a una mejora del paisaje actual, haciéndolo agradable para su disfrute por la población del barrio.

La selección de especies deberá también tener en cuenta el confort climático y lumínico de los edificios destinados a oficinas, primando la selección de especies de hoja caduca y localizándolos en función de las orientaciones más favorables.

C. APARCAMIENTOS

Aunque el ámbito queda integrado en el tejido urbano existente, su fachada al mar podría generar un notable impacto paisajístico si la localización de las zonas de aparcamiento no es adecuada.

En este caso, para cubrir las necesidades de estacionamiento generadas por el ámbito, se ha optado por la localización de plazas junto al viario, evitando la presencia de grandes y pequeñas superficies de aparcamiento.

Para el aparcamiento junto a la calzada se ha optado por una solución de estacionamiento en línea que, si bien permite una menor capacidad que las soluciones en batería u oblicuo, genera un menor efecto barrera entre aceras. Además, para disminuir aún más este efecto barrera se ha propuesto el estacionamiento en línea de forma alternativa, quedando en unos tramos situado el estacionamiento a la derecha de la calzada y en otros tramos situado a la izquierda.

2.2 USOS LUCRATIVOS Y TIPOS EDIFICATORIOS

El Plan Especial propone distribuir la edificabilidad lucrativa total del ámbito 40.000 m²c en dos ordenanzas zonales diferenciadas dentro de la calificación Productivo Naval Gijón (NG), diseñadas para responder a la diversidad tipológica y funcional que requiere el Parque del Mar.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

- NG-1: Edificación abierta.
- NG-2: El Dique.

En ambas ordenanzas, al menos el **80 % de la edificabilidad** deberá destinarse a usos científico-tecnológicos vinculados a la economía azul, describiéndose a continuación sus características tipológicas y funcionales.

2.2.1 TIPOLOGÍAS

I EDIFICACIÓN ABIERTA

La ordenanza **NG-1** configura el núcleo de innovación y el ecosistema empresarial del ámbito. Se implanta en las manzanas **M1**, con una superficie de ordenación de **6.010 m²s**, y **M2**, con **7.054 m²s**.

La ordenación propone una edificación abierta, de volumetría flexible y modular, apta para la implantación de espacios de trabajo compartidos y la coexistencia de múltiples empresas en régimen multiusuario. La composición volumétrica combina edificios en altura con piezas de una o dos plantas situadas en el interior de las manzanas, destinadas preferentemente a actividades compatibles, ensayo tecnológico e, incluso, producción avanzada a pequeña escala de baja incidencia ambiental.

Los parámetros urbanísticos son los siguientes:

1. **Manzana M1**
   - Ocupación máxima: 3.906 m²s.
   - Edificabilidad neta: 1,7740 m²c/m²s.
   - Edificabilidad máxima: 10.661 m²c.
2. **Manzana M2**
   - Ocupación máxima: 4.585 m²s.
   - Edificabilidad neta: 1,7740 m²c/m²s.
   - Edificabilidad máxima: 12.514 m²c.

En ambas manzanas se fomenta de forma expresa la utilización de las plantas bajas para albergar usos complementarios (restauración, servicios personales, comercio, ocio, etc.) que dinamicen los espacios libres comunes y los espacios libres abiertos a los ciudadanos.

II EL DIQUE: EDIFICACIÓN SINGULAR

La ordenanza **NG-2** se aplica exclusivamente a la manzana **M3**, con una superficie de ordenación de **10.441 m²s**, correspondiente al ámbito históricamente ocupado por el Astillero Naval Gijón. Su finalidad es compatibilizar la conservación del patrimonio industrial con la implantación de nueva edificación de carácter tractor.

La ordenación delimita, dentro del ámbito catalogado en la ficha del CU de Gijón, los inmuebles que el Plan Especial cataloga de forma expresa, identificando los distintos elementos objeto de protección, establece las condiciones de intervención y restauración, y define las áreas de movimiento para los nuevos volúmenes edificatorios.

Las nuevas edificaciones responderán a una tipología de mayor escala, adecuada para albergar equipamientos científico-tecnológicos, proyectos empresariales estratégicos e iniciativas institucionales vinculadas, entre otros, a las energías renovables marinas, la innovación industrial y la formación especializada.

Los parámetros urbanísticos son los siguientes:

- Ocupación máxima: 7.831 m²s.
- Edificabilidad neta: 1,6114 m²c/m²s.
- Edificabilidad máxima: 16.825 m²c.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Se admiten igualmente usos terciarios y dotacionales complementarios integrados en el conjunto edificatorio, orientados a reforzar la actividad y favorecer la interacción entre los distintos usuarios del ámbito.

2.2.2 USOS Y ACTIVIDADES

I USO CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO

Constituye el uso predominante del ámbito, distinguiendo para el mismo entre **científico-tecnológico genérico,** conforme al PGO, y **de economía azu**l. Este último, conforme a lo establecido en el PGO-19, deberá ocupar, como mínimo, el **80 % de la edificabilidad lucrativa**.

Se incluyen dentro de este uso **científico-tecnológico de economía azul** las actividades de investigación, desarrollo, innovación, transferencia tecnológica, experimentación, demostración, producción tecnológica avanzada y formación especializada vinculadas al mar y a su desarrollo económico, comprendiendo, entre otras, las siguientes:

1. **Investigación y desarrollo en ciencias marinas y oceánicas.** Investigación básica y aplicada en oceanografía, biología marina, ecología marina, geología marina, química marina, climatología, dinámica litoral y disciplinas afines.
2. **Biotecnología azul.** Investigación, desarrollo e innovación en biotecnología marina, genética, microbiología, cultivo celular, biomateriales, bioactivos, nutracéuticos, farmacología marina y aprovechamiento sostenible de recursos biológicos marinos.
3. **Tecnologías para la acuicultura y pesca sostenible.** Desarrollo de sistemas de producción acuícola, alimentación, genética, sanidad animal, monitorización, automatización, digitalización y tecnologías para la pesca sostenible y la valorización de productos pesqueros.
4. **Ingeniería naval y tecnologías marinas.** Diseño, desarrollo, ensayo y validación de embarcaciones, estructuras flotantes, plataformas marinas, sistemas offshore, materiales avanzados y soluciones de ingeniería marítima.
5. **Robótica, automatización y vehículos autónomos marinos.** Desarrollo de drones marinos, vehículos submarinos autónomos (AUV), vehículos operados remotamente (ROV), sistemas robotizados y tecnologías de inspección, mantenimiento y exploración.
6. **Tecnologías digitales aplicadas al medio marino.** Desarrollo de inteligencia artificial, gemelos digitales, internet de las cosas (IoT), big data, computación en la nube, ciberseguridad, modelización numérica y sistemas de apoyo a la decisión aplicados al ámbito marítimo.
7. **Observación y monitorización del medio marino.** Desarrollo y operación de redes de sensores, sistemas oceanográficos, estaciones de monitorización, teledetección, batimetría, cartografía marina y sistemas de información geográfica.
8. **Energías renovables marinas.** Investigación, desarrollo, fabricación de prototipos y ensayo de tecnologías de energía eólica marina, undimotriz, mareomotriz, corrientes marinas, energía térmica oceánica y otras fuentes renovables marinas.
9. **Economía circular y valorización de recursos marinos.** Actividades de investigación e innovación para la reutilización, reciclaje y valorización de residuos marinos, subproductos pesqueros y biomasa marina.
10. **Tecnologías ambientales y restauración de ecosistemas.** Desarrollo de soluciones para la protección del litoral, restauración de hábitats marinos, descontaminación, captura de carbono azul, adaptación al cambio climático y conservación de la biodiversidad.
11. **Tecnologías portuarias y logística inteligente.** Desarrollo de soluciones para puertos inteligentes, automatización portuaria, logística marítima, digitalización de cadenas de suministro, gestión del tráfico marítimo y movilidad marítima sostenible.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

12. **Laboratorios científicos y tecnológicos.** Laboratorios de ensayo, calibración, certificación, análisis físico-químico, microbiológico, genético, ambiental, metrológico y de materiales relacionados con las actividades marinas.
13. **Centros de prototipado y demostración tecnológica.** Instalaciones destinadas al diseño, fabricación, experimentación, validación y demostración de prototipos y tecnologías vinculadas a la economía azul.
14. **Infraestructuras de ensayo y experimentación.** Bancos de ensayo, canales hidrodinámicos, tanques oceánicos, piscinas experimentales, instalaciones de simulación, viveros experimentales y otras infraestructuras científicas.
15. **Servicios científico-tecnológicos especializados.** Consultoría científica y tecnológica, transferencia de tecnología, protección y gestión de la propiedad industrial e intelectual, certificación, normalización y vigilancia tecnológica en el ámbito marino.
16. **Incubación y aceleración empresarial.** Espacios destinados a la creación, incubación, aceleración y escalado de empresas de base tecnológica relacionadas con la economía azul.
17. **Creación de contenidos digitales y divulgación científica.** Producción audiovisual, realidad virtual y aumentada, simulación, visualización de datos, museografía interactiva y comunicación científica vinculadas al medio marino.
18. **Actividades complementarias de apoyo a la I+D+i.** Oficinas técnicas, sedes de empresas tecnológicas, organismos de investigación, clústeres, asociaciones empresariales, plataformas tecnológicas y entidades de cooperación científica relacionadas con la economía azul.
19. **Centros de datos y servicios digitales.** Infraestructuras de procesamiento, almacenamiento y gestión de datos científicos, oceanográficos, ambientales y tecnológicos relacionados con la economía azul.
20. **Formación especializada y divulgación científico-tecnológica.** Formación reglada y no reglada, capacitación profesional, demostración tecnológica, transferencia de conocimiento y divulgación científica en materias relacionadas con la economía azul.

Asimismo, tendrán la consideración de "uso científico-tecnológico de economía azul" todas aquellas actividades de investigación, desarrollo, innovación, transferencia tecnológica, ensayo, demostración, formación, consultoría y prestación de servicios avanzados que, aun no estando expresamente enumeradas, estén directamente vinculadas al desarrollo de la economía azul, las ciencias marinas, las tecnologías oceánicas, la sostenibilidad del medio marino y la innovación en los sectores marítimo-marinos.

II OTROS USOS

Como usos complementarios y/o compatibles los usos terciarios y dotacionales que se recogen en la ficha del PGO para el ámbito.

1. **Terciario**
   a. Comercial: Equipamientos comerciales de proximidad.
   b. Oficinas y Despachos profesionales.
   c. Recreativo: Salas de reunión, hostelería y espectáculos.
   d. Hotelero.
2. **Dotacional**
   a. Educativo.
   b. Sanitario sin hospitalización.
   c. Asistencial.
   d. Cultural.
   e. Deportivo.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

f. Administración pública.

g. Servicios comunes zonas industriales (172.2-b.2º ROTU).

3. **Garaje aparcamiento**

Las condiciones de implantación se determinan en la normativa del presente Plan Especial.

2.3 ORDENACIÓN DE VOLÚMENES

A continuación se realiza un análisis de las posibilidades de parcelación que da la ordenación del Plan Especial, a efectos de la demostrar la viabilidad de las condiciones de la ordenanza de edificación aplicable. Por tanto, ***las ordenaciones dibujadas y las tablas del presente apartado son meramente indicativas****, sin ninguna vinculación para el desarrollo del plan y el consiguiente cumplimiento de las condiciones de ordenanza de edificación*

2.3.1 LAS MANZANAS OCCIDENTALES

I DESCRIPCIÓN Y CONDICIONANTES

Las manzanas M1 y M2 constituyen el área de mayor flexibilidad morfológica del Parque del Mar. La ordenanza NG-1 admite una edificación abierta y modular, capaz de combinar cuerpos de mayor altura con piezas más extensivas de una o dos plantas destinadas a actividades de prototipado, ensayo, producción tecnológica avanzada de baja incidencia u otros usos compatibles. La disposición de los edificios debe, en todo caso, favorecer la apertura hacia el mar y evitar la formación de frentes continuos que reproduzcan el carácter de barrera del antiguo recinto industrial.

La ordenación se concibe como un sistema de piezas que se abren hacia el Parque Marítimo y el horizonte marino, generando entre ellas una secuencia de espacios libres interiores. Estos espacios deben funcionar como prolongación de la red pública, favoreciendo recorridos peatonales, visuales y conexiones transversales entre el tejido urbano del Natahoyo y el borde litoral. Tiene especial importancia la continuidad de la conexión asociada a la calle Atanasio Menéndez, que debe alcanzar el paseo marítimo con una lectura clara y sin obstáculos volumétricos innecesarios.

Los esquemas analizados contemplan alternativas de parcelación de distinto tamaño. La solución con parcelas de mayor superficie permite una composición más unitaria de cada manzana y facilita la concentración del espacio libre en ámbitos continuos, de mayor dimensión y capacidad estancial. Frente a ella, una parcelación más menuda incrementa el número de accesos y corredores norte-sur y proporciona mayor flexibilidad inmobiliaria, pero tiende a fragmentar el espacio libre y a generar una sucesión de volúmenes que pueden derivar en espacios residuales entre parcelas.

Por ello, sin imponer una parcelación única, la ordenación debe favorecer soluciones capaces de mantener la unidad espacial de la manzana, la continuidad de los recorridos y una relación clara entre los espacios privados de uso colectivo y el sistema público del paseo marítimo. La división parcelaria no deberá comprometer las conexiones transversales previstas ni dar lugar a cierres o medianeras que reduzcan la permeabilidad visual y peatonal hacia el mar.

Cabe destacar que la parcelación muy menuda no sería necesaria de cara a la comercialización para empresas de pequeño tamaño, ya que la ordenanza NG-nº permite la división horizontal y, por tanto, cada parcela puede albergar varias empresas.

II MANZANA M1

La manzana M1 tiene una superficie de 6.010 m²s y una edificabilidad máxima de 10.661 m²c. Los estudios de capacidad comparan una parcelación en dos unidades de unos 3.000 m², con otra en tres parcelas de alrededor de 2.000 m². Ambas alternativas permiten materializar la edificabilidad prevista dentro de las áreas de movimiento, con ocupaciones de referencia del orden del 45-50 % en los esquemas dibujados.

La opción de dos parcelas ofrece una lectura volumétrica más serena y una mayor continuidad del espacio libre interior, permitiendo que los edificios se agrupen en piezas de mayor escala y que los vacíos mantengan relación directa con el paseo marítimo. La alternativa de tres parcelas incrementa la permeabilidad mediante un mayor número de pasos entre edificaciones y ofrece mayor capacidad de

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

adaptación a operadores de menor tamaño, aunque exige coordinar con mayor precisión alineaciones, accesos y tratamiento de los espacios libres para evitar su fragmentación.

En cualquiera de las opciones, la altura y la ocupación no deben entenderse como objetivos a agotar homogéneamente en toda la parcela. La combinación de cuerpos de distinta altura permite reducir la ocupación efectiva, abrir visuales y producir una silueta variada, manteniendo una adecuada relación de escala con el entorno urbano y con el frente marítimo.

A. ORDENACIÓN INTERIOR INDICATIVA PARCELACIÓN "GRANDE"

NG1-M1 opción 1





SUPERFICIE MANZANA	6.010 m²s	
PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2
SUPERFICIE (m²s)	3.005	3.005
COEF. EDIFICABILIDAD (m²c /m²s)	1,7740	1,7740
EDIFICABILIDAD (m²c)	5.330,5	5.330,5
ALTURA MÁXIMA	4 / 3	4 /3 / 2
OCUPACIÓN DIBUJADA	1.374	1.589
% OCUPACIÓN	45,72%	52,89%

NG1-M1 opción 2





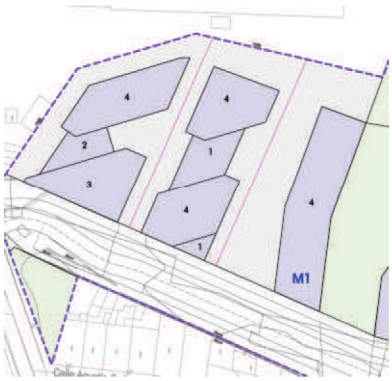
SUPERFICIE MANZANA	6.010 m²s	
PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2
SUPERFICIE	3.005	3.005
COEF. EDIFICABILIDAD	1,7740	1,7740
EDIFICABILIDAD	5.330,5	5.330,5
ALTURA MÁXIMA	3 / 4	3 / 4
OCUPACIÓN DIBUJADA	1.443	1.457
% OCUPACIÓN	48,02%	48,49%

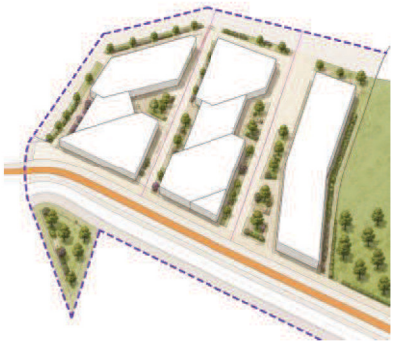
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

B. ORDENACIÓN INTERIOR INDICATIVA PARCELACIÓN "PEQUEÑA"

NG1-M1 opción 1





SUPERFICIE MANZANA	6.010 m²s		
PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2	P3
SUPERFICIE (m²s)	2.003,33	2.003,33	2.003,34
COEF. EDIFICABILIDAD	1,7740	1,7740	1,7740
EDIFICABILIDAD (m²c)	3.553,50	3.553,50	3.554,00
ALTURA MÁXIMA	4 / 3 / 2	4 / 1	4
OCUPACIÓN DIBUJADA	1.093,51	1.096,31	888,40
% OCUPACIÓN	54,59%	54,73%	44,35%

NG1-M1 opción 2





SUPERFICIE MANZANA	6.010 m²s		
PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2	P3
SUPERFICIE	2.003,33	2.003,33	2.003,34
COEF. EDIFICABILIDAD	1,7740	1,7740	1,7740
EDIFICABILIDAD	3.553,50	3.553,50	3.554,00
ALTURA MÁXIMA	4 / 3	4	4 / 3
OCUPACIÓN DIBUJADA	925,00	880,00	972,00
% OCUPACIÓN	46,23%	43,96%	48,47%

III MANZANA M2

La manzana M2, con una superficie de 7.054 m²s y una edificabilidad máxima de 12.514 m²c, admite igualmente distintas formas de división. Los esquemas comparan una solución de tres parcelas de aproximadamente 2.350 m² con otra de seis parcelas de menor tamaño, entre 1.000 y 1.500 m².

La parcelación de mayor tamaño presenta una ocupación más homogénea en los ejemplos analizados y permite ordenar los edificios como un conjunto reconocible, con vacíos de mayor continuidad y una relación más clara con el paseo marítimo. La parcelación pequeña intensifica la capacidad de subdivisión y la diversidad de implantaciones, pero genera mayores diferencias entre porcentajes de ocupación y puede producir una secuencia excesivamente fragmentada de edificios, accesos y espacios libres.

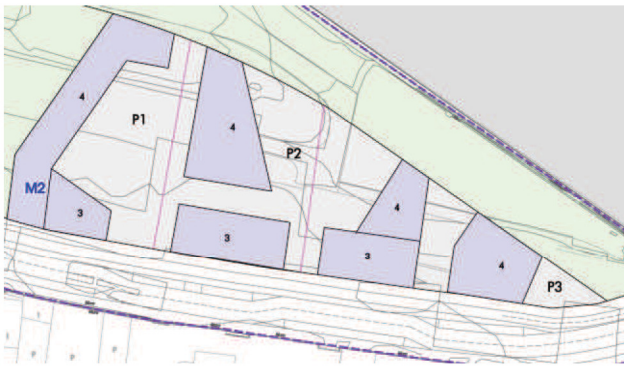
En esta manzana resulta especialmente importante mantener la lectura unitaria del borde marítimo y evitar que la suma de actuaciones independientes derive en una sucesión de fachadas, cierres o espacios de servicio sin continuidad. La normativa y los futuros proyectos deberán asegurar, con independencia de la parcelación finalmente adoptada, una composición coordinada de los volúmenes, el mantenimiento de las conexiones transversales y la continuidad paisajística del frente hacia el mar.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

A. ORDENACIÓN INTERIOR INDICATIVA PARCELACIÓN "GRANDE"

NG1-M2





SUPERFICIE MANZANA	7.054 m²s					
PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2	P3			
SUPERFICIE (m²s)	2.351	2.351	2.352			
COEF. EDIFICABILIDAD	1,7740	1,7740	1,7740			
EDIFICABILIDAD (m²c)	4.171,50	4.171,50	4.172,00			
ALTURA MÁXIMA	4 / 3	4 / 3	4 / 3			
OCUPACIÓN DIBUJADA	1.098,00	1.123,00	1.156,00			
% OCUPACIÓN	46,69%	47,76%	49,16%			

B. ORDENACIÓN INTERIOR INDICATIVA PARCELACIÓN "PEQUEÑA"

NG1-M2





SUPERFICIE MANZANA	7.054 m²s					
PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2	P3	P4	P5	P6
SUPERFICIE (m²s)	1.080,00	1.270,00	1.258,00	1.328,00	1.116,00	1.000,00
COEF. EDIFICABILIDAD	1,7740	1,7740	1,7740	1,7740	1,7740	1,7740
EDIFICABILIDAD (m²c)	1.916	2.253	2.232	2.356	1.980	1.774
ALTURA MÁXIMA	3 / 2	4	4 / 3	4	4	4
OCUPACIÓN DIBUJADA	737,00	534,00	516,00	661,00	471,00	471,00
% OCUPACIÓN	68,24%	42,05%	41,02%	49,77%	42,20%	47,10%

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

IV SÍNTESIS COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS ANALIZADAS

Como ya se señalaba en la descripción de las manzanas, la parcelación de mayor o menor tamaño determina que las características de los espacios libres de parcela sean muy distintos. A continuación se analiza y valora el resultado de cada una de las opciones consideradas.

CRITERIO	PARCELACIÓN DE MAYOR TAMAÑO	PARCELACIÓN DE MENOR TAMAÑO
Unidad volumétrica	Mayor capacidad para componer conjuntos edificatorios coherentes y coordinar alturas y retranqueos.	Mayor diversidad de piezas; requiere mayor coordinación para evitar una imagen fragmentada.
Espacio libre interior	Favorece ámbitos continuos, de mayor dimensión y capacidad estancial.	Aumenta el número de corredores, pero puede fragmentar el espacio libre en piezas menores.
Permeabilidad transversal	Menos pasos, pero más amplios y legibles si se sitúan estratégicamente.	Mayor número potencial de conexiones norte-sur, aunque más estrechas y dependientes de la coordinación entre parcelas.
Paisaje y visuales	Facilita reservar conos visuales amplios y una silueta edificatoria controlada.	Puede multiplicar discontinuidades, accesos y medianeras, por lo que exige reglas comunes de composición.
Flexibilidad de gestión	Adecuada para operadores de mayor escala o implantaciones integradas.	Mayor adaptación a operadores pequeños y desarrollo por fases.
Criterio preferente	Más favorable para la calidad y continuidad del espacio libre, sin perjuicio de admitir subdivisiones posteriores compatibles.	Admisible cuando se garantice expresamente la continuidad espacial, paisajística y peatonal.

2.3.2 LA MANZANA ORIENTAL O DEL DIQUE

I DESCRIPCIÓN Y CONDICIONANTES

La manzana M3, de 10.441 m²s, constituye una situación singular dentro del ámbito. Corresponde con el recinto histórico del Astillero Naval Gijón y queda regulada por la ordenanza NG-2. La ordenación asigna a la manzana una edificabilidad máxima de 16.825 m²c y una ocupación máxima de 7.831 m²s, que no se traduce en nueva edificación que sustituya totalmente a los edificios existentes. Así, la configuración volumétrica queda subordinada a la conservación y rehabilitación de los elementos protegidos por el Catálogo Urbanístico.

Las tablas adjuntas recogen una ocupación actual de las edificaciones de unos 5.460 m²s y un área de movimiento conjunta aproximada de 7.075 m²s. La diferencia entre ambas magnitudes permite localizar nuevas edificaciones o completar determinados ámbitos sin alterar la lectura de los edificios protegidos. En consecuencia, la nueva volumetría debe entenderse como complemento de la estructura histórica y no como una envolvente edificable continua.

La estrategia de la manzana se apoya en tres criterios. El primero es la puesta en uso de los edificios históricos como parte activa del programa científico-tecnológico, evitando su consideración como piezas aisladas o meramente escenográficas. El segundo es la preservación de la espacialidad propia de las naves industriales, de sus estructuras y de las relaciones entre los distintos cuerpos, conforme a las condiciones particulares de las fichas de catálogo. El tercero es la incorporación de nueva edificación en los vacíos y áreas de movimiento previstas, con una escala y posición que permita completar la edificabilidad sin competir con los volúmenes de mayor valor patrimonial ni impedir la permeabilidad hacia el dique y el borde marítimo.

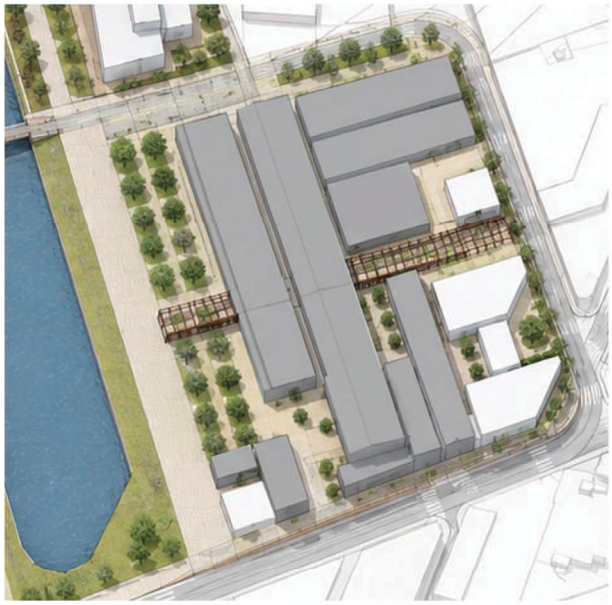
La posible división de la manzana en varias parcelas deberá mantener una lectura conjunta del antiguo astillero. Las divisiones de propiedad o gestión no podrán traducirse en cierres físicos incompatibles con los recorridos previstos ni en la pérdida de las relaciones espaciales entre naves, patios, accesos y muelles. La ordenación debe permitir que el conjunto continúe siendo reconocible como una unidad histórica, aun cuando se desarrollen distintos proyectos de rehabilitación o nueva edificación.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

A. ORDENACIÓN INTERIOR INDICATIVA

NG2-M3





SUPERFICIE MANZANA	10.441 m²s

PARCELACIÓN INDICATIVA	P1	P2	P3	P4
SUPERFICIE (m²s)	2.771,50	2.488,56	1.676,46	3.504,48
COEF. EDIFICABILIDAD (m²c /m²s)	1,6114	1,6114	1,6114	1,6114
EDIFICABILIDAD (m²c)	4.466,00	4.010,07	2.701,45	5.647,12
ALTURA MÁXIMA	3	3 / 4	2 / 4	2 / 3 / 4
OCUPACIÓN ACTUAL (m²s)	1.664,17	1.740,00	*1.676,46*	5.460,22
OCUPACIÓN DIBUJADA (m²s)	1.664,17	1.863,43	973,34	2.268,36
% OCUPACIÓN	60,05%	75,00%	58,06%	64,73%
CARÁCTER DE LA EDIFICACIÓN RESULTANTE	**P1**	**P2**	**P3**	**P4**
EDIFICABILIDAD EDIFICACIÓN EXISTENTE* (m²c)	4.466,00	3.218,87	0	5.066,00
EDIFICABILIDAD EDIFICACIÓN NUEVA (m²c)	0	791,10	2.701,45	581,12

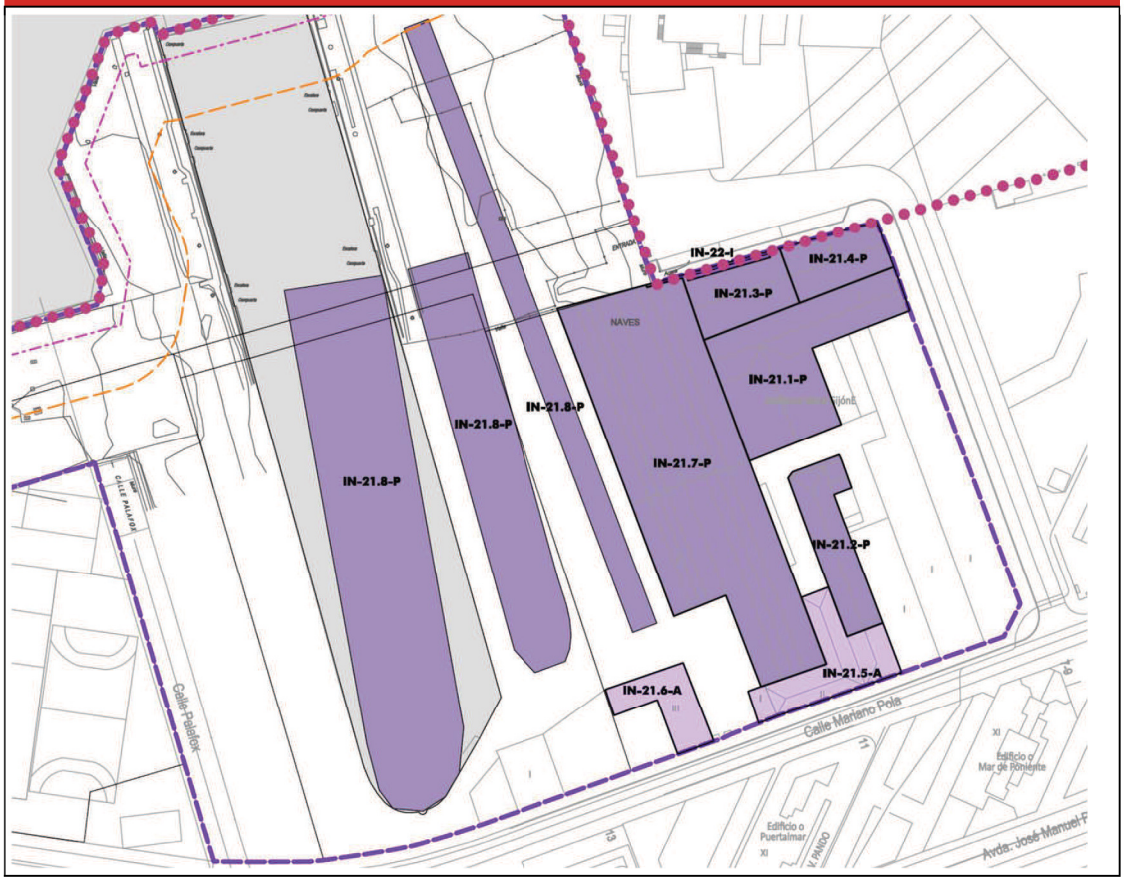
**** Incluye lo construido y la edificabilidad que se puede incrementar dentro de la envolvente actual.***

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

II CONDICIONANTES VOLUMÉTRICOS DERIVADOS DEL CATÁLOGO

ELEMENTOS CATALOGADOS



FICHA	ELEMENTO	CONDICIÓN VOLUMÉTRICA RELEVANTE PARA LA ORDENACIÓN
IN-21.1-P	Pabellón y nave primigenia	Se mantiene el volumen existente. Se admite la construcción de hasta dos forjados intermedios. La superficie correspondiente a cada forjado podrá distribuirse de forma discontinua y a distintas cotas, sin que la suma de las superficies así dispuestas pueda superar, para cada uno de los dos forjados, el 50 % de la superficie de la nave. No se admite recrecido de la envolvente protegida.
IN-21.2-P	Nave interior	Se mantiene el volumen existente, con planta baja, planta principal y espacio bajo cubierta en la zona de oficinas. No se admite recrecido.
IN-21.3-P	1.ª ampliación de la nave de calderería	Se admite la construcción de hasta dos forjados intermedios. La superficie correspondiente a cada forjado podrá distribuirse de forma discontinua y a distintas cotas, sin que la suma de las superficies así dispuestas pueda superar, para cada uno de los dos forjados, el 50 % de la superficie de la nave. No se admite recrecido de muros y hastiales protegidos.
IN-21.4-P	Nave de gálibo n.º 1	Se admite la construcción de hasta dos forjados intermedios. La superficie correspondiente a cada forjado podrá distribuirse de forma discontinua y a distintas cotas, sin que la suma de las superficies así dispuestas pueda superar, para cada uno de los dos forjados, el 50 % de la superficie de la nave. Debe preservarse especialmente la continuidad y espacialidad interior de la nave.
IN-21.5-A	Oficinas, comedor y economato	Se mantiene la volumetría de la fachada histórica y un máximo de dos plantas. No se admite el recrecido de las fachadas protegidas.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

FICHA	ELEMENTO	CONDICIÓN VOLUMÉTRICA RELEVANTE PARA LA ORDENACIÓN
IN-21.6-A	Oficinas y vivienda	Se mantiene la volumetría actual de los cuerpos de tres y cuatro plantas. No se admite el recrecido de las fachadas protegidas.
IN-21.7-P	Nuevas naves de calderería 1 y 2	Se mantiene el volumen del contenedor industrial y su estructura. Se admite un máximo de tres plantas dentro del volumen, preservando cubierta, pilares, muros y espacialidad principal. Así, se admite la construcción de hasta dos forjados intermedios. La superficie correspondiente a cada forjado podrá distribuirse de forma discontinua y a distintas cotas, sin que la suma de las superficies así dispuestas pueda superar, para cada uno de los dos forjados, el 50 % de la superficie de la nave.
IN-21.8-P	Diques, muelles y grada	No define volumen edificatorio, pero condiciona cimentaciones, urbanización y movimientos de tierras por la presencia de estructuras protegidas visibles o soterradas.

III NUEVA EDIFICACIÓN Y RELACIÓN CON LAS PREEXISTENCIAS

La nueva edificación de M3 se concentra en los ámbitos libres de construcciones protegidas y en las áreas de movimiento señaladas por el Plan Especial. El esquema de comprobación incluido en la memoria analiza, entre otras, una pieza de nueva planta en la parcela ocupada actualmente por la "nave azul", con una huella próxima a 1.000 m² y desarrollo de hasta cuatro plantas. Esta solución debe entenderse como una hipótesis de capacidad y no como una volumetría arquitectónica obligatoria.

En los edificios catalogados, la edificabilidad se materializará prioritariamente mediante la rehabilitación de los volúmenes existentes y, cuando las fichas lo permiten, mediante forjados intermedios parciales. Esta posibilidad es especialmente relevante en las grandes naves industriales, donde permite incorporar nuevos programas sin perder la percepción de sus cerchas y su carácter unitario. Los nuevos forjados deberán, por tanto, mantener vacíos estratégicos y relaciones visuales de escala completa, evitando convertir los antiguos contenedores industriales en edificios convencionales de plantas superpuestas.

Cuando la edificabilidad asignada a una parcela no pueda agotarse dentro de los edificios protegidos conforme a sus condiciones particulares, podrá completarse mediante nuevos cuerpos dentro del área de movimiento correspondiente. Estos cuerpos deberán diferenciarse de las preexistencias, mantener una relación de escala compatible y evitar ocultar fachadas, hastiales, cubiertas o elementos tecnológicos protegidos. Su implantación deberá reforzar, y no cancelar, la lectura de las distintas fases históricas del astillero.

La ordenación volumétrica deberá preservar asimismo la conexión pública entre el ámbito de los edificios y el muelle del dique prevista en las determinaciones del catálogo, así como las conexiones peatonales transversales del conjunto. Las plantas bajas y los espacios intermedios entre volúmenes deberán contribuir a la apertura del antiguo recinto hacia la ciudad y el mar, favoreciendo una secuencia de patios, pasos y ámbitos de estancia que haga compatible la actividad científico-tecnológica con la puesta en valor del patrimonio industrial.

IV CRITERIOS GENERALES DE COMPOSICIÓN VOLUMÉTRICA

La ordenación de volúmenes deberá asegurar una silueta diversa pero coherente, evitando tanto la homogeneización de todo el ámbito como una fragmentación excesiva. La variación de alturas se utilizará para graduar la relación con el tejido urbano, abrir visuales hacia el mar y reconocer la singularidad de las grandes naves del astillero.

Las áreas de movimiento constituyen el marco máximo para la implantación y no deberán agotarse de forma sistemática. La ocupación concreta se justificará atendiendo a la calidad y continuidad del espacio libre, la permeabilidad transversal, la relación con el paseo marítimo, las visuales y la integración de las preexistencias.

Los proyectos que desarrollen parcelas contiguas deberán coordinar accesos, cotas, espacios libres, fachadas laterales y tratamiento paisajístico, de manera que la parcelación administrativa no resulte determinante en la percepción del conjunto urbano.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

En la manzana M3, cualquier solución volumétrica deberá partir de la documentación y reconocimiento previo de los elementos catalogados y de las estructuras soterradas, de modo que la implantación de cimentaciones, instalaciones o urbanización no produzca afecciones incompatibles con su protección.

Con estos criterios, la ordenación mantiene la flexibilidad necesaria para responder a programas científico-tecnológicos de distinta escala, al tiempo que garantiza que el nuevo Parque del Mar se construya a partir de una estructura espacial abierta, permeable y vinculada al paisaje marítimo y al patrimonio industrial que caracteriza el lugar.



Figura 16: Actuación sobre las naves existentes del astillero. Posible imagen final.

2.4 LOS EQUIPAMIENTOS

En cumplimiento de las dotaciones locales exigidas y buscando una inserción urbana cohesionada, el Plan Especial califica y reserva una parcela singular destinada a equipamiento público. Esta reserva cuenta con una superficie total de 2.392 m²s. Este valor representa el 5,92% del ámbito, superando de forma holgada el mínimo del 5,00% fijado por el ROTU para este tipo de dotaciones computables.

La parcela se sitúa en una localización estratégica del sector, en continuidad directa con el Acuario de Gijón. Dicha posición favorece la creación de una fachada dotacional marítima cohesionada y especializada, facilitando las sinergias institucionales y la implantación de centros formativos vinculados a las disciplinas del mar, espacios de divulgación científica o sedes polivalentes de apoyo al propio Parque del Mar y a la ciudadanía de El Natahoyo.

Será de aplicación la ordenanza zonal EQ.

2.5 LOS ESPACIOS LIBRES

La ordenación del ámbito de Gijón Azul incorpora criterios orientados a reforzar la calidad ambiental del entorno, con una propuesta que prioriza la infraestructura verde y azul e integra las preexistencias existentes y su relación con el contexto marítimo.

Así mismo, la configuración de los espacios públicos y los espacios libres responde al objetivo de favorecer un entorno que impulse la innovación y la generación de nuevas oportunidades. Para ello, la ordenación

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

define un conjunto de criterios que orientan tanto el diseño de los distintos espacios como su organización espacial y funcional.

En tal sentido la ordenación desarrollará una serie de claves tanto en relación con el diseño conceptual de cada uno de los espacios como con su configuración espacial y programática.

Quedan regulados por la ordenanza zonal de espacios libres, distinguiendo entre los que tiene características de espacios libres computables a efectos de dotaciones mínimas del ámbito, y el dique y los muelles que lo conforman, que, siendo espacios libres públicos, no computan en los mínimos y, por tanto, pueden tener un catálogo de usos más amplio, incluyendo usos científico tecnológicos que precisen directamente la conexión con la lámina de agua y no impliquen construcciones estables.

2.5.1 OBJETIVOS

1. Recualificación del frente marítimo y contacto con el mar, a través de una red articulada de espacios libres en relación directa con la línea de costa y la lámina de agua el antiguo dique. A través de la configuración del SG-EL1 (borde marítimo) y el SL-ELS1 y 2 (muelles y dique del astillero), se busca fomentar espacios de descanso, actividad y contacto con el litoral, concebidos tanto para el personal de las empresas instaladas como para los vecinos del barrio de El Natahoyo y el entorno urbano próximo.
2. Conectividad peatonal y accesibilidad universal al litoral, mejorando la permeabilidad transversal de la ciudad hacia el mar a través de las siguientes actuaciones:
    a. Transformación del carácter de barrera opaca del astillero a través de intervenciones quirúrgicas en los distintos edificios según su nivel de protección. Se definirán espacios libres entre los volúmenes construidos que permitan la conexión de la zona de la playa de Poniente con el muelle del astillero.
    b. Permeabilización de la manzana sur creando una conexión desde la calle Mariano Pola a través de la calle Atanasio Menéndez, para la que está previsto un ensanchamiento en desarrollo del PERI-04, con un espacio libre abierto al mar, de carácter urbano con ajardinamiento y actividad.
    c. Priorización de la red de itinerarios peatonales y ciclistas continuos, de forma que enlacen de los nuevos usos empresariales y el equipamiento público (SL-EQ) con el paseo marítimo y las playas urbanas por el este, y con las zonas residenciales al sur y al oeste.
3. Activación social del espacio público marítimo, fomentando diversidad de usos compatibles al aire libre (zonas de estancia, áreas ajardinadas, paseos y espacios polivalentes para eventos socioculturales) que garanticen un espacio público vibrante, seguro e inclusivo para trabajadores, residentes y visitantes durante toda la jornada.
4. Potenciación de la biodiversidad costera y soluciones basadas en la naturaleza. En este sentido, se propone favorecer la conectividad ecológica urbana introduciendo especies vegetales autóctonas y adaptadas a la salinidad del entorno marítimo. Se integrarán sistemas de drenaje sostenible, pavimentos permeables y elementos específicos para mitigar el efecto de isla de calor, mejorar la gestión de la escorrentía superficial y enriquecer la biodiversidad en el contexto portuario y residencial de Gijón | Xixón.
5. Puesta en valor de la identidad paisajística e industrial-marítima, fomentando la memoria histórica y los valores paisajísticos singulares del antiguo astillero Naval Gijón. La infraestructura verde integrará los vestigios industriales protegidos que pudieran existir, grúas, diques y maquinaria catalogada, como hitos escultóricos del paisaje urbano que den testimonio de la tradición marinera y del pasado obrero del oeste de la ciudad.

2.5.2 ESTRATEGIAS

La red de espacios públicos de Gijón Azul se configura como un sistema articulado de espacios abiertos que integran estrategias de diseño urbano en relación a las siguientes cuestiones:

1. Accesibilidad, permeabilidad y conectividad litoral, garantizando la continuidad física del espacio público y sus funciones como trama urbana. Para ello:

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

a. Apertura del frente marítimo de forma continua con los muelles del astillero, el borde marítimo y las conexiones con las zonas colindantes se proyectará de forma que garantice la accesibilidad universal, eliminando discontinuidades arquitectónicas y permitiendo el acceso directo de la ciudadanía a la línea de costa.

b. Seguridad y visibilidad con perspectiva de género, donde los recorridos peatonales interiores y los ejes de conexión con el barrio de El Natahoyo se diseñarán bajo criterios de seguridad pasiva, garantizando una iluminación homogénea, la supresión de espacios ciegos u ocultos y favoreciendo una clara visibilidad que promueva un tránsito confiable durante las veinticuatro horas del día.

c. Continuidad de la movilidad activa, disponiendo una red de sendas peatonales y ciclistas perfectamente conectada con el viario perimetral pacificado, garantizando la permeabilidad transversal desde los tejidos residenciales próximos hacia el mar.

2. Confort climático, ambiental, resiliencia urbana y calidad paisajística se adapta a las necesidades climáticas, ecológicas y medioambientales, al tiempo que vela por integrar criterios paisajísticos y del imaginario cultural

a. En los espacios de estancia se emplearán soluciones basadas en la naturaleza, utilizando alineaciones de arbolado y barreras vegetales capaces de actuar como pantallas frente a los vientos marinos dominantes, regulando la radiación solar y atenuando el efecto de isla de calor en las superficies pavimentadas.

b. Se potenciará el uso de pavimentos permeables y el diseño de parterres inundables o sistemas de drenaje sostenible (SUDS), optimizando la gestión de las aguas pluviales antes de su restitución al medio y seleccionando especies botánicas autóctonas con alta resistencia a la salinidad y bajos requerimientos de mantenimiento.

c. Los criterios paisajísticos integrarán de forma orgánica los edificios del astillero que se mantengan, tratándose los mismos como elementos singulares que estructuren los espacios libres.

3. Uso y gestión: esta dimensión resuelve la convivencia de diferentes actividades, usuarios y relaciones, tanto físicamente sobre el espacio como a través de redes de gestión.

2.5.3 CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO

I ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La accesibilidad y la conectividad constituyen la estructura básica del sistema de espacios libres. La urbanización garantizará itinerarios continuos, legibles y universalmente accesibles entre todos los elementos del ámbito con la red de espacios libres y recorridos peatonales existente a nivel municipal.

Los recorridos principales deberán cumplir, como mínimo, las siguientes condiciones:

- Red peatonal principal. El itinerario litoral y las conexiones transversales tendrán trazado continuo, pendientes compatibles con la normativa de accesibilidad y anchura suficiente para permitir el cruce, la estancia puntual y el mantenimiento. Se evitarán escalones aislados, estrechamientos, pavimentos deslizantes y cambios de nivel no señalizados.
- Conexiones transversales. La prolongación de Atanasio Menéndez, la travesía del Mar, la calle Igor Medio y el entorno del Acuario funcionarán como puertas urbanas del ámbito. En estos puntos se reforzará la continuidad del pavimento, se reducirán las distancias de cruce, se ordenará el mobiliario y se garantizará la visibilidad entre peatones, ciclistas y vehículos.
- Movilidad ciclista. La red ciclista se integrará en el sistema municipal y se diferenciará de los itinerarios peatonales en los tramos de mayor intensidad. Los encuentros, cruces y áreas compartidas se resolverán con señalización y diseño claramente identificables, evitando conflictos en accesos a edificios y zonas de estancia.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

- Acceso a la lámina de agua. Los puntos de aproximación, observación o embarque se concentrarán en localizaciones controladas y accesibles. Se preverán protecciones, pavimentos antideslizantes, iluminación y elementos de salvamento adecuados al régimen de uso de cada muelle.
- Acceso de servicios y emergencias. Los espacios libres admitirán el paso ocasional de vehículos de mantenimiento, emergencia, carga o montaje sin desvirtuar su carácter peatonal. Las bandas capaces de soportar estas cargas se integrarán en el diseño mediante pavimentos continuos y elementos desmontables de control.
- Legibilidad y orientación. La señalización combinará información direccional, identificación de edificios, interpretación del patrimonio y divulgación de la economía azul. Se empleará un sistema gráfico unitario, comprensible y accesible, incorporando contraste cromático, pictogramas y recursos táctiles cuando proceda.
- Seguridad inclusiva. La iluminación será homogénea y evitará zonas oscuras, deslumbramientos y contrastes excesivos. La vegetación y el mobiliario conservarán los campos visuales, las rutas ofrecerán alternativas claras y se favorecerá la vigilancia natural desde las plantas bajas y los espacios de actividad.

II USOS Y ACTIVIDADES

Si bien el tamaño del ámbito y sus espacios libres no forman grandes espacios libres donde cabe un gran número de usos, sí se propone la ejecución de áreas diversas, resumiéndose en los siguientes elementos tipo, a desarrollar en el proyecto de urbanización con mayor detalle.

Cada espacio incluye un conjunto de programas o usos característicos en relación con las directrices de diseño propuestas, así como otros elementos adicionales.

Se incluye a continuación una relación de elementos tipo, combinables según las características concretas del espacio libre. Si bien se tratan en otros apartados, se analiza también su posible implantación en los espacios no ocupados en la parcela de equipamiento y en el viario principal que, por su dimensión, permite una complejidad espacial que merece tratamiento.

CÓDIGO	ELEMENTO	FUNCIÓN PRINCIPAL	CRITERIOS DE IMPLANTACIÓN
E01	Paseo litoral	Recorrido continuo, contemplación y conexión	Banda accesible, vistas abiertas, pavimento durable y áreas de descanso fuera del flujo principal.
E02	Senda multiuso / carril bici	Movilidad activa y conexión interna	Trazado legible, cruces seguros, separación del peatón en tramos intensos y conexión con la red existente.
E03	Jardín	Biodiversidad, sombra y, en su caso, protección frente al viento	Especies autóctonas o adaptadas a salinidad; estratos bajos junto al mar y arbolado en posiciones protegidas.
E04	Zonas con vegetación baja y arbustiva	Áreas con capacidad filtrante y protección del suelo	Espacies autóctonas o adaptadas a salinidad de poco porte y que no generen raíces invasoras.
E05	Zonas con arbolado	Creación de sombra y protección climática y, en particular, del viento	Localización en posiciones protegidas.
E06	Pérgolas y porches	Creación de sombra y protección climática	Localización en áreas en las que no sea posible la plantación de arbolado, ya sea por no contar con un subsuelo adecuado para plantaciones como por su alta exposición al viento.

CÓDIGO	ELEMENTO	FUNCIÓN PRINCIPAL	CRITERIOS DE IMPLANTACIÓN
E07	Sistema urbano de drenaje sostenible	Laminación, infiltración y mejora de escorrentías	Parterres inundables, cunetas verdes y pavimentos permeables.
E08	Área estancial	Descanso, encuentro y trabajo informal	En proximidad a recorridos sin invadirlos con mobiliario urbano y sombra.
E09	Plaza	Actividades culturales, divulgativas y eventos	Superficie resistente y despejada, preinstalaciones, y compatibilidad con el uso diario.
E10	Grada o mirador	Observación del mar y actividades didácticas	Integración con el borde, protección frente a caídas, asientos inclusivos y no obstrucción de vistas.
E11	Juego y actividades deportivas saludable	Juego inclusivo, ejercicio y convivencia intergeneracional	Equipos certificados, suelos amortiguantes permeables, sombra y separación de recorridos ciclistas.
E12	Señalización	Orientación en el espacio, información sobre patrimonio y divulgación científica	Sistema gráfico unitario, accesible, resistente y compatible con la imagen del conjunto.
E13	Soporte temporal de economía azul	Ensayo, demostración, exposición y actividad institucional	Preinstalaciones reversibles, acceso técnico controlado a la lámina de agua y facilidad de montaje y desmontaje.
E14	Áreas de aparcamiento	Áreas de aparcamiento complementarias y aparcabicis.	Tratamiento permeable con adoquín perforado y/o colocado con junta abierta que favorezca la infiltración aguas y el desarrollo de vegetación herbácea entre las juntas.

Este catálogo de usos y elementos se asigna de forma indicativa a cada uno de los elementos de espacios libres.

		SG-EL1	SL-EL2	SL-EL3	SL-ELS1	SL-ELS2	SL-EQ	VIARIO
		Borde marítimo	Espacio libre A. Menéndez	Espacio libre Travesía del Mar	Espacio libre singular. Muelle	Espacio libre singular. Dique	Espacio libre entorno de equipamiento	Viario principal
E01	Paseo litoral	Sí			Sí		Sí	
E02	Senda multiuso / carril bici	Sí			Sí			Sí
E03	Jardín	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	
E04	Zonas con vegetación baja y arbustiva	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
E05	Zonas con arbolado	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
E06	Pérgolas y porches	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
E07	Sistema urbano de drenaje sostenible	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
E08	Área estancial	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	
E09	Plaza	Sí	Sí		Sí		Sí	Sí
E10	Grada o mirador	Sí			Sí		Sí	
E11	Juego y actividades deportivas	Sí		Sí	Sí		Sí	
E12	Señalización	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
E13	Soporte temporal de economía azul				Sí	Sí		
E14	Áreas de aparcamiento					Sí	Sí	Sí

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

III DESCRIPCIÓN DE LAS PIEZAS

La ordenación distingue los siguientes espacios libres públicos dentro del ámbito.

A. ESPACIO LIBRE DEL BORDE MARINO (RG-EL1).

Se configura como un paseo litoral delimitado por un muelle, sin playa, por lo que el diseño deberá compatibilizar la proximidad al agua con las condiciones de seguridad y conservación adecuadas.

Esta pieza constituye el paseo litoral principal y la fachada pública del ámbito hacia el mar. Se trata del borde de un muelle, no de una playa. Su localización y tamaño hacen que sea necesario preservar las vistas lejanas hacia la bahía y se evitará la disposición de elementos que generen barreras visuales o recorridos residuales.

El tratamiento superficial combinará recorridos peatonales con áreas ajardinadas de distinta densidad y espacios de estancia protegidos del viento.

La vegetación alternará zonas de plantaciones de altura baja con agrupaciones de arbustos y arbolado de porte compatible con la exposición litoral, tanto por su resistencia al viento y la salinidad. La plantación se concentrará en ámbitos capaces de ofrecer sombra y abrigo, evitando especies alóctonas, frágiles o de mantenimiento intensivo.

Las áreas estanciales podrán incluir puntos de observación, fuentes, aparca bicicletas y, cuando resulte compatible con la superficie disponible, juegos, pequeñas zonas de picnic o quioscos. Los usos comerciales, hosteleros, incluso los de carácter temporal, no podrán interrumpir la continuidad del paseo ni privatizar visual o funcionalmente el borde marítimo.



Figura 17:Estado actual, acondicionamiento provisional del paseo.
Fotografía: Pozu Espinos, consultoría y gestión cultural.

B. DIQUE Y MUELLES LATERALES (S-ELS1 Y 2).

El antiguo dique del astillero se recupera como espacio público singular y como vínculo directo entre la memoria industrial y la actividad científico-tecnológica. La lámina de agua y sus muelles constituyen un conjunto unitario, debiendo convertirse en un lugar de paseo, estancia, observación y demostración de tecnologías marinas.

El tratamiento superficial y la implantación de los usos previstos de se basarán en los siguientes criterios:

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

- Itinerarios peatonales continuos, accesibles y resistentes al ambiente marino, con franjas de seguridad y protección adaptadas a cada borde.
- Jardinería de baja altura en la zona del espacio libre público, reservando el arbolado de mayor porte para las zonas más alejadas de los bordes o para los espacios libres de la parcela privada colindante, que deberá mantener accesible su frente al muelle. Esta distribución de la vegetación permitirá mantener unas visuales despejadas en todo el sistema de espacios libres litorales, además de reducir el riesgo derivado del viento.
- Gradas, bancos corridos y plataformas de estancia que permitan contemplar el dique, desarrollar actividades didácticas y acoger grupos sin bloquear el paso.
- Los restos de los dos diques originales pueden ser tenidos en cuenta para la ordenación de la zona, integrándose en los elementos de ordenación del espacio libre.
- La previsión de acogida de algunas actividades ocasionales relacionadas con actividades científicas o tecnológicas. Preinstalaciones y puntos de servicio discretos —electricidad, datos y, cuando resulte viable, agua— que faciliten instalaciones provisionales, exposiciones, ensayos y actividades de divulgación científica vinculadas al mar. Su diseño deberá evitar afecciones al patrimonio, garantizar la reversibilidad y no comprometer el uso público ordinario.



Figura 18:Estado actual. Fotografía: Pozu Espinos, consultoría y gestión cultural.

C. ESPACIO LIBRE PROLONGACIÓN DE LA CALLE ATANASIO MENÉNDEZ (SL-EL2).

Este espacio libre de carácter urbano constituye la principal conexión transversal entre El Natahoyo y el mar. Su forma, abriéndose en abanico hacia el mar, dirige las visuales hacia la costa y organiza el acceso a las edificaciones de la manzana NG-1.

Se configura como plaza-jardín de relación, con superficies flexibles para estancia, trabajo informal, pequeñas actividades y acceso a los usos de planta baja. El diseño deberá mantener un corredor peatonal claramente reconocible, combinar áreas soleadas y sombreadas, integrando arbolado y drenaje sostenible, y asegurar que los usos complementarios que se pudieran instalar no reduzcan la anchura libre de paso ni la condición pública del espacio.

D. ESPACIO LIBRE AJARDINADO DE LA TRAVESÍA DEL MAR (SL-EL3).

Esta pieza tendrá un carácter predominantemente ajardinado y tranquilo. Se conservará, siempre que su estado fitosanitario lo permita, el arbolado maduro existente, que constituye su principal activo ambiental y paisajístico. La apertura hacia la nueva vía estructurante ampliará su percepción y lo convertirá en un espacio de estancia de proximidad para los usuarios del ámbito y de los tejidos colindantes.

El proyecto deberá mejorar la accesibilidad, renovará el sotobosque, e incorporará áreas de descanso con mobiliario urbano, garantizando una transición segura con la calzada y los itinerarios ciclistas.



Figura 19:Estado actual. Fuente: Google Street view.

2.6 EL VIARIO Y LAS CONEXIONES EXTERIORES

La localización y tamaño del ámbito, completamente integrado en la trama urbana, hacen que las conexiones exteriores sean puntuales y con unas condiciones muy claras en cuanto a su diseño.

En principio, no afectan a elementos exteriores excepto pequeños ajustes de pavimentación o de enganches a las redes de infraestructuras.

Los puntos principales de conexión con el entorno son:

- Travesía del Mar
- Calle Mariano Pola a través de la calle Igor Medio y de la calle Atanasio Menéndez
- Entorno del Acuario

Cada uno de estos puntos tiene unas características diferentes, planteando el Plan Especial soluciones acordes a ellas.

Las conexiones del viario estructurante del ámbito (SG-CO1) con sus extremos son las que han requerido un estudio más detallado, ya que la diferencia entre las dimensiones de ellas obliga a ajustes de diseño. Así, se pasa de una sección total de viario de 20 metros de ancho a unas secciones de unos 13 metros en la calle Mariano Pola y la travesía del Mar. En este último caso, con un ángulo entre sus ejes algo forzado.

Tanto para cumplir el objetivo de templado de tráfico y calidad de los espacios para el peatón, como para estructurar de forma adecuada la vía estructurante, se ha optado por una sección en la que más de un 65% se dedica a aceras y zonas ajardinadas, carril bici y una pequeña componente de aparcamiento, reservando únicamente a tráfico rodado un ancho de calzada de 6,5 metros. Esta sección permite mejorar las intersecciones con el viario adyacente en cuanto a ángulos de ejes y cambio de carácter.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Para la intersección con la calle Mariano Pola se recurre a ensanchar la calle Palafox con las mismas características del viario transversal.

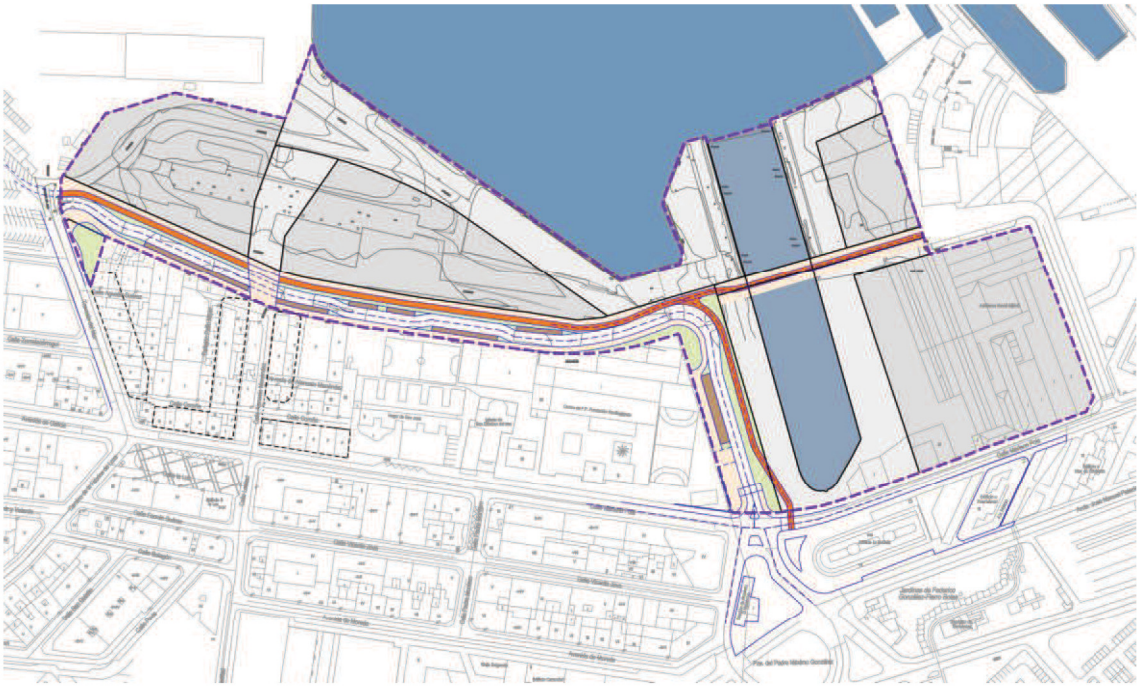


Figura 20: Diseño del viario del APP-PE-NG.

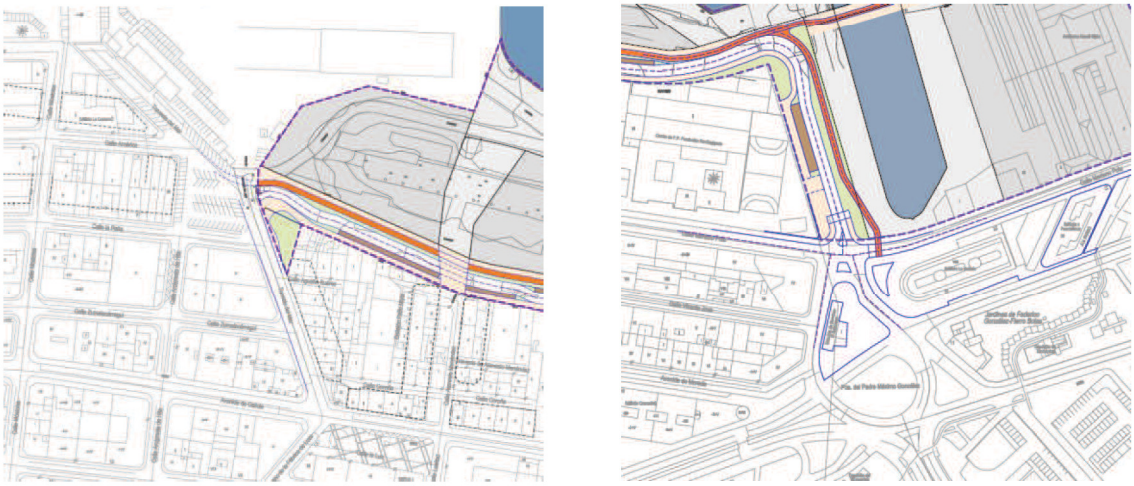


Figura 21: Conexiones con el entorno del APP-PE-NG.

2.7 IMÁGENES DE LA PROPUESTA

Se adjuntan una serie de infografías que aproximan la imagen final perseguida por la ordenación del presente Plan Especial.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*



Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

















Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

3. PROPUESTA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

3.1 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

3.1.1 OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO

En el marco de los trabajos de redacción del presente Plan Especial se ha elaborado un estudio de tráfico y movilidad, en aplicación del epígrafe e), número 2.º, del apartado 3 del artículo 179 ROTU.

El documento tiene así mismo carácter de Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada por las previsiones del Plan Especial, conforme a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias.

Se adjunta como estudio complementario. A continuación, se resume su contenido:

1. Para la obtención de información al respecto de la movilidad, la información básica sobre estructura y distribución territorial de la movilidad en el área descrita se ha obtenido de la explotación de datos de telefonía móvil, único método que permite caracterizar de manera detallada periodos y zonas concretas, sin tener que recurrir a costosas y complejas campañas de encuestas.
2. Este procedimiento consiste en la explotación de los datos de conexiones a antenas de telefonía móvil por parte de los dispositivos pertenecientes a un operador (en este caso, Orange). A partir de la ubicación de cada antena y las fechas y horas de conexión a cada una de ellas puede modelizarse un sistema de generación y atracción de viajes.
3. Además, se ha analizado la estación de aforo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS) más cercana al ámbito, con el código O-274-2, donde se ha analizado la intensidad media de los doce meses del año y siete días de la semana.
4. Se han efectuado filmaciones mediante dron de puntos significativos, como la plaza del Padre Máximo González, proporcionando una visión elevada de toda el área en estudio y captando así el recorrido completo de los vehículos de todas sus entradas y salidas.
5. La grabación obtenida fue analizada por un software especializado de inteligencia artificial, que consigue seguir a cada vehículo individualizadamente desde que aparece en la grabación por una de las entradas al nudo hasta que desaparece por una de las salidas. Agregando los valores de cada entrada y salida para un período determinado puede obtenerse una matriz de movimientos que sirva como *input* para la modelización del nudo.
6. Para las fases semafóricas, se han localizado 17 puntos semafóricos que controlan las entradas y salidas de los vehículos a la plaza en dos fases.
7. Una vez analizada toda la información, se ha modelizado la red y simulado el tráfico existente en situación actual, y se ha obtenido una matriz de movilidad ajustada a los datos de aforo y telefonía móvil.
8. Para analizar el impacto del nuevo uso, se han calculado los tráficos generados por cada una de las futuras parcelas a partir de una ratio de generación por metro cuadrado, obtenido directamente de los aforos. Posteriormente, se han sumado esos tráficos a los existentes, lo que ha permitido obtener una matriz de movimientos que caracteriza la situación futura. A esto hay que añadir la previsión de variación de la demanda vegetativa de la zona.
9. De este análisis se obtienen los niveles de servicio en el viario en la situación futura y, en el caso de que no fueran adecuados, se proponen medidas correctoras.
10. Con los nuevos flujos adicionales de Gijón Azul, los tráficos desde y hacia el Norte (donde estará ubicada la entrada principal) tendrán una importancia mayor y hacen que deba considerarse una modificación de los tiempos de paso en los distintos semáforos del entorno, tal como se detalla en el Estudio de Tráfico incluido en la documentación del PE.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

3.1.2 PROPUESTAS

De los análisis realizados en el Estudio de Tráfico y Movilidad se han extraído una serie de conclusiones, que han permitido al Plan Especial plantear determinadas propuestas concretas en relación con la accesibilidad peatonal, ciclista, motorizada y en transporte público. Su alcance trasciende al ámbito de Gijón Azul. Su objetivo es mejorar la accesibilidad con criterios de mayor sostenibilidad y menor impacto ambiental.

Las propuestas se distribuyen en 5 ámbitos:

1. Movilidad peatonal.
2. Movilidad ciclista.
3. Movilidad en transporte público.
4. Movilidad en vehículo motorizado.

Se describen a continuación, indicándose gráficamente en el Plano de Ordenación PO-04.

3.2 MOVILIDAD PEATONAL

De acuerdo con el PGO, la facilidad en el uso de estas "infraestructuras verdes" como elemento del tiempo libre para paseo y deporte viene ligada a la existencia también en el centro y en todos los barrios y sectores de actividad de la ciudad de buena urbanización y equipamiento de las aceras, calles peatonales y de coexistencia, y de la formación de una auténtica red peatonal y de espacios libres, en la que también se incluyen las zonas verdes y parques urbanos y forestales.

Esta característica convierte al municipio de Gijón| Xixón en general, y la ciudad en particular, en un candidato perfecto para la promoción y uso de medios de transporte sostenible al ser relativamente cortas las distancias a cubrir en los desplazamientos diarios de sus ciudadanos.

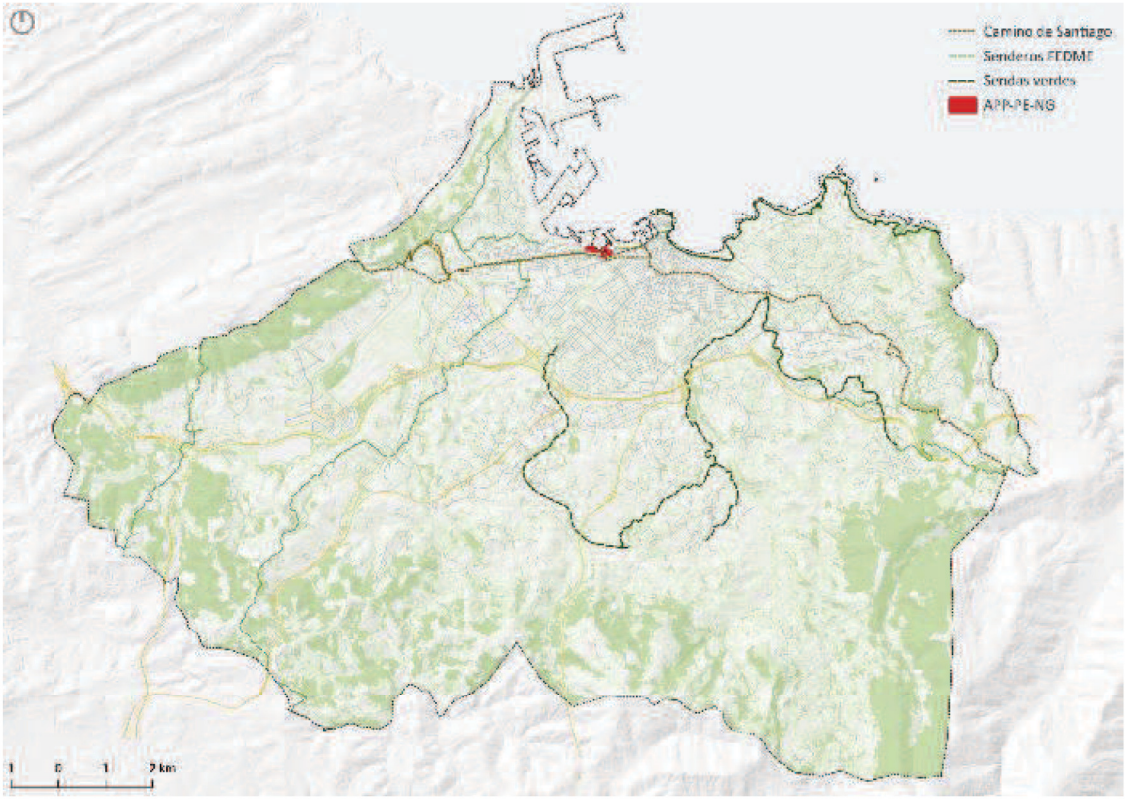


Figura 22 : Red de sendas verdes municipales. Elaboración propia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

En cuanto a la accesibilidad peatonal a Gijón Azul, existen actualmente diversos itinerarios peatonales de relevancia que efectúan su recorrido justo en las inmediaciones de las actuales instalaciones de Naval Gijón:

- Ruta del Anillo Exterior: incorporada a la iniciativa Xixón Ye Rural, la Ruta del Anillo Exterior discurre por el sur del ámbito.
- Camino de Santiago y Vía de la Plata: tanto el Camino de Santiago como la Vía de la Plata (GR 100 Ruta de la Vía de la Plata) discurren por el borde sur del ámbito, con un carácter completamente urbano. Así, se superponen a las calles Rodríguez San Pedro y Mariano Pola. La vía de la Plata en este tramo forma parte del sendero GR-100 en su etapa 1, Gijón-Venta la Puga.

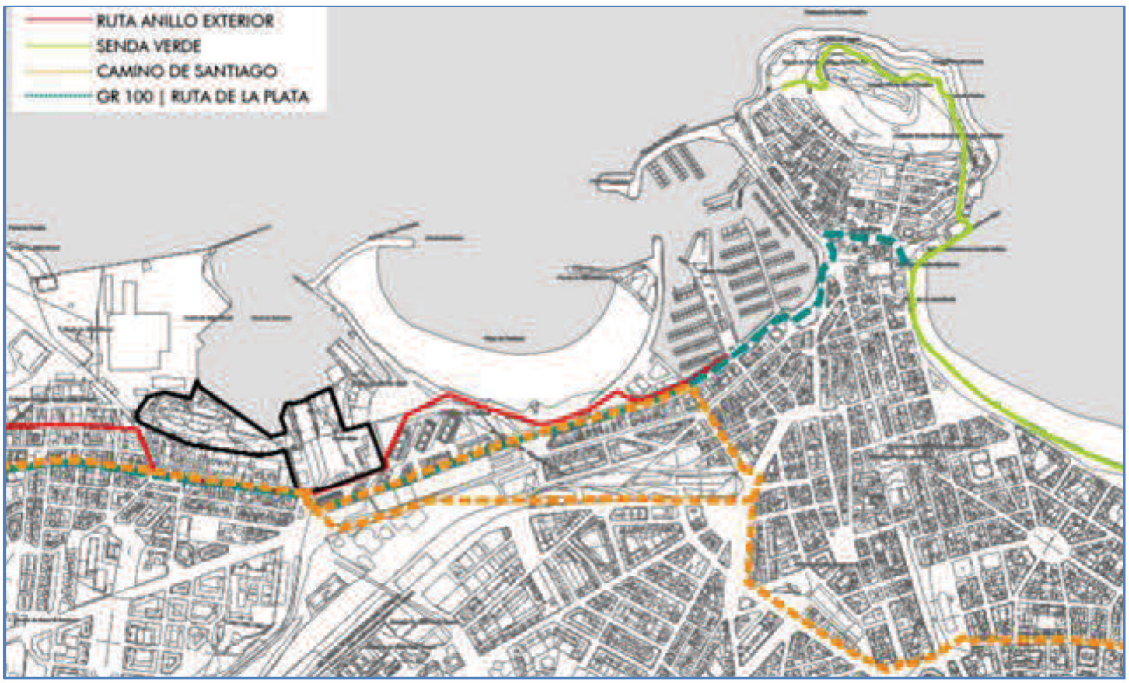


Figura 23: Itinerarios peatonales relevantes en el entorno de Gijón Azul

Las propuestas sobre movilidad peatonal responden a una estrategia que se basa en la creación de un gran eje peatonal continuo que recorre el frente marítimo el cual se entrelaza de forma transversal con el tejido residencial de El Natahoyo a través de itinerarios seguros, llanos y dotados de accesibilidad universal. Al desplazar el estacionamiento de vehículos prioritariamente a estructuras subterráneas bajo rasante en las manzanas lucrativas y pacificar los viales de servicio interiores, se libera la superficie para el caminante, garantizando que los trayectos entre el Parque del Mar, el equipamiento público y el Acuario se realicen en un entorno seguro, libre de barreras arquitectónicas y diseñado para fomentar la interacción social y el paseo a pie.

La accesibilidad peatonal al interior del futuro desarrollo quedará asegurada con los siguientes itinerarios:

- Conexión sur con la calle Igor Medio: paseo junto al futuro carril bici de entrada, alcanzable mediante la acera de la c/ Mariano Pola y los numerosos pasos peatonales en la intersección estudiada.
- Conexión este con trasera calle Mariano Pola: diseño de una pasarela ciclopeatonal sobre la lámina de agua, conectada con la parte trasera de la c/ Mariano Pola y la Playa de Poniente.
- Conexión oeste con travesía del Mar: paseo junto al futuro carril bici Oeste – Este, paralelo al eje principal, y conexión exterior con la hacer de la travesía del Mar.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

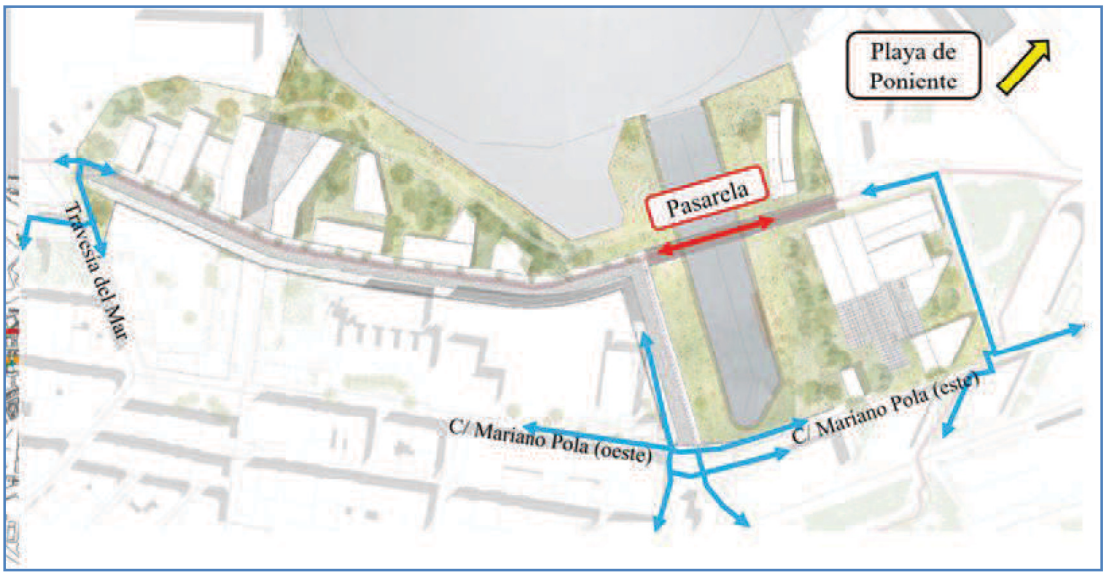


Figura 24: Propuesta de movilidad peatonal futura

3.3 MOVILIDAD CICLISTA

En el entorno del futuro Gijón Azul, la movilidad ciclista se encuentra estructurada en torno al carril bici del Parque de Moreda, paralelo al sur de la avenida de José Manuel Palacio Álvarez en la parte oeste, y que luego cruza la calle Carlos Marx para atravesar los Jardines Federico González-Fierro Botas, a los cuales también conecta un carril bici procedente de la calle Sanz Crespo (al sudeste del ámbito analizado) y dirigirse al este de la calle Mariano Pola.



Figura 25: Red ciclable de Gijón

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

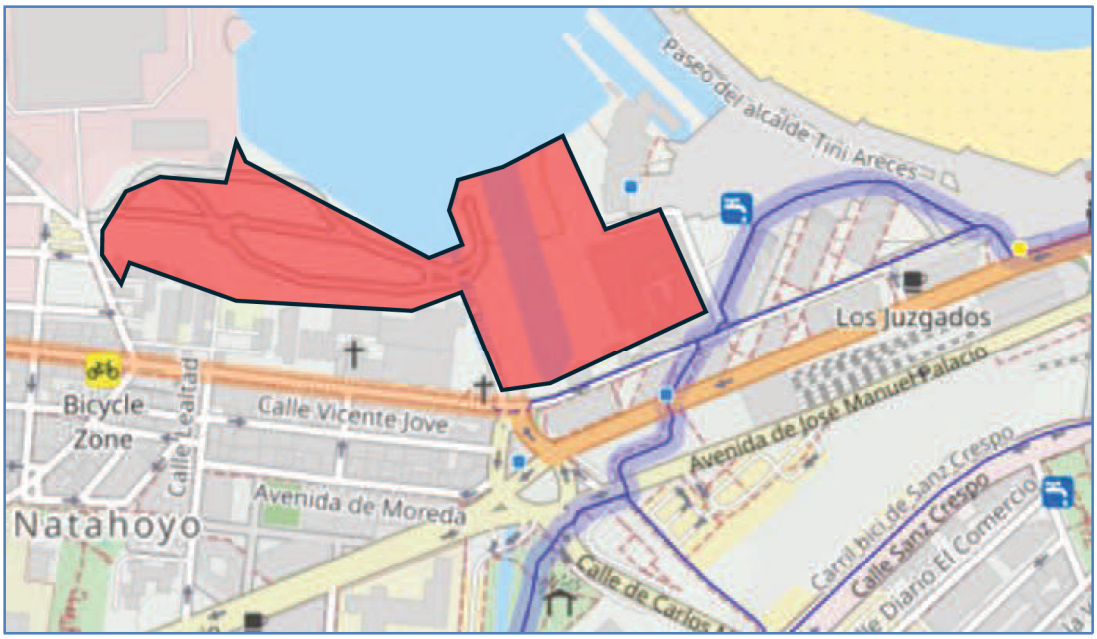


Figura 26: Carril bici actual (en azul). Fuente: E.T. Tool Alfa a partir de imagen de Red Transporte.

La conectividad con el interior de Gijón Azul se puede asegurar mediante dos conexiones:

- Una principal de acceso por la calle Igor Medio, junto al tráfico rodado convencional, desde el carril de Mariano Pola al este.
- Otra trasera por el vial Oeste – Este, que conecta por su sección oriental con la trasera de Mariano Pola.



Figura 27: Propuesta de movilidad ciclista futura. Fuente: Elaboración propia.

Además de la creación de carriles bici, vías ciclables y demás elementos de infraestructura que incentiven el uso de la bicicleta, la oferta de espacios de estacionamiento de bicicletas en condiciones de seguridad y comodidad, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos, es un elemento clave al que debe dirigirse el foco de las políticas públicas en materia de movilidad ciclista. La fragilidad de la bicicleta frente a robos y deterioros, derivados de la exposición a la intemperie y a la ausencia de custodia, actúa como potente elemento desincentivador del uso de este medio.

En este sentido, además de las previsiones de aparcabicis y estaciones de Gijón-Bici en los espacios públicos del ámbito, el presente Plan Especial plantea condiciones normativas para los nuevos edificios exigiendo la incorporación de espacios y elementos para el estacionamiento de bicicletas dentro de las

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

parcelas o edificios privativos, conforme al artículo 136.2 de la Ley 12/2018, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias.

La normativa del PGO de Gijón | Xixón ya exige una dotación mínima de aparcamientos de bicicletas para edificios de usos residenciales y de equipamientos públicos y privados; no así para edificios de usos productivos, industriales y terciarios, cuestión que sería aconsejable abordar para el conjunto de la ciudad. En todo caso, la normativa del Plan Especial pretende llenar este vacío para el nuevo ámbito, introduciendo los siguientes requisitos mínimos:

1. Usos científico tecnológico y terciario: 1 plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 100 m² construidos.
2. Uso de equipamientos docentes, deportivos, culturales y recreativos: 5 plazas de aparcamiento de bicicletas por cada 100 plazas de aforo o capacidad del centro (art. 2.1.31 de las NNUU del PGO).
3. Otros equipamientos públicos y privados: 1 plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 100 m² construidos (art. 2.1.31 de las NNUU del PGO).

Otras propuestas del Plan Especial en materia de movilidad ciclista se recogen en los planos de ordenación y se relacionan sucintamente a continuación.

1. Creación de un carril bici interior al nuevo ámbito, que conectará con los existentes en el entorno, principalmente con el que discurre por la playa de Poniente y la calle mariano Pola.
2. Planteamiento de estaciones de Gijón-Bici en puntos estratégicos el ámbito.

3.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

3.4.1 AUTOBUS

Existen numerosas líneas de transporte público urbano de Gijón que atraviesan el ámbito de estudio. Los recorridos principales consisten en las líneas de autobús que efectúan el recorrido pasante de José Manuel Palacio Álvarez, en ambos sentidos, pero también con la sección oeste de la calle de Mariano Pola.

La siguiente tabla muestra las líneas que circulan por el ámbito:

LÍNEA	NOMBRE	FRECUENCIA MEDIA EN HORA PUNTA
1	El Cerillero - Hospital de Cabueñes	12 min
4	El Lauredal - Campus Universitario	15 min
6	El Musel - Pol. Porceyo/Porceyo	20 min
12	El Cerillero - Contrueces	12 min
16	Estación de Ferrocarril - Vega	20 min

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Gijón / Xixón.

3.4.2 FERROCARRIL

Se encuentra en las inmediaciones la Estación de FFCC de Sanz Crespo, que ofrece servicio tanto de larga distancia como de cercanías.

Esta circunstancia hace que le ámbito tenga una conectividad a muy buen nivel no solo de carácter local, sino también a nivel regional y nacional.

3.4.3 METRO-TREN

Actualmente se encuentra en proyecto la línea de MetroTren de Gijón que unirá la estación intermodal de trenes y autobuses con Cabueñes en 20 o 25 minutos, reduciendo en 27 minutos el tiempo de viaje de la actual línea 18 de autobús que une Sanz Crespo y el Hospital de Cabueñes; posibilitando la conexión al hospital desde cualquier otro punto de la línea de Renfe.

Se encuentra ejecutado el primer tramo del túnel del MetroTren que, con una longitud de 3.540 metros, cubre el recorrido comprendido entre el pozo situado junto al Museo del Ferrocarril (donde finalizó la obra anterior de penetración del tren en Gijón) y la futura estación de Viesques (en el sector este de Gijón).

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

En 2010 se comenzó la redacción del proyecto de construcción de la obra civil de la prolongación hasta el Hospital de Cabueñes, habiéndose producido sucesivos aplazamientos. En septiembre de 2025, Adif aprobaba un nuevo modificado del proyecto, estando prevista su entrega en los próximos meses.



Figura 28 : Trazado del MetroTren

3.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

3.5.1 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

La estructura viaria para tráfico rodado propuesta se vertebra con el nuevo viario estructurante y la calle Igor Medio, que conectan con la red exterior en la travesía del Mar y la calle Mariano Pola.

Estas dos calles nuevas serán de doble sentido, con un diseño de calzada que favorezca un tráfico templado que conviva con los itinerarios ciclistas y peatonales.

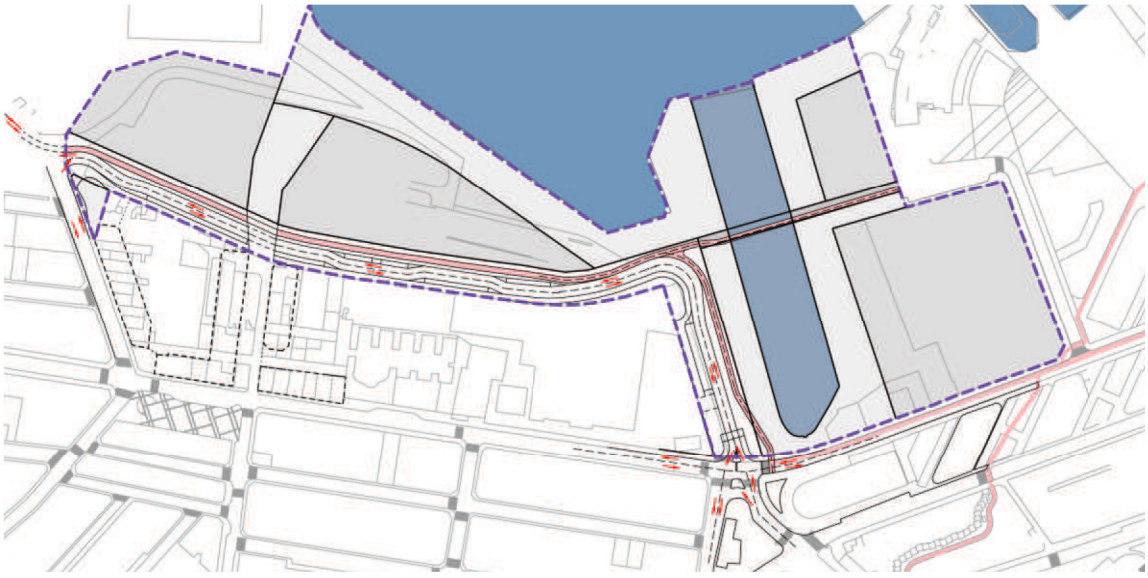


Figura 29 : Sentidos de circulación en viario interior

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

3.5.2 APARCAMIENTOS EN EL ÁMBITO GIJÓN AZUL

Tal como se describe en el apartado 0 de la presente memoria, el Plan Especial establece una reserva mínima de 572 plazas de aparcamiento, que supone una ratio de 1,43 plazas por cada 100 m²c de uso productivo científico tecnológico.

El reparto por manzana y ordenanza es el siguiente:

1. En las manzanas NG-1 se les asigna una ratio de 1,5 plazas por cada 100 m²c, que deberán resolverse en el interior de la parcela, cumpliendo lo establecido en la Ordenanza 8 del PGO (art. 3.4.52 NNUU-PGO).
2. En la manzana NG-2, El Dique, por su singularidad no es posible establecer un mínimo obligatorio, ya que la construcción de sótanos entra en conflicto con los restos de cimentaciones históricas que, con alta probabilidad, quedarían afectadas.
3. Para las manzanas NG-1 y NG-2, se permite en el espacio libre la localización de 10 plazas por cada 1.000 m²c para servicio ocasional de la instalación.
4. En la parcela de equipamiento, EQ, se debe prever una reserva de 1,5 plazas por cada 100 m²c.
5. En el espacio público se contabilizan las 50 plazas.

3.5.3 CAR SHARING

Actualmente existen tres empresas que prestan servicio de carsharing en la ciudad de Gijón, además de plataformas on line que gestionan información sobre éstas y carsharing entre particulares:

1. Guppy. Es la empresa que gestiona una flota de mayor tamaño y con maypr cobertura. La zona donde se puede encontrar y dejar un vehículo de esta compañía se encuentra delimitada en color azul en el siguiente esquema. Cuenta con más de 20 puntos de estacionamiento exclusivo distribuidos estratégicamente donde se puede finalizar el alquiler sin coste alguno. Tal y como se aprecia en la imagen, en la zona de la estación Sanz Crespo, la playa de Poniente y todo el borde marítimo hasta Cimadevilla se encuentran varios puntos de aparcamiento.



Figura 30 : Zona Guppy.

2. Hi! Mobility: Ofrece vehículos eléctricos para trayectos urbanos y desplazamientos entre Gijón, Oviedo, Avilés y el aeropuerto.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



Figura 31 : Ámbito de alcance de Hi Mobility.

3. Hellomove: Ofrece modalidades flexibles que incluyen carsharing y suscripción de vehículos, con puntos de recogida y entrega en concesionarios locales.

3.5.4 PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

La implantación del vehículo eléctrico está condicionada en gran parte al despliegue de la infraestructura de recarga. Realmente la movilidad de los vehículos eléctricos está resuelta con la recarga vinculada, aquella que el usuario puede hacer en la infraestructura en la que guarda su vehículo y éste pasa la mayor parte del tiempo, normalmente en su domicilio. No obstante, resulta oportuno plantear puntos de recarga en áreas de concentración de puestos de trabajo, debiéndose recoger estas ubicaciones en el proyecto de urbanización del ámbito.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

4. CRITERIOS Y DETERMINACIONES PARA EL DESARROLLO DE LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y LA URBANIZACIÓN

4.1 CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LA URBANIZACIÓN

La propuesta de urbanización del Plan Especial tiene carácter orientativo y sirve únicamente para establecer los criterios generales de desarrollo del proyecto de urbanización posterior a la aprobación del plan, y de las obras de urbanización derivadas del mismo.

Así, corresponderá al Proyecto de Urbanización la definición y justificación técnica de las soluciones constructivas finalmente adoptadas, sin perjuicio del cumplimiento de las determinaciones contenidas en la normativa y de las condiciones que establezcan las administraciones y organismos competentes en el ejercicio de sus respectivas competencias.

Las infraestructuras previstas tienen por objeto garantizar la correcta implantación de la ordenación propuesta, dotando al ámbito de las redes de servicios necesarias para asegurar su adecuado funcionamiento, su integración con la ciudad consolidada y su conexión con las infraestructuras generales existentes.

Las soluciones contempladas responden a criterios de funcionalidad, eficiencia, sostenibilidad ambiental, resiliencia frente a los efectos del cambio climático, racionalización del consumo de recursos y facilidad de conservación y mantenimiento, procurando minimizar las afecciones sobre las infraestructuras existentes y optimizar la futura ejecución de las obras de urbanización.

La definición de las distintas redes de servicios se ha realizado tomando como referencia las infraestructuras municipales actualmente existentes, priorizando su conexión mediante soluciones malladas que incrementen la seguridad del suministro, mejoren la capacidad de explotación de las redes y permitan una mayor flexibilidad ante futuras actuaciones de mantenimiento o ampliación.

La urbanización incorporará criterios de gestión sostenible del ciclo urbano del agua mediante la implantación de redes separativas para la evacuación de aguas residuales y pluviales, así como mediante la utilización de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), favoreciendo la infiltración natural de las aguas de escorrentía, la reducción de los caudales punta y la mejora de la calidad de las aguas previamente a su incorporación al medio receptor. Del mismo modo, la selección de pavimentos y materiales de urbanización priorizará aquellas soluciones que contribuyan a reducir la impermeabilización del suelo, mejorar el comportamiento ambiental de los espacios públicos y disminuir los costes de conservación durante la vida útil de la urbanización.

El diseño del espacio público se realizará de acuerdo con los principios de accesibilidad universal, seguridad, calidad urbana e integración paisajística, garantizando la continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas, la adecuada implantación del arbolado y de los espacios libres, así como la utilización de materiales y elementos urbanos coherentes con los criterios establecidos por el Ayuntamiento de Gijón para las actuaciones de urbanización en el municipio.

Por las especiales características del ámbito y su relación con el frente marítimo y con el sistema hidráulico del río Pilón, el Proyecto de Urbanización deberá prestar especial atención a la compatibilidad de las nuevas infraestructuras con las obras de drenaje existentes y con las condiciones hidráulicas del entorno. En este sentido, las soluciones que finalmente se adopten deberán garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de evacuación de aguas, sin producir afecciones sobre las infraestructuras generales ni incrementar el riesgo de inundación del ámbito o de los suelos colindantes.

La problemática hidráulica existente asociada al tramo soterrado del río Pilón constituye una circunstancia previa al desarrollo urbanístico y excede el ámbito competencial del presente Plan. No obstante, el desarrollo de la actuación queda condicionado a la ejecución de aquellas actuaciones sobre las infraestructuras hidráulicas existentes que resulten necesarias para garantizar la adecuada protección del ámbito y el correcto funcionamiento del sistema general de drenaje, de conformidad con las determinaciones que establezcan las Administraciones competentes.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Las determinaciones contenidas en el presente capítulo deberán entenderse como criterios generales de diseño y ordenación de las infraestructuras urbanas, correspondiendo al Proyecto de Urbanización desarrollar su definición técnica, justificar su dimensionamiento y acreditar el cumplimiento de la normativa sectorial vigente y de las prescripciones emitidas por los organismos y entidades gestoras de los distintos servicios urbanos.

4.2 ALCANCE DE LAS DETERMINACIONES SOBRE URBANIZACIÓN

Los siguientes apartados y los Planos de Urbanización, PU-nº, incluidos en la documentación gráfica del PE, describen de forma indicativa las infraestructuras y obras de urbanización que deberán realizarse en ejecución de las previsiones del plan. Su definición precisa, técnica y económica, será establecida definitivamente por el Proyecto de Urbanización que lo desarrolle. Así pues, las soluciones aquí descritas han de entenderse como primeras aproximaciones, no resultando vinculantes para la redacción final del Proyecto de Urbanización.

Por otra parte, esta primera aproximación a las obras necesarias ha permitido obtener una primera valoración de costes de ejecución, incluida en el estudio Económico del Plan Especial, que también debe tomarse como primera aproximación no vinculante para el Proyecto de Urbanización.

4.3 MOVIMIENTO DE TIERRAS

El movimiento de tierras previsto en el ámbito se limita, en un primer momento, a la ejecución de las explanaciones necesarias para la implantación de los nuevos viales definidos por la ordenación y, en un segundo momento, a la adecuación de las parcelas para la edificación y el tratamiento de sus espacios no edificados.

Para la definición del trazado en alzado de los viales se han seguido los siguientes criterios:

- Mantener las cotas existentes en los puntos de conexión con la red viaria actual (travesía del Mar, calle Mariano Pola —tanto en el entorno de la plaza del Padre Máximo González como junto al Acuario de Gijón— y calle Atanasio Menéndez), así como en los viales existentes incluidos dentro del ámbito, en particular la calle Igor Medio.
- Adaptar, en la medida de lo posible, el perfil longitudinal de los nuevos viales a la topografía existente, minimizando el volumen de excavaciones y rellenos necesarios para la formación de la explanada.

Dado que se trata de un ámbito fuertemente antropizado y con un elevado grado de urbanización previa, el movimiento de tierras previsto será reducido, conservándose, siempre que resulte compatible con la nueva ordenación, el perfil longitudinal existente.

El ámbito se encuentra afectado por riesgo de inundación asociado al río Pilón. De acuerdo con los estudios hidráulicos disponibles, la inundación para el periodo de retorno de 100 años (T100) presenta calados comprendidos entre 2 y 17 cm, mientras que para el periodo de retorno de 500 años (T500) los calados previstos oscilan entre 25 y 34 cm.

La problemática hidráulica existente tiene su origen en la insuficiente capacidad del tramo soterrado del río Pilón, donde, en episodios de elevada escorrentía, se producen desbordamientos aguas arriba del ámbito, especialmente en el inicio del encauzamiento cubierto. La resolución de esta situación excede el objeto y alcance del presente Plan, al afectar a una infraestructura hidráulica de carácter general.

En consecuencia, deberá estudiarse y, en su caso, ejecutarse la rehabilitación, adecuación o ampliación del tramo soterrado del río Pilón, de forma que se garantice un funcionamiento hidráulico adecuado y la protección tanto del ámbito objeto del presente Plan como del entorno urbano consolidado. Asimismo, se valorará la rehabilitación estructural del alivio existente del DAT Natahoyo, que discurre de forma paralela al río Pilón y constituye el punto de vertido de la futura red de drenaje del ámbito, antes del inicio de las obras de urbanización.

Durante la redacción del Proyecto de Urbanización deberá prestarse especial atención a la definición de las rasantes finales en el entorno de la calle Igor Medio y del dique existente, garantizando la

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

compatibilidad entre la nueva red de recogida de aguas pluviales y las infraestructuras hidráulicas existentes, en particular el encauzamiento del río Pilón y el alivio del DAT Natahoyo.

Para la ejecución de las explanaciones será necesaria la retirada de la tierra vegetal existente, así como la demolición de los pavimentos y losas actuales. La tierra vegetal que reúna las condiciones adecuadas será reutilizada en la formación de los espacios libres previstas en la ordenación.

Con carácter previo a la ejecución de las obras deberá realizarse el correspondiente estudio geotécnico y, en su caso, un estudio de contaminación de suelos, tanto para el espacio público como para las parcelas, que permitan caracterizar las condiciones del terreno y determinar la necesidad de aplicar técnicas de mejora o medidas correctoras, de conformidad con la normativa técnica de aplicación.

4.4 TRATAMIENTO SUPERFICIAL: PAVIMENTACIÓN Y JARDINERÍA

4.4.1 TRATAMIENTO DEL VIARIO

La urbanización del ámbito contempla una solución de pavimentación diferenciada en función de los distintos usos previstos, con el objetivo de garantizar unas adecuadas condiciones de funcionalidad, durabilidad, accesibilidad universal e integración urbana. Asimismo, se incorporan criterios de sostenibilidad mediante el empleo de soluciones permeables y materiales que contribuyen a la mejora del comportamiento ambiental del espacio público.

Con carácter general, la pavimentación de las calzadas destinadas al tráfico rodado se ejecutará mediante mezcla bituminosa en caliente, solución que ofrece unas adecuadas prestaciones estructurales, una elevada durabilidad y unas condiciones óptimas de conservación para este tipo de viario.

Las zonas destinadas a aparcamiento se pavimentarán mediante losas de hormigón para firmes, incorporando piezas vegetadas de hormigón y césped que favorezcan la infiltración de las aguas pluviales hacia las bandas de jardinería y los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) previstos en la urbanización, contribuyendo a reducir la escorrentía superficial y mejorando el comportamiento hidráulico del ámbito.

Las aceras y espacios de coexistencia entre peatones y vehículos se ejecutarán mediante pavimento continuo de hormigón HM-20 elaborado con árido rodado. El acabado superficial se realizará mediante la aplicación de desactivante, dejando el árido visto, lo que proporciona una elevada resistencia al deslizamiento, mejora la integración estética con el entorno urbano y facilita las labores de mantenimiento.

Las bandas destinadas a mobiliario urbano, jardinería y drenaje sostenible se resolverán mediante pavimento de adoquín colocado con junta abierta de aproximadamente un centímetro, permitiendo una cierta permeabilidad superficial y favoreciendo tanto la infiltración de las aguas pluviales como el desarrollo de vegetación herbácea entre las juntas.

Se prevé la utilización de adoquines fotocatalíticos de efecto descontaminante o de prestaciones equivalentes, capaces de reducir parcialmente la concentración de óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles presentes en la atmósfera procedentes del tráfico rodado. Asimismo, este tipo de pavimento contribuye a disminuir el calentamiento superficial respecto a soluciones convencionales, mejorando las condiciones ambientales del espacio urbano.

La separación entre las zonas destinadas al tráfico rodado y los itinerarios peatonales se resolverá, con carácter general, mediante bordillo de piedra de granito, en continuidad con las soluciones habitualmente empleadas en el viario urbano del municipio, garantizando tanto la durabilidad del elemento como su adecuada integración paisajística.

La definición detallada de las secciones tipo, espesores de firmes, características de los materiales y soluciones constructivas será objeto del correspondiente Proyecto de Urbanización, que deberá justificar su adecuación a las características geotécnicas del terreno, a las intensidades de tráfico previstas y a la normativa técnica vigente.

Para los espacios libres se utilizarán elementos coherentes con lo señalado anteriormente, completándose con las directrices señaladas en el apartado 2.5.3 de la presente memoria.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

4.4.2 JARDINERÍA Y TRATAMIENTO DE ESPACIOS LIBRES

Para el tratamiento de los espacios libres, se deberán tener en cuenta estas indicaciones, a desarrollar en el proyecto de urbanización:

1. Las especies vegetales seleccionadas deberán ser autóctonas, adaptadas a las condiciones climáticas locales y que formen parte del acervo cultural gijonés. Además, en el proceso de selección de las especies se debe considerar su integración con los condicionantes impuestos por el proceso urbanizador finalmente adoptado, buscando evitar problemas futuros tales como rotura de baldosas, pavimento o afección a conducciones subterráneas, entre otros. De la misma forma, la selección de especies deberá tener en especial consideración las condiciones que impone la presencia del mar en las cercanías. La distribución de los ejemplares deberá ajustarse a las especies que finalmente se seleccionen con el objetivo de que no se produzca competencia entre ellas y se logre un desarrollo óptimo de todos los ejemplares.
2. El diseño de los nuevos espacios libres debe enfocarse hacia la mitigación y adaptación del cambio climático, por lo que deberá buscar la generación de espacios con sombra, que amortigüen los efectos de las altas temperaturas sobre la salud humana y funcionen como refugios climáticos.
3. En relación con esto, los nuevos espacios libres deben, en primer lugar, generar espacios multiestratificados que incrementen la variedad de hábitats presentes, lo que puede traducirse en una mayor diversidad de especies tanto de flora como de fauna. La aplicación de estos criterios permitirá el establecimiento de sistemas más resilientes frente a las oscilaciones climáticas que aquellos diseñados con un enfoque convencional (business as usual). Al mismo tiempo, estos espacios conformarán un sistema vivo con cierta capacidad de autorregulación, lo que implica menores requerimientos en su mantenimiento.
4. La generación de este tipo de sistemas autosuficientes capacitará al ámbito para recuperar, en cierta medida, funciones ecológicas perdidas por la ausencia de vegetación. Entre ellas destaca la capacidad de infiltración del suelo, cuya recuperación puede lograrse mediante el uso de sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS).

4.5 ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

4.5.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

La ordenación prevista incorpora una nueva red de abastecimiento de agua potable diseñada como prolongación y mallado de la red municipal existente, garantizando el suministro a la totalidad de las parcelas edificables, espacios libres y espacios libres contemplados en el desarrollo urbanístico.

La solución adoptada persigue aumentar la fiabilidad del servicio mediante una red mallada, minimizando la posibilidad de interrupciones del suministro y facilitando las operaciones de explotación, mantenimiento y sectorización de la red.

El abastecimiento del sector occidental del ámbito se resolverá mediante un nuevo ramal conectado a las conducciones existentes en la travesía del Mar (PEAD DN 100) y en la calle Mariano Pola (fundición dúctil DN 200). A partir de dichas conexiones, la red se desarrollará por ambos márgenes del vial principal mediante conducciones de fundición dúctil de diámetros nominales 100 y 150 mm, conectándose igualmente con la red existente en la calle Atanasio Menéndez, actualmente de fundición dúctil DN 100 y prevista su ampliación futura a DN 150.

Con objeto de completar el mallado de la red y mejorar las condiciones de explotación, se proyecta un segundo ramal que discurrirá por los espacios libres SL-EL2 y SG-EL1, reforzando el suministro del sector occidental.

El abastecimiento del sector oriental se resolverá mediante una conducción conectada tanto a la red existente de la calle Mariano Pola (FD DN 200) como a la conducción situada en el entorno del Acuario de Gijón (FD DN 100), garantizando igualmente el funcionamiento mallado de la instalación.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Las conexiones con la red municipal existente se realizarán mediante arquetas de conexión dotadas de la valvulería necesaria para su explotación y de caudalímetros que permitan el control de los consumos y el correcto funcionamiento de la red.

Con carácter general, las conducciones proyectadas serán de fundición dúctil de diámetros nominales comprendidos entre 100 y 150 mm, previéndose únicamente la utilización de tuberías de polietileno de alta densidad en aquellos tramos donde las condiciones constructivas así lo aconsejen.

La red discurrirá preferentemente bajo las aceras, garantizando las separaciones reglamentarias respecto al resto de las infraestructuras urbanas y facilitando las labores de conservación y mantenimiento.

Asimismo, en los sistemas generales y locales de espacios libres se dispondrán acometidas independientes dotadas de contador para el riego de las plantaciones y bocas de baldeo. El arbolado viario contará igualmente con los puntos de suministro necesarios para la implantación de sistemas de riego sostenible que optimicen el consumo de agua.

4.5.2 ESTIMACIÓN DE CONSUMO DE AGUA

La estimación de la demanda de agua potable correspondiente al ámbito de actuación se ha realizado a partir de las superficies edificables y de los espacios libres previstas en la ordenación, aplicando las dotaciones establecidas por la normativa urbanística e hidrológica vigente.

La demanda correspondiente a las parcelas edificables se ha calculado conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.15 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación de Gijón, que establece una dotación de 800 litros por cada 100 m² de superficie edificable para usos comerciales.

Por su parte, la demanda destinada al riego de los espacios libres se ha determinado de acuerdo con el artículo 15 de la Normativa del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental, que fija un consumo máximo de 2.000 m³/ha·año para superficies ajardinadas, considerando un periodo anual de riego de cuatro meses.

Como resultado de la aplicación de dichas dotaciones, se obtiene una demanda diaria estimada de 339,02 m³/día para las parcelas edificables y de 32,49 m³/día para los espacios libres durante la época de riego.

Las demandas correspondientes a cada parcela y sistema de espacios libres se recogen en el cuadro justificativo siguiente.

	SUPERFICIE SUELO	COEFICIENTE EDIFICABILIDAD	SUPERFICIE EDIFICABLE	DOTACIÓN S/PGO	CONSUMO DIARIO
NG-1					
M1	6.010 m2	1,7739	10.660 m2	800 l/100m²	85,28 m³/día
M2	7.054 m2	1,7739	12.513 m2	800 l/100m²	100,11 m³/día
NG-2					
M3	10.441 m2	1,6102	16.812 m2	800 l/100m²	134,50 m³/día
EQ					
M4	2.392 m2	1,00	2.392 m2	800 l/100m²	19,14 m³/día
ESPACIOS LIBRES					
SL-EL2	1.562 m2		1.562 m2	16,67 m³/Ha·día	2,60 m³/día
SL-EL3	339 m2		339 m2	16,67 m³/Ha·día	0,56 m³/día
SL-ELS1+viario peatonal	5.460 m2		5.460 m2	16,67 m³/Ha·día	9,10 m³/día
SG-EL1	10.304 m2		10.304 m2	16,67 m³/Ha·día	17,18 m³/día
EL Viales	1.828 m2		1.828 m2	16,67 m³/Ha·día	3,05 m³/día

4.6 RED DE SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

La ordenación incorpora una red separativa de saneamiento destinada a la recogida y evacuación de las aguas residuales generadas por los nuevos desarrollos previstos en el ámbito, garantizando su conexión con la red municipal existente y su conducción hasta las infraestructuras generales de saneamiento.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

La solución propuesta diferencia el funcionamiento de los sectores occidental y oriental del ámbito, adaptándose a las infraestructuras actualmente disponibles y minimizando la longitud de las nuevas conducciones.

En el sector occidental se proyecta un nuevo colector que conectará con el colector interceptor costero existente en la intersección de la travesía del Mar con la calle Zumalacárregui, constituyendo el punto principal de evacuación de las aguas residuales generadas en esta zona.

Por su parte, el sector oriental resolverá el saneamiento mediante la prolongación del ramal existente en la calle Mariano Pola, en las inmediaciones del Acuario de Gijón, permitiendo la recogida de las aguas residuales procedentes de las manzanas M3 y M4.

Asimismo, en el frente de la manzana M3 se proyecta un ramal unitario bajo la acera de la calle Mariano Pola que conectará directamente con la red existente, completando el funcionamiento hidráulico de la red interior.

El diseño de la red deberá ajustarse a los criterios habituales de explotación y mantenimiento de este tipo de infraestructuras, estableciéndose como condiciones mínimas un recubrimiento de un metro sobre la generatriz superior de las conducciones, una pendiente longitudinal mínima del 1 % y un diámetro nominal mínimo de 315 mm mediante tubería de PVC estructurado tipo teja SN4 o material de prestaciones equivalentes.

La definición definitiva de la red, así como la comprobación hidráulica de su funcionamiento, se desarrollarán en el correspondiente Proyecto de Urbanización.

4.7 RED DE PLUVIALES

La urbanización del ámbito incorpora una red independiente para la recogida y evacuación de las aguas pluviales, completamente separada de la red de saneamiento de aguas residuales, con objeto de optimizar el funcionamiento hidráulico del sistema y reducir la carga sobre las infraestructuras de saneamiento existentes.

La red proyectada deberá recoger tanto la escorrentía superficial generada en las parcelas edificables como aquella procedente de los viales, conduciendo únicamente el caudal que no resulte posible infiltrar mediante los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) previstos en la urbanización.

En el sector oriental del ámbito, la evacuación de las aguas pluviales se resolverá mediante dos colectores que confluirán en un único punto de vertido al mar. Con carácter previo al vertido, las aguas deberán someterse a un tratamiento mediante sistema hidrociclónico o tecnología de eficacia equivalente que garantice la adecuada retención de sólidos y contaminantes asociados a la escorrentía urbana.

Las condiciones hidráulicas del sector occidental presentan una mayor complejidad debido a la configuración de las infraestructuras existentes y a la concentración de los caudales de escorrentía. Por este motivo, se prevé la ejecución de una instalación soterrada de tratamiento de aguas pluviales, dotada de las correspondientes medidas de desodorización e insonorización, así como de un edificio destinado a las labores de explotación y mantenimiento, al que deberá garantizarse el acceso rodado.

La ubicación inicialmente prevista para esta instalación se sitúa en el extremo noroeste del sistema general SG-EL1, donde las condiciones de espacio disponible permiten una adecuada implantación de la infraestructura. No obstante, su diseño definitivo, tanto desde el punto de vista funcional como estructural, será desarrollado en el Proyecto de Urbanización.

A esta instalación acometerán dos colectores principales. El primero recogerá las escorrentías procedentes del sector oeste desde la conexión con la travesía del Mar, mediante conducciones de diámetros nominales comprendidos entre 1.000 y 1.200 mm. El segundo discurrirá por el entorno del antiguo dique y el límite marítimo del ámbito, recogiendo las aportaciones generadas en dicho sector.

Durante la redacción del Proyecto de Urbanización deberán analizarse detalladamente las rasantes de ambas conducciones para garantizar la compatibilidad de los cruces con las infraestructuras hidráulicas existentes, especialmente con el encauzamiento del río Pilón y las obras de drenaje actualmente en servicio.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

La evacuación final de las aguas tratadas se realizará mediante el alivio existente del DAT Natahoyo, constituido por un marco de hormigón de 5,00 × 2,50 metros. Con carácter previo al desarrollo de la urbanización deberá garantizarse la rehabilitación estructural de dicha infraestructura, de forma que resulte plenamente operativa para asumir los caudales previstos.

El diseño hidráulico de la red atenderá, con carácter general, a un recubrimiento mínimo de un metro sobre las conducciones, una pendiente longitudinal mínima del 1 %, admitiéndose de forma excepcional pendientes del 0,5 % en aquellos tramos donde las limitaciones geométricas así lo requieran, y un diámetro nominal mínimo de 315 mm mediante tubería de PVC estructurado tipo teja SN4 o solución técnicamente equivalente.

Como complemento al sistema de drenaje convencional, la urbanización incorpora una red de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) destinada a favorecer la infiltración, laminación y tratamiento de las aguas de escorrentía en origen. En las bandas ajardinadas del viario se prevé la implantación del denominado **Sistema Estocolmo**, que permite combinar el adecuado desarrollo del arbolado con la infiltración y retención temporal de las aguas pluviales. Este sistema se conectará a la red de drenaje únicamente cuando las condiciones del terreno no permitan la infiltración directa hacia los espacios libres.

Asimismo, los espacios libres integrarán soluciones específicas de drenaje sostenible destinadas a favorecer la infiltración natural, reducir los caudales punta y mejorar la calidad ambiental del conjunto de la urbanización, en coherencia con los principios de gestión sostenible del ciclo urbano del agua.

4.8 ENERGÍA ELÉCTRICA

La urbanización del ámbito requerirá la ejecución de las infraestructuras necesarias para garantizar el suministro eléctrico a las nuevas parcelas edificables y a los distintos servicios urbanos previstos, de conformidad con la normativa vigente y con las prescripciones técnicas de la empresa distribuidora.

La solución adoptada contempla la implantación de un nuevo Centro de Transformación conectado a los centros existentes Móstoles y Pola 2, configurando una red de distribución que garantice la fiabilidad del suministro y permita la adecuada explotación de la instalación.

La alimentación del sector occidental del ámbito se realizará desde dicho Centro de Transformación mediante una red principal de media tensión, mientras que el sector oriental se abastecerá desde la red existente en la calle Mariano Pola, en las inmediaciones del Acuario de Gijón, evitando el paso de nuevas conducciones por el entorno del antiguo dique.

Se prevé que los futuros consumidores dispongan de suministro en media tensión (20 kV), salvo los servicios generales de la urbanización, como el alumbrado público y otros servicios auxiliares, cuya alimentación se efectuará en baja tensión desde los centros de transformación previstos.

Las redes de baja tensión se ejecutarán mediante conducciones subterráneas que partirán de los correspondientes centros de transformación, adoptándose un sistema trifásico de tensiones alternas con neutro puesto a tierra.

La estimación de la demanda eléctrica se ha realizado de conformidad con los criterios establecidos en la Instrucción Técnica Complementaria ITC-BT-10 del Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, considerando una dotación de 100 W por metro cuadrado de superficie edificable.

De acuerdo con dichos criterios, la potencia total prevista para el desarrollo asciende aproximadamente a 4.238 kW.

Con objeto de incrementar la seguridad y continuidad del suministro, se proyectará la interconexión entre los distintos centros de transformación, posibilitando la alimentación alternativa de los diferentes sectores en caso de incidencia o mantenimiento de la red.

La distribución de la potencia prevista para cada una de las parcelas se recoge en el cuadro justificativo siguiente.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

	SUPERFICIE SUELO	EDIFICABILIDAD	SUPERFICIE MÁX. CONSTRUIDA	POTENCIA UNITARIA s/ITC	POTENCIA (kW)
NG-1					
M1	6.010 m2	1,7739	10.660 m2	100 W/m2	**1.066 kW**
M2	7.054 m2	1,7739	12.513 m2	100 W/m2	**1.251 kW**
NG-2					
M3	10.441 m2	1,6102	16.812 m2	100 W/m2	**1.681 kW**
EQ					
M4	2.392 m2	1,00	2.392 m2	100 W/m2	**239 kW**

4.9 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

La red de alumbrado público se proyectará conforme a los principios de eficiencia energética, seguridad vial, confort visual, accesibilidad y reducción de la contaminación lumínica, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1890/2008, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior, y sus correspondientes Instrucciones Técnicas Complementarias.

La clasificación luminotécnica de los distintos espacios urbanos se establecerá durante la redacción del Proyecto de Urbanización, de conformidad con los criterios definidos en la ITC-EA-02, determinando para cada vial y espacio libre la clase de alumbrado que resulte adecuada a su uso y características funcionales.

Para el viario principal se prevé una disposición bilateral de treinta y seis luminarias de elevada eficiencia energética, adecuadamente distribuidas para garantizar la uniformidad de la iluminación y minimizar el consumo energético.

En los espacios libres, el diseño del alumbrado se adaptará a la configuración definitiva de cada ámbito, combinando columnas de distintas alturas en función de las necesidades de iluminación, la presencia de arbolado y las características del espacio urbano.

Las luminarias deberán ajustarse a los modelos homologados por el Ayuntamiento de Gijón en el marco del contrato para la gestión integral e inteligente de los servicios energéticos y del alumbrado público, garantizando la uniformidad de criterios de explotación y mantenimiento de la red municipal.

La alimentación eléctrica del alumbrado público se realizará mediante líneas subterráneas de baja tensión, integradas en el conjunto de las infraestructuras de urbanización.

4.10 RED DE TELECOMUNICACIONES

La ordenación prevé la implantación de una nueva red de telecomunicaciones soterrada que permita atender las necesidades de los futuros desarrollos edificatorios mediante su conexión con las infraestructuras actualmente existentes en el entorno.

La red se conectará a las canalizaciones existentes en la travesía del Mar y en la calle Mariano Pola, configurando una infraestructura continua que garantice el suministro de los distintos operadores de telecomunicaciones.

El sector occidental podrá abastecerse indistintamente desde cualquiera de los dos puntos de conexión previstos, mientras que el sector oriental dispondrá de su punto de enlace en la calle Mariano Pola, junto al Acuario de Gijón, evitando de este modo la afección sobre el antiguo dique y las estructuras portuarias existentes.

La canalización principal estará constituida por un prisma de hormigón formado por seis tubos de PVC de 110 mm de diámetro y un tritubo de polietileno de 40 mm, discurriendo preferentemente bajo las aceras y respetando las distancias reglamentarias respecto al resto de los servicios urbanos.

La definición definitiva de la red se desarrollará en el correspondiente Proyecto de Urbanización, de acuerdo con las especificaciones de los operadores y la normativa sectorial vigente.

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

4.11 RED DE DISTRIBUCIÓN DE GAS

La urbanización contempla la ejecución de una red de distribución de gas que garantice el suministro a las parcelas edificables previstas, mediante su conexión con las infraestructuras existentes en el entorno del ámbito.

La red interior se ejecutará mediante conducciones de polietileno, discurriendo preferentemente por uno de los márgenes de las calles con objeto de facilitar las operaciones de mantenimiento y minimizar las interferencias con el resto de las redes de servicios urbanos.

Las conexiones con la red existente podrán realizarse tanto desde la travesía del Mar como desde la calle Mariano Pola, configurando una red que permita abastecer de forma independiente los sectores occidental y oriental del ámbito.

El suministro al sector oeste podrá efectuarse mediante conexiones con cualquiera de las dos redes existentes, mientras que el sector oriental dispondrá de su punto de conexión en la calle Mariano Pola, junto al Acuario de Gijón, evitando nuevamente cualquier afección sobre el antiguo dique y las infraestructuras portuarias existentes.

Las características constructivas de la red, así como el dimensionamiento definitivo de las conducciones y los elementos auxiliares, serán objeto del correspondiente Proyecto de Urbanización, que deberá ajustarse a las prescripciones técnicas de la empresa distribuidora y a la normativa sectorial de aplicación.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

5. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

5.1 IMPACTO EN LA DIVERSIDAD SOCIAL, DE GÉNERO Y PERSONAL

Impacto respecto de la igualdad de género, de acuerdo con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y con la normativa que incorpora la evaluación del impacto por razón de género, entre ellas la Ley 30/2003, de 13 de octubre.

Son muchos los marcos normativos y documentos de interés, nacionales e internacionales, en lo relativo a diversidad social, de género y personal. Se han tenido en cuenta para la redacción del Plan, entre otros: la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995), la Nueva Agenda Urbana – Hábitat III (2016), la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y la Ley 2/2011, de 11 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres del Principado de Asturias.

El punto de partida actual es un escenario desigual, consecuencia de una tradición urbanística y cultural que ha tendido a perpetuar los desequilibrios existentes entre hombres y mujeres. Esto implica la necesidad de que toda propuesta e intervención adopte una posición claramente activa que introduzca e incorpore mecanismos y medidas necesarias para compensar las desigualdades, prohibir prácticas discriminatorias y evitar la generación de nuevos desequilibrios.

Además, se debe abordar desde una óptica interseccional que implica asumir la diversidad y poner el foco en que distintas desigualdades vinculadas a factores como la raza, el origen, la condición socioeconómica, la edad, la diversidad funcional, la diversidad sexual, etc., están conectadas y se entrecruzan.

Para la redacción del presente Plan Especial se incluyen en el proceso participativo estas cuestiones y, a partir de ahí, y con el objetivo de generar un impacto positivo, se desarrollan propuestas en relación con los siguientes ámbitos:

A. **Seguridad.** Combatir la inseguridad y aumentar la percepción de seguridad en el espacio público. Para ello se propone:
   - Crear elementos que facilitan la legibilidad, la orientación y la apropiación de los espacios.
   - Asegurar una buena visibilidad del espacio público desde los edificios circundantes.
   - Asegurar un nivel de iluminación adecuado a las características de la actividad desarrollada y los movimientos internos que produce.
   - Fomentar la diversidad de actividades vinculadas a los espacios públicos.

B. **Vida cotidiana y su complejidad**. Garantizar que la ciudad permita el desarrollo individual y colectivo en igualdad de condiciones, así como la conciliación urbana de actividad productivas, reproductivas, las actividades personales y las comunitarias, favoreciendo las redes complejas de proximidad. Para ello el Plan incorpora propuestas en relación con:
   - La movilidad urbana (modos de transporte, tiempos y calidad de desplazamientos).
   - La calidad y la distribución de espacios públicos.
   - La mezcla de usos y de actividades.
   - Las dotaciones y servicios públicos, conectados y accesibles.

5.1.1 MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE INTERÉS

Son diversos los documentos normativos y de marcado interés internacional, estatal o municipal, que se han tenido en cuenta para la redacción de este Plan y que avalan la necesidad de abordar las políticas urbanas desde la perspectiva de género:

I INTERNACIONAL

Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995). Se trata de una declaración elaborada por diferentes grupos de investigación que pretende *"concebir una nueva filosofía en el planeamiento urbano,*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

probablemente hacer una contribución constructiva para un debate democrático real que tenga en cuenta la necesidades y las diferentes expectativas de los ciudadanos, tanto de las mujeres como de los hombres. Los esfuerzos por revitalizar las ciudades deben converger para crear nuevas prioridades políticas y económicas que apunten hacia el aumento de la armonía social. La cuestión del momento es recrear espacios y crear lazos sociales que aumenten la igualdad de oportunidades para las mujeres y los hombres en la vida rural y urbana."

Nueva Agenda Urbana – Hábitat III (2016) que "representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer." Este documento, además de describir los desafíos y oportunidades de la Agenda, analiza también cómo las políticas pueden garantizar la igualdad de género.

II ESTATAL

Constitución Española, en cuyo artículo 14 señala que "Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social." También en el artículo 9.2: "Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social".

Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, en su artículo 2, donde se añade un segundo párrafo en el apartado 1.b) del artículo 24 de la Ley 50/1997, del Gobierno, con la siguiente redacción: "*En todo caso, los reglamentos deberán ir acompañados de un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo.*"

Ley de Régimen Jurídico del Sector Público de 2015, en cuyo artículo 26 sobre Procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y Reglamentos, exige, dentro de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, "*Impacto por razón de género, que analizará y valorará los resultados que se puedan seguir de la aprobación de la norma desde la perspectiva de la eliminación de desigualdades y de su contribución a la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, a partir de los indicadores de situación de partida, de previsión de resultados y de previsión de impacto*"

Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (RDL 7/2015, de 30 de octubre), que en su artículo 1 recoge, como objetivo de la Ley, la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo. Más en concreto, en su artículo 20.1.c) dispone que las Administraciones públicas competentes en ordenación territorial y urbanística deben atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, a los principios de accesibilidad universal, movilidad, eficiencia energética, garantía del suministro de agua, prevención de riesgos y protección frente a la contaminación.

Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. Su artículo 31.3 establece que las Administraciones públicas tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de la ciudad, las políticas urbanas y la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, utilizando especialmente mecanismos que favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.

III AUTONÓMICO

El **Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias** recoge el mandato constitucional y, en su art. 9.2 insta a las instituciones autonómicas a promover, dentro de sus competencias, la igualdad y libertad efectivas de todos los grupos sociales.

Ley 2/2011, de 11 de marzo, del Principado de Asturias para la **Igualdad de Mujeres y Hombres y la Erradicación de la Violencia de Género** que, en su art. 4 establece que todos los proyectos de Ley, proyectos de decreto o planes de especial relevancia económica, social, artística y cultural deben incorporar un informe de impacto de género. El art. 49.1 establece además la elaboración de informes de evaluación sobre el conjunto de actividades desarrolladas en relación con el principio de igualdad entre hombres y mujeres y que, en el art. 49.2 establece la posibilidad de que esos informes propongan introducir criterios correctores sobre las políticas públicas con el fin de adecuarlas al objeto de la Ley.

IV MUNICIPAL

Instrucción 10/2020, relativa a la **inclusión sistemática de la variable sexo en los estudios, estadísticas, encuestas y recogida de datos** que se lleven a cabo en el ayuntamiento de Gíjón/Xixón, desagregando los datos por sexos con el fin de garantizar la integración efectiva de la perspectiva de género en la actividad ordinaria. Cuyo objeto dispone que "*realizar un análisis diferenciado tiene una importancia transcendental a la hora obtener un mejor conocimiento de la realidad social, conocer la situación de igualdad y equidad, contribuir a superar situaciones de discriminación padecida por las mujeres y planificar las medidas de actuación necesarias para corregir las posibles desviaciones.*"

5.1.2 MARCO CONCEPTUAL

I PUNTO DE PARTIDA

Aplicar la perspectiva género al urbanismo implica repensar los procesos y políticas urbanas desde una óptica crítica y sensible, con el objetivo de conseguir ciudades más inclusivas y diversas, que permitan que todas las personas se desarrollen en igualdad de condiciones y que eviten la reproducción de fenómenos y conductas discriminatorias.

Para ello, y como punto de partida, es necesario entender el escenario actual como un **escenario que no es neutro**. El urbanismo -así como la toma de decisiones respecto a la ciudad- no solo ha sido tradicionalmente una disciplina ejercida mayoritariamente por hombres, sino que además ha puesto el foco, como sujeto, al hombre joven, sano y trabajador (y generalmente motorizado). El androcentrismo y los intereses dominantes han dado paso a ciudades en las que se han priorizado las tareas productivas frente a las reproductivas, que habitualmente recaían y siguen recayendo sobre el rol asignado a las mujeres.

Debemos tener en cuenta que las transformaciones asociadas a las políticas urbanas son lentas, por lo que la ciudad actual bebe de las decisiones del pasado, donde la discriminación por motivos de género estaba completamente integrada en la toma de decisiones.

Para combatir la inercia derivada del desigual escenario actual harán falta políticas y actos intencionales. Esto implica que toda intervención debe adoptar una posición claramente activa, introduciendo e incorporando los mecanismos y medidas necesarias que permitan compensar las desigualdades, acabar con las prácticas discriminatorias, y evitar la generación de nuevas discriminaciones (derivadas del género o de cualquier otra condición no hegemónica, muchas veces interconectadas).

Es pertinente, por tanto, adoptar una **óptica interseccional** que implica asumir la diversidad a la hora de hablar de feminismo, de sus voces y sus retos, y poner el foco en que distintas desigualdades vinculadas a factores como el origen, la racialización, la condición socioeconómica, la edad, la diversidad funcional, la diversidad sexual etc., que están conectadas y se entrecruzan.

Es necesario tener en cuenta, también la **transversalidad de la visión de género** a la hora de valorar el impacto de este Plan. Así, este documento recoge la evaluación del impacto de género de las medidas que en este proyecto se contemplan, tanto en el proceso de redacción de los distintos documentos como en la propuesta de ordenación y la normativa urbanística.

II SUBJETIVIDAD Y EXPERIENCIA

Una de las claves principales que aportan los feminismos aplicados al urbanismo es la valoración de la subjetividad y la experiencia cualitativa a la hora de abordar proyectos urbanos. Entender que no hay un sujeto tipo para el que diseñar la ciudad sino un conjunto de diversidades, con distintos hábitos, necesidades y deseos, nos lleva a desarrollar procesos donde se integren las visiones cualitativas de la población, así como las experiencias no hegemónicas.

En este sentido, es fundamental:

- Dar valor a la diversidad, construyendo procesos que integren personas de distintos perfiles e identidades (infancia, diversidad funcional y cognitiva, diversidad cultural, etc.).
- Prestar atención a las diferentes vivencias y desigualdades percibidas, provocadas por motivo de sexo, género, racialización, condiciones socioeconómicas, habilidades, etc.).

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Al mismo tiempo, es importante recalcar que las transformaciones urbanas, en ciudades y territorios están interconectadas con las trasformaciones sociales, por lo que el urbanismo y la arquitectura tienen un impacto sobre cómo las personas viven y se desarrollan en la ciudad, tanto desde parámetros cuantificables como desde perspectivas culturales, identitarias o simbólicas.

III SEGURIDAD

La perspectiva de género aplicada al espacio público ha tenido un mayor recorrido combatiendo la **inseguridad** y la percepción de seguridad. Para ello, se plantea:

- Proponer espacios que no generen sensación de inseguridad, ya sea por sus características físicas -iluminación, visibilidad, aislamiento- o por la actividad que en ellos se realiza, frente a la ausencia de ella.
- Dotar de recursos urbanos (formales e informales) para poder pedir ayuda.

Fomentar espacios que empoderen a las mujeres –desde el simbolismo y representatividad-, evitar los espacios masculinizados que perpetúan las relaciones desiguales y acabar con las representaciones sexistas en el espacio público.

FEMMES ET VILLES-MONTREAL (ANNE MICHAUD)

Guía para un entorno urbano seguro

Se definen 6 principios para garantizar la seguridad desde la perspectiva de género:

1. *Saber dónde estás y a dónde vas.*
2. *Ver y ser vista.*
3. *Oír y ser oída.*
4. *Escapar y conseguir ayuda.*
5. *Vivir en un entorno limpio y acogedor.*
6. *Actuar colectivamente: centros de mujeres.*

METRÓPOLIS + WOMAN IN CITIES

Seguridad y Espacio Público

Se estructuran las políticas públicas para la seguridad en el espacio público en tres grandes grupos:

- ***Reactivas** (que dan respuesta a una agresión después de que esta suceda).*
- ***Preventivas** (que aspiran a prevenir la violencia sexual).*
- ***Transformadoras** (que aspiran a erradicar los sistemas que perpetúan la violencia contra la mujer).*

IV VIDA COTIDIANA Y SU COMPLEJIDAD

El urbanismo tradicional ha priorizado las tareas productivas, rol que ha recaído principalmente en los hombres hasta la incorporación de la mujer al mundo laboral, frente a las reproductivas, que habitualmente recaían - y siguen recayendo- sobre el rol asignado a las mujeres.

Garantizar que la ciudad permita conciliar actividades productivas, reproductivas, personales y comunitarias, en igualdad de condiciones, es un gran reto del urbanismo feminista. Para ello, es imprescindible analizar las redes cotidianas y diversificar las actividades vinculadas a la ciudad de proximidad. Cabe repensar para ello:

- **La movilidad urbana: modos de transporte, tiempos y calidad de los desplazamientos.** La movilidad es un campo en el que la lectura desde el género tiene un gran peso. Las mujeres siguen siendo las principales usuarias del transporte público, mientras que los hombres lo son del coche.
- **La calidad y la distribución de espacios públicos**: el confort de la red peatonal, las condiciones de accesibilidad (aceras donde pueda pasar un carro de la compra, un carrito de bebé o una silla de ruedas).
- **La mezcla de usos y de actividades**, facilitando la conciliación entre distintas actividades cotidianas.
- **Las dotaciones y servicios públicos**, que deben plantearse conectados entre sí y ser accesibles, a un radio de proximidad adecuado.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Las tareas de cuidados se han relegado en nuestras ciudades modernas al ámbito doméstico, invisibilizando las necesidades asociadas a los mismos y precarizando su desarrollo, cuando el escenario es el espacio público. Para favorecer un buen desarrollo de las tareas reproductivas en esferas públicas será imprescindible adecuar y adaptar un espacio público en muchos casos no preparado para ello:

- Adecuar el equipamiento del espacio público, servicios y dotaciones con aseos, cambiadores, fuentes, etc.
- Plantear dotaciones auxiliares asociadas a espacios de afluencia.
- Diseñar espacios seguros que fomenten la autonomía de las personas, principalmente de la infancia y de las personas con diversidad funcional y cognitiva.

V ESPACIO PARA LOS CUIDADOS

Dentro del espacio construido, encontramos replicadas muchas veces las jerarquías que se perciben con facilidad a escala ciudad: los espacios que alojan tareas de cuidados, vinculadas tradicionalmente a las mujeres son en muchos casos inexistentes o con una distribución y dimensiones insuficientes. Incluso dentro de los espacios laborales, en los edificios con carácter terciario, son muchas las mejoras que la perspectiva feminista aporta a la arquitectura, también en el ámbito dotacional y con relación al urbanismo tradicional:

- Visión de género en la distribución espacial.
- Mezcla de usos y actividades.
- Diversidad tipológica.
- Espacios intermedios. Entre el espacio público y el privado.
- Espacios comunitarios vinculados al ámbito laboral.

VI FEMINISMO Y ECOLOGISMO

Muchos feminismos a lo largo de la historia han estado vinculados al ecologismo, desde distintas posiciones y principios. El llamado “ecofeminismo” vinculado al urbanismo, sobre todo en su vertiente más actual, pone el foco en construir espacios que permitan tanto **el autocuidado y el cuidado de otras personas como el cuidado del medio ambiente**, considerando este mundo imprescindible en términos de **interdependencia y ecodependencia.**

VII IDENTIDAD Y SIMBOLISMO

Uno de los principales objetivos del feminismo ha sido y sigue siendo alcanzar el reconocimiento social, dejar atrás la exclusión sistemática de los ámbitos donde se determina el valor social para obtener dicho reconocimiento de manera explícita. Es por ello que, en este objetivo, **el papel del espacio público como escenario de representación es fundamental**, articulando las identidades personales dentro de un espacio plural de reconocimientos.

5.1.3 OBJETO DE LA MEMORIA

Atendiendo al marco normativo y conceptual descrito, se elabora la siguiente memoria con la finalidad de constatar que el **PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL APP-PE-NG NAVAL GIJÓN, “Gijón Azul – Parque del Mar”,** a través de los documentos que lo componen (Memoria Informativa, Memoria de Ordenación, Normas Urbanísticas y Estudios Anexos) incorpora el principio de igualdad entre mujeres y hombres y responde a un enfoque inclusivo de la planificación urbanística, que pasa por:

- Facilitar la conciliación de la vida familiar, laboral, personal y comunitaria de todas las personas y el apoyo al buen desarrollo de tareas de cuidados.
- Fomentar la diversidad y atender la pluralidad de necesidades.
- Fomentar la calidad de los espacios construidos para todas las personas.
- Promover entornos urbanos seguros.
- Reforzar un simbolismo que rechace las desigualdades.

- Promover espacios confortables, sostenibles y saludables, que permitan el cuidado de otros, el cuidado propio y el cuidado del medio.

5.1.4 EVALUACIÓN DE LA METODOLOGÍA

En aplicación del principio de transversalidad, se valoran las herramientas empleadas durante la redacción del Plan Especial, la participación desarrollada y la información utilizada para definir la ordenación. La evaluación se centra en comprobar si el proceso ha permitido identificar necesidades diversas y trasladarlas, de forma verificable, a las determinaciones urbanísticas.

I EQUIPOS RESPONSABLES

La redacción del Plan ha sido abordada por un equipo multidisciplinar, con participación de perfiles de arquitectura, urbanismo, geografía, ingeniería, medio ambiente, movilidad, patrimonio y asesoramiento jurídico. Esta composición favorece una lectura transversal de los efectos de la ordenación sobre la vida cotidiana, la accesibilidad, la seguridad, la movilidad y el uso inclusivo del espacio público.

La valoración se apoya principalmente en la incorporación efectiva de criterios de igualdad al diagnóstico, a la participación, a la ordenación y a las Normas Urbanísticas.

II PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y ESTUDIOS PREVIOS

El proceso participativo ha incluido una presentación pública y reuniones individualizadas con agentes vinculados al ámbito de Naval Gijón, asociaciones vecinales y grupos políticos. Las aportaciones se han organizado en torno a aspectos ambientales, funcionales, de movilidad, morfológicos y de imagen urbana, y han servido para identificar prioridades y condicionantes de la propuesta.

Desde la perspectiva de género y diversidad, resulta especialmente relevante la participación del tejido vecinal y la consideración de cuestiones relacionadas con la apertura del recinto al barrio, la continuidad de los recorridos, la accesibilidad al frente marítimo, la seguridad percibida, la diversidad de actividades y la relación entre los nuevos usos y las necesidades cotidianas de El Natahoyo.

En las siguientes fases de información pública y desarrollo de la urbanización se recomienda mantener canales accesibles de participación, recoger los datos de asistencia desagregados por sexo y edad cuando sea posible y documentar expresamente cómo se incorporan o descartan las aportaciones con incidencia en la igualdad.

La evaluación se apoya en la información urbanística, ambiental, paisajística, patrimonial, acústica y de movilidad elaborada para el Plan Especial, así como en el análisis de las conexiones con El Natahoyo, el Acuario, la playa de Poniente, el borde portuario y el resto de la ciudad.

5.1.5 EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

I CRITERIOS DE EVALUACIÓN

La propuesta del Plan Especial, desarrollada en los documentos de Memoria de Ordenación y Normativa Urbanística, en lo relativo al impacto de género, se evalúa atendiendo a los siguientes criterios.:

1. Proximidad y compatibilidad entre actividades productivas, dotacionales, terciarias y espacios públicos.
2. Accesibilidad universal, movilidad cotidiana y continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas.
3. Diversidad de usos, personas usuarias y franjas horarias.
4. Seguridad real y percibida en el espacio público y en los accesos a los edificios.
5. Confort ambiental, salud, contacto con el mar y adaptación climática.
6. Integración del patrimonio industrial y reconocimiento de la memoria colectiva del lugar.

II PROXIMIDAD, VIDA COTIDIANA Y CUIDADOS

La propuesta realizada plantea un nuevo tejido urbano que apoya la **conciliación de la vida laboral, familiar, personal y comunitaria** y el **buen desarrollo de las tareas cotidianas y de cuidados**, tanto de las personas que acudan al Parque Científico-Tecnológico como de las habitantes de los tejidos residenciales

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

colindantes. Se propone para ello una ordenación que fomenta la **mezcla de usos** (comercial, empresarial y dotacional) y se crean de nodos de actividad de proximidad. Las dotaciones propuestas son, principalmente, espacios deportivos y una guardería, que ayude a conciliar la vida profesional y personal de las personas que acudan al ámbito.

La ordenación transforma un recinto industrial cerrado en una pieza urbana abierta y conectada con El Natahoyo y el litoral. La mezcla de usos científico-tecnológicos vinculados a la economía azul, usos complementarios en planta baja, una parcela de equipamiento público y una red continua de espacios libres supone la creación efectiva de nodos de actividad de proximidad, que puede reducir desplazamientos y favorecer el uso cotidiano del ámbito por trabajadores, residentes y visitantes.

La localización de actividades complementarias junto a los principales espacios públicos contribuye a la proximidad y a la presencia de personas en distintas franjas horarias. La definición concreta del equipamiento y de los servicios deberá atender a las necesidades del barrio y evitar que el ámbito funcione exclusivamente como enclave laboral.

La ordenación propuesta fomenta los **recorridos peatonales y de proximidad**, que discurren por las calles más activas.

El proyecto de urbanización deberá incorporar áreas de estancia, bancos con respaldo y apoyabrazos, fuentes de agua potable, aseos accesibles cuando resulten viables, espacios de sombra y refugio climático, y lugares aptos para la espera, el acompañamiento y el cuidado de personas de distintas edades.

III ESPACIOS PÚBLICOS, EQUIPAMIENTOS Y ACCESIBILIDAD

La propuesta concentra los espacios libres principales en el borde marítimo, los muelles y el dique, y reserva una parcela de equipamiento público de 2.392 m² de suelo en continuidad con el Acuario. Esta disposición favorece la recuperación del frente litoral y su integración en una red de espacios de uso colectivo.

Los espacios y dotaciones públicas se diseñan con el objetivo de fomentar la diversidad y atender la pluralidad de necesidades. La red de espacios libres permite un uso diversificado del espacio público, debiendo admitir usos simultáneos y no excluyentes, combinando zonas de estancia tranquila, juego libre, actividad física informal y contemplación del paisaje marítimo.

En lo relativo a la accesibilidad universal, ésta debe entenderse como una condición continua del itinerario, no limitada al cumplimiento geométrico de pendientes y anchuras. El proyecto de urbanización deberá garantizar pavimentos estables y no deslizantes, ausencia de obstáculos, vados y cruces legibles, mobiliario fuera de la banda de circulación, señalización comprensible y áreas de descanso a distancias adecuadas.

IV MOVILIDAD COTIDIANA Y CONEXIONES

La continuidad del paseo marítimo hacia la playa de Poniente y el Acuario, la conexión con la trama de El Natahoyo y la previsión de itinerarios peatonales y ciclistas mejoran la autonomía de quienes no disponen de vehículo privado. Este efecto es favorable desde la perspectiva de género, dada la mayor complejidad habitual de los desplazamientos asociados a tareas de cuidado.

La ordenación deberá coordinarse con el transporte público, localización de paradas de autobús, etc., y con los itinerarios accesibles del entorno. Los aparcamientos para bicicletas se situarán próximos a los accesos, serán visibles e iluminados, e incorporarán soluciones adecuadas para bicicletas adaptadas y de carga.

V NATURALEZA, SALUD Y ADAPTACIÓN CLIMÁTICA

La apertura del borde marítimo, la creación de espacios libres y la preservación de los elementos vegetales de interés ofrecen oportunidades para el descanso, la actividad física y el contacto con el paisaje. Estos beneficios deben distribuirse de forma equitativa mediante recorridos accesibles, áreas de sombra y espacios de estancia para personas con distintas capacidades y ritmos de uso.

El proyecto de urbanización deberá reforzar la infraestructura verde, seleccionar especies adaptadas al ambiente litoral, reducir superficies impermeables, gestionar de forma sostenible las aguas pluviales y prever medidas frente al viento, la radiación solar, las altas temperaturas y los posibles efectos del cambio climático sobre el frente costero.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

VI SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Estos recorridos peatonales principales se diseñan considerando parámetros que puedan reforzar la seguridad en el espacio público:

1. Fachadas activas que permitan la vigilancia informal, promoviendo las alineaciones a la calle en los ejes principales y la apertura de huecos.

   En las zonas donde la edificación se localiza con retranqueos desde la alineación, se ha situado a una distancia que permite un control visual del espacio público desde el edificio.

   La obligación de apertura de huecos en las fachadas, en principio con el objetivo de mejorar la iluminación interior de los espacios de trabajo, contribuye también a la seguridad del entorno.

2. Diversidad de actividades con amplio rango temporal vinculada directamente a los espacios públicos.

   Si bien los usos permitidos en el interior del ámbito son de carácter producitvo, terciario y dotacional, se ha diseñado de forma que se accesible desde las zonas residenciales y de ocio cercanas, de forma que se mantenga con "vida urbana" también en los horarios y días en que no haya actividad laboral.

   Los espacios libres, los equipamientos, los servicios de hostelería, comercio y servicios personales que pudieran instalarse en el ámbito se han localizado en puntos fácilmente accesibles desde el entorno y conectados por paseos peatonales y para bicicletas de fácil lectura.

3. Minimización de vallados y cierres perimetrales, que faciliten así la permeabilidad visual desde el espacio público y permitan una buena comprensión espacial.

   En manzanas 2, 3 y 4 se prohíben los vallados de las parcelas, proponiendo la distinción entre ellas y el espacio público únicamente con un cambio de pavimento, textura o vegetación de pequeño porte. Así, la continuidad visual entre espacio público y privado está garantizada.

   Se evitará la formación de fondos de saco o pasillos estrechos.

   La iluminación y la actividad no deben concentrarse únicamente en el eje viario, sino extenderse a los recorridos peatonales del borde marítimo y a los accesos al transporte público.

4. Recorridos peatonales.

   La ordenación detallada y el proyecto de urbanización deberán asegurar: continuidad y claridad de los itinerarios; visibilidad en cruces y cambios de dirección; iluminación homogénea sin deslumbramientos ni zonas de fuerte contraste; tratamiento seguro de los muelles y bordes de agua; mantenimiento de la vegetación sin generar ocultamientos; y localización visible de puntos de ayuda y emergencia.

   Así, la red peatonal no debe contar con grandes tramos longitudinales sin intersecciones o que crucen espacios potencialmente inseguros de noche, como aparcamientos o espacios libres.

   Los recorridos peatonales principales discurren paralelos a las vías rodadas, uniendo zonas donde se localizan las distintas actividades lúdicas y de equipamientos.

5. Diseño de accesos a los edificios sensible a la percepción de inseguridad. en los que se presta atención a la posibilidad de flujo nocturno de entrada y salida.

   Así, por ejemplo, dentro de las parcelas se establecen las siguientes condiciones:

   Acceso seguro:

   - *El diseño del espacio debe ser eficaz en lo relativo a la seguridad de los accesos en todos los aspectos.*
   - *Así, los caminos peatonales del interior de la parcela deber conformar accesos directos y de corto recorrido desde el límite de la misma hasta cualquier entrada del edificio y, en su caso, están conectados con los recorridos peatonales públicos externos para proporcionar el acceso a nodos de transporte local y a otros servicios exteriores.*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

- *Estas mismas condiciones de seguridad son de aplicación a los aparcamientos cubiertos o subterráneos por el que los usuarios, ya sea a pie o con un medio de transporte, deban acceder al edificio.*

Aparcamientos de bicicletas, que deben estar:

- *Convenientemente iluminados e integrados en un entorno arquitectónico seguro.*
- *Ubicados preferentemente junto a los accesos o en el interior del edificio, con una distancia máxima a la entrada del mismo de 100 m, equivalente a un minuto a pie.*
- *Deben ser visibles desde el edificio y de fácil acceso desde los carriles bici o viarios compartidos exteriores de acceso al edificio.*

6. Aspectos normativos relativos a la iluminación del espacio público.

   La normativa garantiza unos niveles de iluminación general suficientes que lleguen a todos los puntos de recorridos peatonales para garantizar “ver y ser vista”

VII DISEÑO DE LOS ESPACIOS CONSTRUIDOS

Las ordenanzas NG-1 y NG-2 permiten tipologías flexibles y la implantación de edificios multiusuario, usos científico-tecnológicos y actividades complementarias.

Los proyectos edificatorios deberán aplicar criterios de diseño universal y prever accesos directos, legibles y protegidos de la intemperie, recorridos interiores sencillos, espacios comunes inclusivos y condiciones adecuadas de iluminación, ventilación y confort térmico.

Los espacios de trabajo y equipamientos deberán contemplar necesidades diversas: aseos accesibles y no discriminatorios, espacios para lactancia o cuidados cuando proceda, áreas de descanso, vestuarios inclusivos y soluciones que permitan adaptar los puestos a diferentes capacidades físicas, sensoriales y cognitivas.

Para el diseño de los espacios construidos se plantean criterios que buscan garantizar la calidad del espacio interior (calidad lumínica, calidad visual, confort climático, etc.).

La normativa urbanística plantea criterios para mejorar la calidad de los espacios interiores de los edificios desarrollando medidas relativas a los siguientes aspectos:

Confort visual:

- Iluminación natural en las zonas del edificio con una ocupación continuada. Deberá contar con ventanas al exterior en paramentos verticales, que pueden complementarse con luz cenital para conseguir una calidad mínima de uniformidad en la iluminación.
- Se regulan también las vistas al exterior, ya sea a espacios abiertos o a otros edificios, con unas distancias mínimas que permitan el proceso de adaptación visual. Se señala expresamente que la “vista del cielo”, si bien es importante, no cuenta como vista l exterior, ya que los que se pretende es potenciar la relación con el entorno.
- Así mismo, se regula la protección frente al deslumbramiento, describiendo sistemas de corrección del deslumbramiento pueden ser pasivos o activos. Los primeros se concretarían en elementos fijos de la edificación (aleros, celosías, etc.), mientras que los segundos son elementos móviles como persianas, parasoles, etc., controlados automáticamente o por los usuarios.

En lo relativo al confort térmico y la calidad del aire, se tienen en cuenta en las normas los siguientes aspectos:

- Los edificios deben diseñarse de forma que sea posible la ventilación cruzada para la limpieza y renovación del aire interior. Esta ventilación natural podrá completarse con un sistema mecánico, complementario del primero.
- El confort térmico debe garantizarse tanto a nivel general como de forma individualizada.

Se presta atención al diseño de los espacios intermedios público-privados, tanto en los equipamientos como en los edificios de oficinas y comerciales. Se buscan espacios intermedios que permitan la relación entre las personas y el desarrollo comunitario (espacios de estancia, espera, intercambio, etc.).

VIII PATRIMONIO, IDENTIDAD Y REPRESENTATIVIDAD

La conservación y puesta en valor de el dique, los muelles y los elementos del antiguo astillero contribuye a mantener la memoria industrial y marítima del lugar. La interpretación patrimonial deberá incorporar también la historia social del trabajo y visibilizar la participación de las mujeres y de otros colectivos tradicionalmente poco representados en la actividad portuaria e industrial.

5.2 IMPACTO SOBRE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

5.2.1 MARCO LEGAL

El Impacto en relación sobre la accesibilidad universal queda regulado por la Ley 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, el Decreto 37/2003, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley del Principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, en los ámbitos urbanístico y arquitectónico y la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Conforme a lo recogido en el Artículo 7 del Decreto 37/2003, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley del Principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, en los ámbitos urbanístico y arquitectónico; *"los instrumentos de planeamiento, ordenanzas y proyectos de urbanización que los desarrollen deberán respetar para su aprobación las determinaciones en orden a la promoción de la accesibilidad y supresión de barreras establecidas en la normativa vigente."* Se incorporan de la siguiente forma en la documentación del Plan Especial.

1. Memoria: justificación del cumplimiento de determinaciones, incluida en el apartado siguiente.
2. Normativa del PGO y del Plan Especial.
3. Planos de Ordenación PO-04.1 y 04.2: con definición de las secciones del viario y otros espacios, donde se puede ver el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad.
4. Costes de accesibilidad: se detallarán en el presupuesto del Proyecto de Urbanización que desarrolla el Plan Especial, dentro del Programa de Ejecución. El resumen de dicho presupuesto se incluye en el Estudio Económico del Plan Especial.
5. El mencionado proyecto de urbanización incluye las especificaciones de accesibilidad exigibles en su Estudio de Seguridad y Salud.

5.2.2 CUMPLIMIENTO DE DETERMINACIONES

Las determinaciones relevantes en materia de accesibilidad en la ordenación del presente Plan Especial se concretan en las relativas a los itinerarios accesibles de los espacios públicos urbanizados, justificándose su cumplimiento en los planos de ordenación PO-04.1 y 04.2.

1. Conforme al plano de ordenación PO-04.2, los itinerarios peatonales accesibles previstos en el espacio público cumplen con ancho mínimo de 1,80 m previsto en el artículo 5.2-b de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio.
2. Conforme a lo indicado en el plano de ordenación PO-04.1, las pendientes máximas de los viarios no superan en ningún caso el máximo del 6% establecido en el artículo 5.2-h de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, no llegando siquiera al 2%.
3. Los pasos de peatones se prevén con un ancho de 5 metros, superior al mínimo de 3,5 metros establecido por el artículo 42-a) del reglamento de Accesibilidad (Decreto 135/2018).
4. La Normativa del Plan Especial recoge la obligación de prever, dentro de la reserva mínima de plazas de aparcamiento, un mínimo de 1 plaza por cada 40 para usuarios discapacitados, con las dimensiones mínimas y características establecidas en el artículo 35 de la Orden VIV/561/2010.

El resto de las condiciones de accesibilidad exigibles no corresponden a aspectos relacionados con la ordenación urbanística sino aspectos constructivos, de mobiliario urbano, de tratamiento de espacios libres, señalización, etc.; que corresponderá definir y justificar al proyecto de urbanización.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

5.3 IMPACTO SOBRE LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA

5.3.1 INTRODUCCIÓN

La presente Memoria de Impacto sobre la Infancia y la Adolescencia se redacta con el objeto de evaluar los efectos que la ordenación propuesta por el Plan Especial de Reforma Interior del APP-PE-NG Naval Gijón "Gijón Azul – Parque del Mar" puede producir sobre los derechos, el bienestar y el desarrollo integral de niños, niñas y adolescentes.

Su elaboración responde al principio del interés superior del menor, reconocido como criterio de interpretación, aplicación y actuación de todos los poderes públicos, y persigue garantizar que las determinaciones urbanísticas incorporen una perspectiva específica sobre infancia y adolescencia durante todas las fases de planificación, ejecución y gestión del desarrollo urbanístico.

La planificación urbana constituye uno de los instrumentos públicos con mayor capacidad para condicionar la calidad de vida de la población. La configuración del espacio público, la movilidad, la accesibilidad, la localización de equipamientos, la presencia de naturaleza urbana, la seguridad y las oportunidades de juego y convivencia influyen directamente sobre el desarrollo físico, emocional, cognitivo y social de la infancia y la adolescencia.

En consecuencia, la incorporación de esta perspectiva no constituye únicamente una obligación derivada del marco jurídico vigente, sino también un criterio esencial para avanzar hacia un modelo urbano más inclusivo, saludable, seguro y sostenible para el conjunto de la población.

Son numerosos los instrumentos internacionales, estatales y autonómicos que reconocen la necesidad de integrar los derechos de la infancia en las políticas públicas y, particularmente, en aquellas relacionadas con la planificación urbana, la movilidad, el espacio público y el medio ambiente.

Tomando como referencia dichos instrumentos, la presente memoria analiza la incidencia que las determinaciones del Plan Especial pueden tener sobre la infancia y la adolescencia, valorando especialmente aspectos como:

- La seguridad física y emocional.
- La autonomía progresiva.
- La accesibilidad universal.
- La movilidad cotidiana.
- La disponibilidad de espacios públicos de calidad.
- Las oportunidades de juego, aprendizaje y socialización.
- El acceso a equipamientos.
- La salud ambiental.
- La participación de niños, niñas y adolescentes en la construcción de la ciudad.

El análisis se realiza considerando que la infancia constituye un colectivo especialmente sensible frente a las decisiones urbanísticas, puesto que depende en gran medida de la calidad del espacio público para desarrollar actividades fundamentales para su crecimiento, tales como el juego, la movilidad autónoma, la interacción social o el contacto cotidiano con la naturaleza.

5.3.2 MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE INTERÉS

Son diversos los instrumentos jurídicos y documentos técnicos, tanto internacionales como estatales y autonómicos, que fundamentan la necesidad de incorporar la perspectiva de infancia y adolescencia en la planificación territorial y urbanística.

La presente Memoria toma como referencia los siguientes marcos:

1. Marco internacional

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

a. Convención sobre los Derechos del Niño (Naciones Unidas, 1989), que constituye el principal instrumento internacional de protección de los derechos de la infancia y reconoce a todos los niños, niñas y adolescentes como titulares plenos de derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales, donde prestan especial relevancia:

   - el artículo 3, que establece el principio del interés superior del menor como consideración primordial en todas las decisiones que le afecten;
   - el artículo 12, relativo al derecho a ser escuchado y participar en los asuntos que les conciernen;
   - el artículo 24, que reconoce el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud;
   - el artículo 27, relativo al derecho a un nivel de vida adecuado;
   - el artículo 31, que reconoce expresamente el derecho al juego, al descanso, al ocio y a participar plenamente en la vida cultural.

   Todos estos derechos presentan una relación directa con el diseño urbano y con la calidad del espacio público.

b. Observaciones Generales del Comité de Derechos del Niño, cobran especial importancia

   - Observación General nº 17 (2013), relativa al derecho al descanso, el esparcimiento, el juego y las actividades recreativas.
   - Observación General nº 26 (2023) sobre los derechos de la infancia en relación con el medio ambiente y el cambio climático, que reconoce el derecho de los menores a desarrollarse en entornos saludables, resilientes y sostenibles.
   - Ambos documentos recomiendan que las Administraciones Públicas incorporen de forma transversal la perspectiva de infancia en el diseño de ciudades, barrios y espacios públicos.

c. Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incorporan numerosos compromisos relacionados directamente con la infancia, donde la planificación urbana constituye una herramienta esencial para alcanzar dichos objetivos, entre ellos:

   - ODS 3. Salud y bienestar.
   - ODS 4. Educación de calidad.
   - ODS 10. Reducción de desigualdades.
   - ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles.
   - ODS 13. Acción por el clima.

d. Iniciativa "Child Friendly Cities" (UNICEF)

e. La iniciativa internacional Ciudades Amigas de la Infancia, promovida por UNICEF, establece principios de diseño urbano dirigidos a garantizar que las ciudades favorezcan la autonomía, la participación, el juego, la seguridad y el bienestar de niños, niñas y adolescentes.

f. Aunque carece de carácter normativo, constituye actualmente uno de los principales referentes internacionales para la incorporación de la perspectiva de infancia en las políticas urbanas.

2. Marco estatal

a. Constitución Española

La Constitución Española contiene diversos preceptos directamente relacionados con la protección de la infancia, sin embargo, se pueden destacar:

- artículo 9.2, que obliga a los poderes públicos a promover las condiciones para que la igualdad y la libertad sean reales y efectivas;
- artículo 39, que impone a los poderes públicos la obligación de asegurar la protección integral de los hijos y de la infancia;

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

- artículo 45, relativo al derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado;
- artículo 43, sobre la protección de la salud.

b. Ley Orgánica 1/1996, de Protección Jurídica del Menor, que constituye la norma básica del sistema español de protección de la infancia.

Tras las modificaciones introducidas por la Ley Orgánica 8/2015 y la Ley 26/2015, consolida el principio del interés superior del menor como criterio prioritario para toda actuación administrativa. Entre sus principios destacan:

- la consideración primordial del interés superior del menor;
- el derecho a un desarrollo integral;
- la protección frente a cualquier forma de violencia;
- el derecho a participar en las decisiones que les afecten.

c. Ley Orgánica 8/2021, de protección integral a la infancia y la adolescencia frente a la violencia (LOPIVI).

La LOPIVI introduce una concepción preventiva de la protección infantil, obligando a que todas las Administraciones Públicas adopten medidas dirigidas a reducir los factores ambientales que puedan favorecer situaciones de riesgo.

Esta ley reconoce expresamente la importancia del entorno urbano seguro como elemento preventivo frente a la violencia y promueve el diseño de espacios públicos accesibles, inclusivos y protectores.

d. Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. El Real Decreto Legislativo 7/2015 establece que la utilización del suelo debe orientarse al interés general y al desarrollo territorial y urbano sostenible. Entre sus principios se incluyen:

- la accesibilidad universal;
- la cohesión social;
- la protección del medio ambiente;
- la calidad del espacio público;
- la mejora de la calidad de vida urbana.

Todos ellos guardan una estrecha relación con la garantía de los derechos de la infancia.

3. Marco del Principado de Asturias

a. Estatuto de Autonomía

El Estatuto de Autonomía atribuye al Principado competencias en materia de protección de menores, servicios sociales, ordenación del territorio, urbanismo, vivienda, educación y salud pública, configurando el marco competencial para el desarrollo de políticas públicas dirigidas a la infancia.

b. Ley del Principado de Asturias 1/1995, de Protección del Menor

Esta norma constituye el principal referente autonómico en materia de protección de menores.

Su finalidad es garantizar el desarrollo integral de niños, niñas y adolescentes, promoviendo actuaciones preventivas desde todos los ámbitos de intervención pública, incluidos aquellos relacionados con el entorno físico donde se desarrolla la vida cotidiana.

c. Normativa autonómica sectorial

Igualmente, se han tenido en consideración las disposiciones autonómicas relativas a:

- servicios sociales;
- accesibilidad universal;

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

- salud pública;
- educación;
- participación ciudadana;
- protección ambiental;
- movilidad sostenible;
- espacios públicos y equipamientos.

Todas ellas configuran un marco normativo que exige que las actuaciones urbanísticas favorezcan entornos inclusivos, seguros y saludables para la población infantil y adolescente.

5.3.3 MARCO CONCEPTUAL

I PUNTO DE PARTIDA

Incorporar la perspectiva de la infancia y la adolescencia al urbanismo supone reconocer que la ciudad no es un espacio neutro desde el punto de vista generacional. Las decisiones relativas al planeamiento, la urbanización y el diseño del espacio público condicionan de forma directa las oportunidades de desarrollo, aprendizaje, autonomía, juego y socialización de niños, niñas y adolescentes.

Tradicionalmente, la planificación urbana ha priorizado las necesidades asociadas a la población adulta y, especialmente, a la movilidad motorizada y a las actividades económicas. Como consecuencia, numerosos espacios urbanos han sido diseñados considerando como usuario tipo a una persona adulta, autónoma y con capacidad plena de desplazamiento, relegando a un segundo plano las necesidades específicas de la infancia, las personas mayores y aquellas con diversidad funcional.

Esta forma de construir la ciudad ha reducido progresivamente la autonomía infantil, limitando la posibilidad de desplazarse de manera independiente, utilizar el espacio público como lugar de encuentro o desarrollar actividades espontáneas de juego y relación social.

La infancia constituye uno de los colectivos más sensibles frente a la calidad del entorno urbano. La configuración de calles, plazas, parques, equipamientos y recorridos cotidianos influye directamente sobre aspectos tan relevantes como:

- el desarrollo físico;
- la salud mental;
- la adquisición de autonomía;
- la actividad física diaria;
- la educación ambiental;
- la capacidad de socialización;
- la igualdad de oportunidades;
- el sentimiento de pertenencia al barrio.

Por ello, el urbanismo contemporáneo incorpora progresivamente el principio de que una ciudad adecuada para la infancia constituye, al mismo tiempo, una ciudad mejor para el conjunto de la población.

La incorporación de esta perspectiva exige abandonar la consideración de niños, niñas y adolescentes como meros usuarios pasivos del espacio urbano y reconocerlos como ciudadanos titulares de derechos, cuya experiencia cotidiana debe ser tenida en cuenta durante los procesos de planificación.

II EL INTERÉS SUPERIOR DEL MENOR COMO PRINCIPIO DEL PLANEAMIENTO

El principio del interés superior del menor constituye el eje central de toda actuación administrativa que pueda afectar a la infancia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Este principio, recogido en el artículo 3 de la Convención sobre los Derechos del Niño y desarrollado en la Ley Orgánica 1/1996, exige valorar de forma específica cómo las decisiones públicas afectan al bienestar presente y futuro de niños, niñas y adolescentes.

En el ámbito urbanístico ello implica que la ordenación territorial no debe limitarse a cumplir parámetros funcionales o edificatorios, sino que debe valorar también la incidencia de sus determinaciones sobre cuestiones como:

- la seguridad cotidiana;
- la posibilidad de desplazarse caminando o en bicicleta;
- el acceso a espacios libres;
- la proximidad a equipamientos;
- la calidad ambiental;
- las oportunidades de juego;
- la reducción de desigualdades sociales.

Desde esta perspectiva, la evaluación del impacto sobre la infancia no constituye un análisis sectorial independiente, sino un criterio transversal que debe informar el conjunto de las decisiones urbanísticas.

III AUTONOMÍA INFANTIL Y DESARROLLO PERSONAL

Uno de los principales indicadores de calidad urbana es el grado de autonomía que el entorno permite desarrollar a niños, niñas y adolescentes.

La posibilidad de acudir caminando al colegio, desplazarse hasta un parque, visitar una biblioteca, practicar deporte o reunirse con otras personas sin una dependencia permanente del vehículo privado constituye un elemento fundamental para el desarrollo personal.

Diversos estudios internacionales han puesto de manifiesto que la reducción progresiva de la autonomía infantil está estrechamente relacionada con:

- el incremento del tráfico motorizado;
- la fragmentación urbana;
- la percepción de inseguridad;
- la desaparición de espacios públicos de calidad;
- la escasez de itinerarios seguros.

Por ello, una ciudad adaptada a la infancia debe favorecer recorridos continuos, fácilmente comprensibles y suficientemente protegidos frente a los riesgos derivados del tráfico y de otras situaciones de vulnerabilidad.

IV EL JUEGO COMO DERECHO Y COMO HERRAMIENTA DE PLANIFICACIÓN

La Convención sobre los Derechos del Niño reconoce expresamente el derecho al juego. Lejos de constituir una actividad exclusivamente recreativa, el juego representa uno de los principales mecanismos de aprendizaje durante la infancia. Pues, a través del juego se desarrollan:

- habilidades cognitivas;
- competencias sociales;
- capacidades motrices;
- creatividad;
- autonomía;
- resiliencia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Desde el punto de vista urbanístico, ello implica que el espacio público debe ofrecer oportunidades de juego distribuidas por toda la ciudad y no exclusivamente concentradas en parques infantiles convencionales.

Los nuevos enfoques de planificación urbana promueven la denominada ciudad jugable, en la que calles, plazas, paseos, parques y espacios naturales permiten desarrollar experiencias lúdicas adaptadas a diferentes edades.

Ello requiere diseñar espacios flexibles, inclusivos y accesibles que admitan múltiples formas de utilización y favorezcan el encuentro entre distintas generaciones.

V MOVILIDAD COTIDIANA

La movilidad constituye uno de los factores que mayor influencia ejercen sobre la calidad de vida de la infancia.

Mientras que las personas adultas organizan sus desplazamientos principalmente en función del trabajo, la movilidad infantil responde a una red mucho más compleja que incluye:

- centros educativos;
- instalaciones deportivas;
- actividades culturales;
- espacios de juego;
- visitas familiares;
- relaciones sociales.

Esta movilidad requiere recorridos seguros, accesibles y continuos. La promoción de desplazamientos peatonales y ciclistas contribuye simultáneamente a:

- mejorar la salud;
- reducir la contaminación;
- favorecer la autonomía;
- incrementar la actividad física;
- disminuir la dependencia del vehículo privado.

La planificación urbana debe favorecer esta movilidad cotidiana mediante una adecuada jerarquización viaria, calmado del tráfico, continuidad peatonal y buena conexión con el transporte público.

VI SEGURIDAD Y PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

La seguridad constituye uno de los elementos esenciales para que niños, niñas y adolescentes puedan utilizar el espacio público de forma autónoma.

No debe entenderse únicamente como ausencia de accidentes o delitos, sino también como percepción subjetiva de confianza. Esta percepción depende de numerosos factores:

- iluminación;
- visibilidad;
- diversidad de actividades;
- presencia continuada de personas;
- buena orientación espacial;
- eliminación de espacios residuales;
- calidad del mantenimiento urbano.

La experiencia demuestra que los espacios más seguros son aquellos donde coinciden diferentes usos, existe actividad durante amplias franjas horarias y la vigilancia informal se produce de forma natural desde edificios, comercios y equipamientos.

VII NATURALEZA, SALUD Y BIENESTAR

El acceso cotidiano a espacios verdes constituye uno de los principales factores protectores del desarrollo infantil. La evidencia científica relaciona la presencia de naturaleza urbana con:

- menores niveles de estrés;
- mejora del desarrollo cognitivo;
- incremento de la actividad física;
- mejor salud mental;
- reducción del efecto isla de calor;
- mayor resiliencia frente al cambio climático.

En consecuencia, la infraestructura verde debe concebirse como un elemento estructural del planeamiento y no únicamente como un componente paisajístico.

VIII PARTICIPACIÓN INFANTIL

La participación constituye uno de los principios fundamentales de la Convención sobre los Derechos del Niño.

Los infantes y adolescentes poseen una percepción del espacio urbano distinta de la población adulta y aportan información especialmente valiosa sobre:

- recorridos cotidianos;
- espacios inseguros;
- lugares de encuentro;
- zonas de juego;
- conflictos de movilidad;
- necesidades de equipamientos.

Por ello, los procesos participativos asociados al planeamiento urbanístico deben facilitar mecanismos adecuados para recoger su experiencia y valorar sus aportaciones.

La incorporación de esta información mejora la calidad técnica de las propuestas y fortalece el sentimiento de pertenencia al entorno urbano.

IX CIUDAD INCLUSIVA E INTERGENERACIONAL

La planificación orientada a la infancia no persigue crear espacios exclusivos para niños y niñas, sino construir una ciudad inclusiva capaz de responder simultáneamente a las necesidades de todas las generaciones.

Las soluciones que favorecen la autonomía infantil suelen producir beneficios para el conjunto de la población:

- mejor accesibilidad;
- calles más seguras;
- menor contaminación;
- mayor actividad física;
- incremento de la cohesión social;
- espacios públicos más confortables;

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

- mayor calidad ambiental.

En este sentido, la perspectiva de infancia converge con otros enfoques transversales como la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el envejecimiento activo, la salud urbana y la sostenibilidad ambiental.

X CRITERIOS GENERALES PARA LA EVALUACIÓN DEL PLAN

A partir del marco conceptual expuesto, la evaluación del impacto sobre la infancia y la adolescencia se desarrollará atendiendo a los siguientes criterios:

- Protección del interés superior del menor en las determinaciones urbanísticas.
- Promoción de la autonomía infantil mediante una red continua de itinerarios seguros.
- Calidad, accesibilidad y diversidad funcional del espacio público.
- Disponibilidad de espacios de juego, estancia y convivencia para diferentes edades.
- Accesibilidad a equipamientos educativos, deportivos, culturales y sociales.
- Seguridad objetiva y percepción de seguridad en recorridos y espacios públicos.
- Contribución a la salud física y mental mediante la incorporación de infraestructura verde y medidas de adaptación climática.
- Participación efectiva de niños, niñas y adolescentes en los procesos de desarrollo y seguimiento del Plan.
- Reducción de desigualdades territoriales y garantía de igualdad de oportunidades.
- Contribución a una ciudad inclusiva, saludable, resiliente e intergeneracional.

5.3.4 OBJETO DE LA MEMORIA

Atendiendo al marco normativo y conceptual anteriormente expuesto, se redacta la presente Memoria de Impacto sobre la Infancia y la Adolescencia con la finalidad de evaluar la incidencia que el Plan Especial de Reforma Interior del APP-PE-NG Naval Gijón "Gijón Azul – Parque del Mar" puede producir sobre los derechos, el bienestar y el desarrollo integral de niños, niñas y adolescentes.

La memoria pretende constatar que el Plan Especial, a través de la Memoria Informativa, la Memoria de Ordenación, las Normas Urbanísticas y el resto de los documentos que integran el expediente, incorpora de forma transversal el principio del interés superior del menor y responde a un modelo de planificación urbana que favorece el desarrollo de ciudades más inclusivas, saludables y accesibles para todas las edades.

En este sentido, la evaluación no se limita a analizar la existencia de espacios específicamente destinados a la infancia, sino que valora el conjunto de la ordenación desde la perspectiva de la utilización cotidiana de la ciudad por niños, niñas y adolescentes.

La memoria tiene como objetivos principales:

- Garantizar que las determinaciones urbanísticas no generen efectos negativos sobre la infancia y la adolescencia.
- Valorar la capacidad del nuevo desarrollo urbano para favorecer la autonomía progresiva de niños, niñas y adolescentes.
- Analizar la calidad del espacio público desde la perspectiva del juego, la convivencia y la movilidad cotidiana.
- Evaluar la accesibilidad universal y la continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas.
- Analizar la proximidad y accesibilidad a los equipamientos públicos.
- Valorar las condiciones de seguridad objetiva y de percepción de seguridad.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

- Comprobar que la ordenación favorece la salud física y mental mediante la incorporación de infraestructura verde, espacios abiertos y medidas de adaptación climática.
- Formular recomendaciones dirigidas a reforzar la incorporación de la perspectiva de infancia durante las posteriores fases de urbanización y edificación.

En consecuencia, la presente memoria constituye un instrumento complementario del planeamiento destinado a verificar que el desarrollo urbanístico contribuye a hacer efectivo el principio del interés superior del menor reconocido por el ordenamiento jurídico.

5.3.5 EVALUACIÓN DE LA METODOLOGÍA

I APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE TRANSVERSALIDAD

La evaluación del impacto sobre la infancia debe entenderse como un análisis transversal que afecta al conjunto de la ordenación urbanística y no únicamente a aquellos elementos tradicionalmente asociados al ocio infantil o a los equipamientos educativos.

En consecuencia, la valoración comprende tanto el proceso seguido para la elaboración del Plan Especial como las determinaciones finalmente incorporadas a la ordenación propuesta.

La evaluación se centra en comprobar si la documentación urbanística ha permitido identificar las necesidades específicas de niños, niñas y adolescentes y si dichas necesidades han sido adecuadamente incorporadas a la propuesta de ordenación. Para ello se analizan:

- la metodología de trabajo;
- la composición del equipo redactor;
- la información utilizada para elaborar el diagnóstico;
- los procesos de participación pública desarrollados;
- la incorporación de criterios de accesibilidad universal;
- la movilidad cotidiana;
- la calidad del espacio público;
- la seguridad;
- la localización de equipamientos;
- la infraestructura verde;
- la conectividad urbana.

Todo ello permite valorar el grado de integración de la perspectiva de infancia durante la elaboración del Plan Especial.

5.3.6 PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y ESTUDIOS PREVIOS

El proceso participativo desarrollado durante la elaboración del Plan Especial ha permitido recoger aportaciones procedentes de administraciones públicas, asociaciones, entidades sociales, colectivos vecinales y agentes vinculados al ámbito objeto de ordenación.

Las cuestiones planteadas durante dicho proceso guardan relación con aspectos funcionales, ambientales, paisajísticos, patrimoniales, de movilidad y de integración urbana, constituyendo una base adecuada para la elaboración de la propuesta.

Desde la perspectiva específica de la infancia y la adolescencia adquieren especial relevancia aquellas aportaciones relacionadas con:

- la apertura del ámbito hacia los barrios colindantes;
- la mejora de la permeabilidad peatonal;
- la continuidad del paseo marítimo;

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

- la recuperación de espacios públicos actualmente inaccesibles;
- la creación de nuevas espacios libres;
- la mejora de la movilidad ciclista;
- el incremento de la seguridad urbana.

No obstante, de acuerdo con las recomendaciones formuladas por UNICEF y por el Comité de los Derechos del Niño, resulta conveniente que las posteriores fases de desarrollo del ámbito incorporen mecanismos específicos de participación dirigidos a niños, niñas y adolescentes.

La experiencia demuestra que la percepción infantil del espacio urbano aporta información especialmente útil para identificar recorridos inseguros, conflictos de movilidad, oportunidades de juego y necesidades cotidianas que frecuentemente no aparecen reflejadas en los procesos participativos convencionales.

Se recomienda, por tanto, que durante la redacción del proyecto de urbanización puedan desarrollarse actividades participativas adaptadas a diferentes grupos de edad, en colaboración con centros educativos, entidades sociales y asociaciones vecinales del entorno.

5.3.7 CRITERIOS DE EVALUACIÓN

La valoración de la ordenación propuesta se estructura en torno a diez grandes criterios que permiten analizar de forma sistemática el impacto del Plan Especial sobre la infancia y la adolescencia.

1. Se analiza la continuidad de los itinerarios, la eliminación de barreras arquitectónicas, la legibilidad del espacio urbano y la posibilidad de utilización autónoma por menores con diferentes capacidades físicas, sensoriales o cognitivas.
2. Se evalúan las condiciones para realizar desplazamientos peatonales y ciclistas seguros, la conexión con el transporte público y la continuidad de los recorridos cotidianos.
3. Se analiza tanto la seguridad objetiva como la percepción de seguridad derivada de la configuración del espacio público, la iluminación, la vigilancia natural y la diversidad de actividades.
4. Se valora la calidad ambiental, la diversidad funcional, la flexibilidad de usos y la capacidad de los espacios públicos para favorecer el juego, la convivencia y la permanencia.
5. Se analiza la disponibilidad de oportunidades de juego distribuidas por el ámbito, evitando la concentración exclusiva en áreas infantiles convencionales.
6. Se estudia la accesibilidad a equipamientos educativos, deportivos, culturales y sociales, así como su adecuada integración dentro de la estructura urbana.
7. Se evalúa la presencia de infraestructura verde, sombra, biodiversidad, confort climático y oportunidades de contacto cotidiano con el medio natural.
8. Se analiza la capacidad de la ordenación para responder a las necesidades de niños, niñas y adolescentes de diferentes edades, capacidades y circunstancias sociales.
9. Se valora el grado de incorporación de mecanismos participativos específicos para la infancia y la adolescencia durante el desarrollo del ámbito.
10. Finalmente, se evalúa la capacidad del nuevo desarrollo para generar un entorno urbano saludable, accesible, resiliente e intergeneracional, que contribuya al bienestar presente y futuro de la población infantil.

5.3.8 EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

I PROXIMIDAD Y VIDA COTIDIANA

Uno de los principales objetivos del urbanismo orientado a la infancia consiste en favorecer el desarrollo de una ciudad de proximidad, en la que niños, niñas y adolescentes puedan acceder de forma segura y autónoma a los servicios, equipamientos y espacios públicos que forman parte de su vida cotidiana.

La ordenación propuesta para el ámbito de Naval Gijón transforma un recinto industrial históricamente cerrado al uso ciudadano en una nueva pieza urbana integrada dentro de la estructura de la ciudad,

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

mejorando significativamente la continuidad de los recorridos peatonales y la relación con los barrios colindantes.

La apertura del ámbito hacia El Natahoyo, el paseo marítimo, el Acuario y la playa de Poniente permite ampliar notablemente las posibilidades de utilización cotidiana del espacio por parte de la población infantil y adolescente.

La mezcla de usos científico-tecnológicos, terciarios, comerciales, dotacionales y de espacios libres genera un entorno urbano con actividad continuada durante diferentes franjas horarias, evitando la creación de áreas monofuncionales que permanezcan desiertas fuera del horario laboral.

Esta diversidad funcional favorece la presencia permanente de personas y mejora las condiciones para el desarrollo de una movilidad cotidiana basada en desplazamientos a pie o en bicicleta.

Desde la perspectiva de la infancia, esta circunstancia resulta especialmente positiva, al reducir la dependencia del vehículo privado y facilitar desplazamientos autónomos hacia espacios públicos, actividades deportivas, equipamientos o zonas de estancia.

No obstante, será conveniente que durante las fases posteriores del desarrollo urbanístico se analice específicamente la posibilidad de incorporar equipamientos destinados a actividades educativas, culturales, deportivas o juveniles que refuercen la utilización cotidiana del ámbito por parte de diferentes grupos de edad.

II ESPACIOS PÚBLICOS, JUEGO Y ACCESIBILIDAD

El espacio público constituye el principal escenario para el desarrollo social de la infancia.

La propuesta de ordenación recupera amplias superficies actualmente inaccesibles para destinarlas a espacios libres vinculados al frente marítimo, generando una nueva secuencia de plazas, paseos y áreas de estancia de elevado valor ambiental.

Desde la perspectiva de la infancia, la calidad de estos espacios no debe medirse únicamente por su superficie, sino también por su capacidad para admitir diferentes formas de utilización.

Los espacios públicos deberán diseñarse de forma que permitan el desarrollo de diferentes actividades simultáneamente, tales como:

- juego espontáneo;
- estancia tranquila;
- actividad física informal;
- convivencia intergeneracional;
- aprendizaje ambiental;
- celebración de actividades culturales y educativas.

Especial importancia adquiere la incorporación de criterios de accesibilidad universal.

La accesibilidad debe entenderse como una característica continua de todo el sistema de espacios públicos, garantizando que cualquier niño o niña, con independencia de sus capacidades físicas, sensoriales o cognitivas, pueda utilizar el ámbito de manera autónoma.

En consecuencia, el futuro Proyecto de Urbanización deberá prestar especial atención a:

- pavimentos continuos, estables y antideslizantes;
- itinerarios claramente identificables;
- mobiliario accesible;
- zonas de descanso distribuidas regularmente;
- fuentes de agua potable;
- aseos accesibles cuando resulten viables;

- elementos de sombra;
- espacios de estancia adecuados para personas acompañantes.

Se considera recomendable incorporar criterios de diseño que favorezcan el denominado juego distribuido, evitando concentrar todas las oportunidades de juego en áreas infantiles cerradas y permitiendo que plazas, recorridos y espacios verdes incorporen elementos lúdicos integrados en el paisaje urbano.

III MOVILIDAD COTIDIANA Y AUTONOMÍA PROGRESIVA

La autonomía constituye uno de los principales indicadores internacionales de calidad urbana para la infancia.

La continuidad de los nuevos itinerarios peatonales y ciclistas previstos por el Plan Especial mejora de forma significativa las conexiones entre el ámbito de actuación y los barrios próximos.

La apertura del frente marítimo y la continuidad del paseo litoral permiten generar recorridos seguros y atractivos para el desplazamiento cotidiano.

Esta circunstancia resulta especialmente favorable para adolescentes, que podrán acceder caminando o en bicicleta a nuevos espacios públicos sin necesidad de utilizar el vehículo privado.

Asimismo, la mejora de la permeabilidad urbana facilita la futura implantación de itinerarios escolares seguros y de recorridos peatonales asociados a actividades deportivas, culturales o de ocio.

No obstante, el Proyecto de Urbanización deberá desarrollar con mayor detalle aspectos como:

- tratamiento seguro de los cruces;
- reducción efectiva de velocidades;
- continuidad ciclista;
- señalización específica;
- iluminación homogénea;
- eliminación de puntos de conflicto entre peatones, bicicletas y vehículos.

La ordenación también deberá coordinarse con el sistema de transporte público existente, garantizando que las paradas resulten fácilmente accesibles para la población infantil y adolescente.

IV NATURALEZA, SALUD Y ADAPTACIÓN CLIMÁTICA

El contacto cotidiano con la naturaleza constituye uno de los principales factores protectores de la salud infantil.

La transformación del ámbito industrial en un espacio urbano abierto permite incrementar notablemente la presencia de espacios libres asociados al litoral. Esta circunstancia favorece:

- la actividad física;
- el juego al aire libre;
- el aprendizaje ambiental;
- la reducción del estrés;
- la mejora del confort térmico.

Especial importancia adquiere la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza para afrontar los efectos del cambio climático. En este sentido, el Proyecto de Urbanización deberá reforzar:

- la infraestructura verde;
- el arbolado de sombra;
- los sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- la reducción de superficies impermeables;

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

- la creación de refugios climáticos;
- la biodiversidad urbana.

Estas actuaciones resultan especialmente beneficiosas para la población infantil, al tratarse del colectivo más vulnerable frente a episodios de calor extremo.

V SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

La seguridad constituye uno de los factores que mayor influencia ejercen sobre la utilización cotidiana del espacio urbano por parte de niños, niñas y adolescentes.

La propuesta del Plan Especial incorpora diversos elementos que contribuyen positivamente a este objetivo. Entre ellos destacan:

1. **Vigilancia natural**

   La ordenación favorece la implantación de fachadas activas orientadas hacia el espacio público, incrementando el control visual de calles y plazas, en consecuencia, se deben evitar las fachadas ciegas.

   La presencia continuada de actividad constituye uno de los principales mecanismos de prevención de situaciones de inseguridad.

2. **Diversidad de usos**

   La coexistencia de actividades económicas, comerciales, dotacionales y recreativas favorece la presencia continuada de personas durante diferentes momentos del día.

   Ello reduce la aparición de espacios desocupados y mejora la percepción general de seguridad.

3. **Permeabilidad visual**

   La reducción de vallados y barreras visuales facilita la comprensión espacial del ámbito y evita la aparición de espacios ocultos o de difícil vigilancia.

4. **Claridad de recorridos**

   Los itinerarios principales presentan una estructura sencilla y fácilmente legible, favoreciendo la orientación de niños y adolescentes.

   Durante el desarrollo del Proyecto de Urbanización deberá evitarse la aparición de fondos de saco, recorridos excesivamente aislados o zonas sin visibilidad suficiente.

5. **Iluminación**

   La iluminación deberá garantizar niveles homogéneos de visibilidad, evitando fuertes contrastes, deslumbramientos y zonas de sombra que puedan generar sensación de inseguridad.

   Especial atención requerirán los recorridos junto al frente marítimo y las conexiones con el transporte público.

VI DISEÑO DE LOS ESPACIOS CONSTRUIDOS

Las edificaciones previstas por la ordenación deberán aplicar criterios de diseño universal y accesibilidad desde las primeras fases de proyecto. Se pone especial atención en las siguientes recomendaciones:

- accesos fácilmente identificables;
- recorridos interiores intuitivos;
- espacios de espera confortables;
- aseos familiares y accesibles;
- salas de lactancia cuando proceda;
- mobiliario adaptable;
- espacios comunitarios de relación.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Los edificios destinados a equipamientos deberán contemplar igualmente la diversidad funcional y cognitiva de sus futuros usuarios.

VII PATRIMONIO, IDENTIDAD Y EDUCACIÓN

La recuperación del patrimonio industrial constituye una oportunidad para desarrollar programas educativos dirigidos a la infancia y la adolescencia.

La interpretación del antiguo astillero puede convertirse en un recurso pedagógico que permita comprender la evolución histórica del litoral gijonés, la construcción naval y la transformación del paisaje urbano.

Se recomienda que los futuros proyectos incorporen elementos interpretativos accesibles, recorridos educativos y recursos didácticos adaptados a diferentes edades.

La puesta en valor del patrimonio contribuye igualmente al fortalecimiento del sentimiento de pertenencia y a la construcción de una identidad colectiva vinculada al barrio y al territorio.

VIII VALORACIÓN GLOBAL

Considerando el conjunto de determinaciones incorporadas por el Plan Especial, la evaluación permite concluir que la propuesta presenta, con carácter general, un impacto favorable sobre la infancia y la adolescencia.

La transformación de un recinto industrial cerrado en un nuevo espacio urbano abierto, accesible y conectado con el litoral mejora las oportunidades de movilidad activa, juego, convivencia, actividad física y contacto con la naturaleza.

No obstante, el desarrollo posterior del ámbito deberá reforzar determinados aspectos mediante el Proyecto de Urbanización y los proyectos de edificación, incorporando de forma expresa criterios específicos de diseño urbano orientados a la infancia.

IX MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y RECOMENDACIONES

De la evaluación realizada no se desprenden impactos negativos significativos derivados de la ordenación propuesta sobre la infancia y la adolescencia. No obstante, con el fin de reforzar la incorporación efectiva del principio del interés superior del menor durante las fases posteriores de desarrollo del Plan Especial, se formulan las siguientes recomendaciones.

A. PROYECTO DE URBANIZACIÓN

Durante la redacción del Proyecto de Urbanización se recomienda desarrollar de forma específica los criterios de diseño urbano orientados a la infancia mediante la incorporación de:

- itinerarios peatonales continuos, accesibles y fácilmente identificables;
- cruces seguros con prioridad peatonal;
- medidas de calmado del tráfico;
- continuidad de la red ciclista;
- pavimentos confortables y antideslizantes;
- mobiliario urbano adaptado a diferentes grupos de edad;
- bancos con respaldo y apoyabrazos;
- fuentes de agua potable;
- aseos accesibles cuando técnicamente resulten viables;
- refugios climáticos y zonas de sombra;
- espacios de estancia vinculados a las áreas de juego.

Se recomienda igualmente que el diseño del espacio público favorezca la diversidad de usos y permita la convivencia simultánea de diferentes grupos de edad, evitando la excesiva especialización funcional de los espacios.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341551366605526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

B. Espacios de juego

Las áreas destinadas al juego deberán responder a criterios de inclusión, accesibilidad y diversidad.

Se recomienda evitar modelos basados exclusivamente en parques infantiles convencionales, favoreciendo una red distribuida de oportunidades de juego integrada en el conjunto del espacio público. Se deberá contemplar:

- juego libre;
- juego simbólico;
- juego de exploración;
- actividad física;
- contacto con elementos naturales;
- espacios para adolescentes.

La distribución de estas áreas deberá facilitar su utilización cotidiana desde los distintos recorridos peatonales del ámbito.

C. Seguridad

Con el fin de reforzar la seguridad objetiva y la percepción de seguridad, se recomienda:

- mantener la continuidad visual entre edificios y espacio público;
- evitar recorridos aislados;
- garantizar una iluminación homogénea;
- reducir la presencia de espacios residuales;
- favorecer la mezcla de usos;
- mantener actividad urbana durante amplias franjas horarias.

Asimismo, los elementos vegetales deberán diseñarse y mantenerse evitando la generación de ocultamientos que dificulten el control visual del espacio.

D. Naturaleza y adaptación climática

El Proyecto de Urbanización deberá consolidar una infraestructura verde capaz de mejorar el confort ambiental del ámbito. Se recomienda especialmente:

- incrementar la superficie arbolada;
- seleccionar especies adaptadas al ambiente litoral;
- reforzar la biodiversidad urbana;
- implantar sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- reducir superficies impermeables;
- crear espacios de sombra adecuados para la utilización infantil.

Estas medidas contribuirán a reducir la vulnerabilidad frente al cambio climático y mejorarán las condiciones de utilización cotidiana del espacio público.

E. Participación

Durante las siguientes fases de desarrollo del ámbito resulta recomendable incorporar mecanismos específicos de participación infantil y adolescente.

Estos procesos podrán desarrollarse en colaboración con:

- centros educativos;
- asociaciones vecinales;

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

- entidades juveniles;
- organizaciones sociales;
- órganos municipales de participación.

La información obtenida permitirá identificar necesidades cotidianas difícilmente detectables mediante procesos participativos convencionales.

X INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Con objeto de comprobar la eficacia de las medidas incorporadas por el Plan Especial, se propone establecer un sistema de seguimiento basado en indicadores verificables.

Entre ellos se recomienda considerar los siguientes:

1. **Accesibilidad**
   - Porcentaje de itinerarios plenamente accesibles.
   - Número de barreras arquitectónicas detectadas.
   - Continuidad efectiva de recorridos peatonales.
2. **Movilidad**
   - Longitud de itinerarios peatonales.
   - Longitud de itinerarios ciclistas.
   - Distancia media entre equipamientos y espacios libres.
   - Accesibilidad al transporte público.
3. **Espacios públicos**
   - Superficie de espacios libres por habitante.
   - Número de áreas de juego.
   - Distribución territorial de espacios de estancia.
   - Porcentaje de zonas con sombra.
4. **Seguridad**
   - Niveles de iluminación.
   - Número de puntos considerados inseguros.
   - Accidentes registrados en el ámbito.
   - Percepción ciudadana de seguridad.
5. **Sostenibilidad**
   - Superficie arbolada.
   - Cobertura vegetal.
   - Superficie permeable.
   - Número de refugios climáticos.
6. **Participación**
   - Número de procesos participativos desarrollados.
   - Participación específica de infancia y adolescencia.
   - Incorporación efectiva de propuestas ciudadanas.

XI VALORACIÓN GLOBAL DEL IMPACTO

A la vista del análisis realizado puede concluirse que la ordenación propuesta por el Plan Especial de Reforma Interior del APP-PE-NG Naval Gijón "Gijón Azul – Parque del Mar" presenta, con carácter general, un impacto positivo sobre la infancia y la adolescencia.

La transformación de un recinto industrial históricamente cerrado en un nuevo espacio urbano abierto y conectado con el tejido residencial supone una mejora sustancial de las condiciones de accesibilidad, movilidad, calidad ambiental y disponibilidad de espacios públicos para el conjunto de la población.

La propuesta favorece especialmente:

- la recuperación de espacios de uso ciudadano;
- el incremento de la movilidad peatonal y ciclista;
- la mejora de la conectividad urbana;
- el contacto con el frente marítimo;
- la creación de nuevos espacios libres;
- la incorporación de infraestructura verde;
- el aumento de las oportunidades de juego, convivencia y actividad física.

No se identifican determinaciones urbanísticas que generen efectos negativos relevantes sobre los derechos o el bienestar de niños, niñas y adolescentes.

Las posibles afecciones derivadas de las obras de urbanización tendrán carácter temporal y podrán ser adecuadamente minimizadas mediante las medidas preventivas habitualmente exigidas durante la ejecución de este tipo de actuaciones.

XII CONCLUSIONES

De acuerdo con el análisis realizado, teniendo en consideración la normativa internacional, estatal y autonómica aplicable, así como los principios derivados de la Convención sobre los Derechos del Niño y de la legislación española de protección de la infancia y la adolescencia, se concluye que el Plan Especial genera un **impacto favorable sobre la infancia y la adolescencia.**

La ordenación incorpora criterios compatibles con el principio del interés superior del menor, mejora las condiciones de accesibilidad, seguridad, movilidad activa, calidad ambiental y uso del espacio público, y contribuye a configurar un entorno urbano más saludable, inclusivo y resiliente.

Se considera, no obstante, conveniente que durante la redacción del Proyecto de Urbanización y de los proyectos de edificación se desarrollen las recomendaciones contenidas en la presente Memoria, con el fin de reforzar la integración efectiva de la perspectiva de infancia y adolescencia durante la ejecución material del planeamiento.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341551366605526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

6. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

6.1 INTRODUCCIÓN Y MARCO DE PARTICIPACIÓN

"Las relaciones a través del diálogo nos permitirán encontrar las soluciones" - Marco Marchioni (2013).

La presente memoria de participación se concibe como uno de los pilares fundamentales en la definición de la propuesta de ordenación urbanística para el ámbito de Gijón Azul | Parque del Mar. Al tratarse de una intervención en suelo urbano no consolidado, el proceso participativo es el que debe articular gran parte de la ordenación propuesta, teniendo en cuenta las opiniones de los agentes, organismos y entidades implicados.

Bajo esta premisa, la metodología adoptada se marca el objetivo de establecer un espacio de confianza, donde prevalece la información clara y donde se permita el diálogo continuo entre el equipo redactor, la ciudadanía y los diversos agentes socioeconómicos del municipio.

El desarrollo del plan no se plantea como una mera intervención formal o volumétrica, sino que se aborda desde una perspectiva en la que se haga énfasis en el progreso territorial y de su comunidad. Para ello, es imprescindible la implicación social como fuente de inspiración e intervención colectiva, abordando el nuevo modelo propuesto desde las dimensiones cotidianas, las actividades que impulsan la economía, la movilidad sostenible y las necesidades reales del entorno.

En este marco, las acciones se estructuraron a partir de una presentación formal en locales municipales dirigida a agentes sociales, partidos políticos y prensa, continuada posteriormente mediante entrevistas y reuniones individuales con los distintos actores socioeconómicos relevantes en el entorno de Naval Gijón. Estas sesiones se desarrollaron tanto telemática como presencialmente, contando en cada una de ellas con la presencia de diferentes técnicos, agentes y representantes de los organismos y entidades implicados.

Durante la celebración de las jornadas se empleó una metodología motivada por la escucha activa y el debate, recogiendo y considerando de manera rigurosa las aportaciones y prioridades de cada entidad. En definitiva, la presente memoria de participación busca legitimar el plan, incorporando la visión de los agentes socioeconómicos locales y garantizando un desarrollo transparente en la tramitación del Plan Especial.

6.2 MAPEO Y CATEGORIZACIÓN DE LOS AGENTES, ENTIDADES Y ORGANISMOS IMPLICADOS

6.2.1 IDENTIFICACIÓN

Para garantizar una representatividad real y transversal de la sociedad civil, económica e institucional de Gijón, se ha llevado a cabo una identificación sistemática de los principales actores clave con vinculación directa o indirecta con el ámbito de Gijón / Parque del Mar.

Esta selección responde a la necesidad de vertebrar el diálogo desde múltiples perspectivas: la investigación y el conocimiento, la dinamización económica, la acción sindical, el tejido asociativo vecinal y cultural, y la representación política municipal.

En total, el proceso participativo ha integrado a 25 entidades y organismos, asegurando así un marco inclusivo y legitimador para la propuesta de ordenación.

6.2.2 CLASIFICACIÓN POR SECTORES

Con el fin de estructurar de manera operativa el análisis de las aportaciones, las entidades participantes se han agrupado en cinco grandes sectores de interés:

- Universidad / Ámbito Académico e Investigador
    - Cátedra Economía Azul

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

  - CSIC – Centro Oceanográfico
  - Escuela Politécnica de Ingeniería
  - Escuela Superior de Marina Civil
- Partidos y Grupos Políticos
  - Grupo Municipal Socialista - PSOE
  - Izquierda Unida - IU
  - Partido Popular - PP
  - Podemos
  - VOX
- Sindicatos
  - Comisiones Obreras - CCOO
  - Unión General de Trabajadores - UGT
  - (USO - Unión Sindical Obrera)
- Instituciones y Entidades Empresariales / Comerciales
  - Acuario de Gijón
  - Cámara de Comercio de Gijón
  - IMPULSA – Promoción Empresarial y Turística de Gijón
  - Organización de Productores Artesanales del Principado de Asturias - OPASTURIAS
- Fundaciones
  - Fundación Mar
  - Fundación Revillagigedo
- Asociaciones y Entidades Sociales
  - Asociación Vecinal Atalia
  - Ateneo Obrero
  - Federación Asturiana de Empresarios
  - Federación de Asociaciones Vecinales
  - Federación les Caseríes
  - Organización de Pescadores Asturianos
  - Sociedad Cultural GESTO
  - Sociedad Cultural Gijonesa

6.3 CRONOGRAMA Y METODOLOGÍA DE LAS SESIONES

6.3.1 METODOLOGÍA Y CANALES DE PARTICIPACIÓN

EL proceso de participación se elabora mediante la flexibilidad y adaptación, orientado a favorecer el intercambio de información de manera clara. Asimismo, se intenta maximizar la disponibilidad de los agentes, organismos, técnicos, entidades e instituciones implicadas.

De esta forma, se establecen dos fases complementarias. Por un lado, una presentación general e institucional y, por otro lado, entrevistas individuales.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

En relación con la primera fase, esta jornada tiene un carácter público destinada a exponer los objetivos y propuesta del Plan Especial a los grupos políticos, medios de comunicación y agentes clave municipales. Tuvo lugar en abril de 2026, en un acto celebrado en el Ayuntamiento de Gijón l XIxón.

En cuanto a la segunda fase, se realizaron sesiones de trabajo tanto telemáticas como presenciales, donde en cada una de las sesiones se aplicó una dinámica basada en la escucha y el debate constructivo, utilizado materiales gráficos de apoyo para facilitar la comprensión de las propuestas.

6.3.2 CRONOGRAMA DE REUNIONES Y PRESENTACIONES

Las reuniones realizadas son las siguientes, donde en todas ellas fueron partícipes organismos, instituciones y agentes tanto públicos como privados.

Tipo de Reunión	Jornada
Presencial	20/04/2026
Presencial	28/05/2026
Telemática	01/06/2026
Telemática	02/06/2026
Telemática	23/06/2026
Telemática	25/06/2026
Telemática	10/07/2026

Figura 32: Cronograma de reuniones. Fuente: Elaboración propia.

Se expone a continuación una tabla en la que se muestran las jornadas realizadas y los organismos, entidades y agentes participantes.

Categoría / Ámbito	Entidad u Organismo	Fecha de reuniones						
Universidad / Ámbito Académico e Investigador	Cátedra Economía Azul							
	CSIC – Centro Oceanográfico							
	Escuela Politécnica de Ingeniería							
	Escuela Superior de Marina Civil							
Partidos y Grupos Políticos	Grupo Municipal Socialista - PSOE							
	Izquierda Unida - IU							
	Partido Popular - PP							
	Podemos							
	VOX							
Sindicatos	Comisiones Obreras - CCOO							
	Unión General de Trabajadores - UGT							
	USO - Unión Sindical Obrera							
Instituciones y Entidades Empresariales / Comerciales	Acuario de Gijón							
	Astillero Armon							
	Cámara de Comercio de Gijón							
	IMPULSA – Promoción Empresarial y Turística de Gijón							
	Organización de Productores Artesanales del Principado de Asturias - OPASTURIAS							
	Puerto Deportivo de Gijón							
	Sanatorio Marítimo							

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Fundaciones	Fundación Mar							
	Fundación Revillagigedo							
Asociaciones y Entidades Sociales	Asociación Vecinal Atalia							
	Ateneo Obrero							
	Federación Asturiana de Empresarios							
	Federación de Asociaciones Vecinales							
	Federación les Caseríes							
	Organización de Pescadores Asturianos							
	Sociedad Cultural GESTO							
	Sociedad Cultural Gijonesa							

Figura 33: Cronograma de participación en las distintas jornadas. Fuente: Elaboración propia.

6.3.3 MATERIALES GRÁFICOS UTILIZADOS EN LAS REUNIONES PARTICIPATIVAS

Para las presentaciones realizadas por parte del Equipo Redactor, se ha seguido un orden coherente y orientado a la comprensión por parte de todos los agentes, entidades y organismos implicados, orientando cada presentación a lo que atiende a cada organismos, agente e instituciones en específico.

Se comienza ubicando en el contexto urbano de Gijón l Xixón el ámbito de Naval Gijón, así su integración en el contexto urbano inmediato



Figura 34: Material utilizado en las presentaciones.

Asimismo, se realiza una breve evolución histórica del ámbito, señalando el origen, la evolución industrial, la situación actual y las preexistencias. De igual forma, se señalan las parcelas que conforman el ámbito, así como las determinaciones que marca el planeamiento vigente.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



Figura 35: Material utilizado en las presentaciones.

Luego, se realiza una descripción detallada del estado actual del ámbito, donde se contextualiza la historia y el patrimonio del Astillero, la red de espacios libres y la morfología urbana.

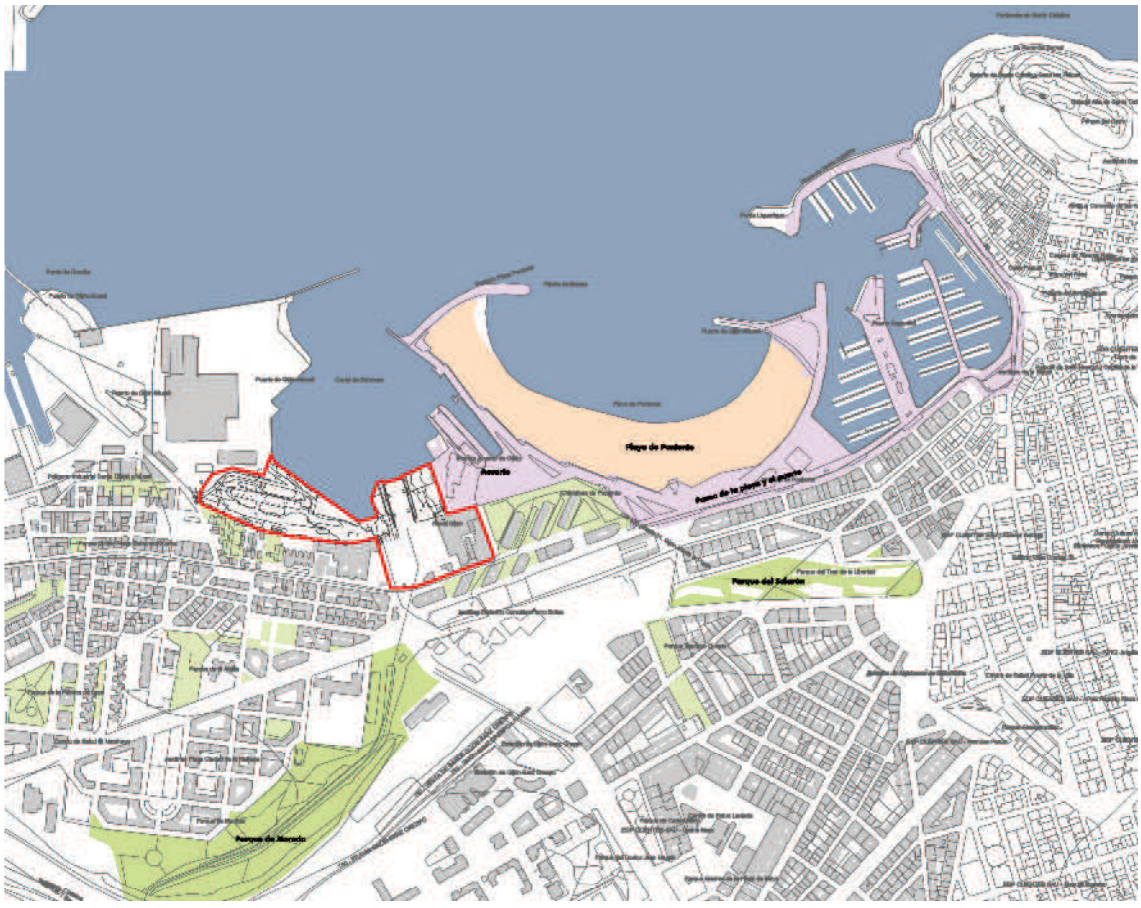


Figura 36: Material utilizado en las presentaciones.

Tras ello, se exponen los objetivos específicos que persigue el Plan Especial, que se centran en impulsar la economía azul, la transformación de suelos industriales, la creación de espacios públicos y privados que fomenten la investigación, formación y la economía, entre otros.

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv



Figura 37: Material utilizado en las presentaciones.

Asimismo, se exponen los criterios, las propuestas de ordenación contempladas y la alternativa seleccionada, la distribución de los usos, la estructura viaria y conexiones con el exterior.



Figura 38: Material utilizado en las presentaciones.



Figura 39: Material utilizado en las presentaciones.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

6.3.4 TEMÁTICAS CONTEMPLADAS

Desde el ámbito metodológico, las conclusiones extraídas se han organizado en torno a diferentes temáticas:

- Ambientales
  - Valores ambientales reconocidos por los agentes.
  - Identificación de elementos representativos del paisaje y de la identidad local.
  - Uso de la red de espacios libres y los espacios libres, tratamiento y usos.
- Funcionales
  - Identificación de actividades y usos complementarios a las actividades existentes.
  - Análisis de las relaciones funcionales entre piezas y ámbitos.
  - Criterios para la incorporación de tendencias clave a nivel nacional e internacional en el ámbito de los Parques Científico-Tecnológicos.
- Movilidad
  - Dinámicas de movilidad, problemas y oportunidades.
  - Valoración de las soluciones de diseño de aparcamientos y espacios peatonales.
  - Valoración del sistema de transporte público.
  - Identificación de recorridos prioritarios y potenciales.
- Tipológicos
  - Valoración de necesidades en relación con las tipologías de espacios y adecuación de los productos inmobiliarios existentes.
  - Relación de la distribución de tamaños de parcela, así como usos.
  - Ratios entre costes y edificabilidad resultante que se consideren asumibles, en orden a garantizar la viabilidad de la actuación.

6.4 APORTACIONES POR EJES TEMÁTICOS

6.4.1 PERCEPCIONES GENERALES

La valoración respecto del proyecto de Gijón Azul por parte de los organismos, clústeres marítimos y agentes vecinales es positiva. Se percibe como una actuación estratégica que otorgará un sello de vanguardia y modernidad industrial a la fachada marítima de Gijón l Xixón, con una enorme capacidad tractora para generar empleo cualificado ligado a la economía azul.

Asimismo, se constata una satisfacción respecto a la naturaleza pública y productiva del plan, donde se valora de forma positiva la ausencia de usos residenciales.

Los agentes señalan que es clave potenciar el tejido de innovación aprovechando la localización radicalmente urbana del sector, permitiendo conectar el potencial de investigación marina con el tejido vecinal y portuario. Sin embargo, también se expone por parte de agentes sociales que la regeneración urbana debe ir unida a la regeneración sociolaboral, concibiendo el ámbito no soplo como un escaparate tecnológico, sino como un espacio que genere empleo digno, estable, inclusivo y con calidad de contratación.

Se expone que el plan constituye una ocasión clave para desplazar el centro de gravedad de la ciudad hacia el oeste, "destapiar" la franja costera y poner fin a la desconexión histórica entre los barrios y la línea de costa, puntos que señalan las asociaciones vecinales del entorno al ámbito.

Se destaca que es transversal preservar la memoria histórica y la identidad del astillero. Para ello se deben integrar elementos patrimoniales y testimoniales, así como la capilla de San Esteban del Mar o la creación

de un Museo de la Industria, para que la intervención no pierda las raíces del pasado industrial de Gijón I Xixón.

6.4.2 ASPECTOS AMBIENTALES

Ante todo, se valora de manera positiva la presencia de espacios libres en la ordenación, existiendo una petición explícita de los agentes para que este diseño arbolado y ajardinado se mantenga y extienda hasta las fases finales de desarrollo.

La masa de agua del dique se percibe no solo como un elemento paisajístico, sino como un vector ambiental, donde es necesario cuidar la calidad del entorno marino y compatibilizar su uso con la preservación del ecosistema litoral.

Se propone la creación de espacios libres que amortigüen entre las fachadas de las edificaciones existentes y las futuras zonas de tránsito peatonal, de tal forma que se proteja el confort térmico, acústico y visual de las parcelas colindantes.

Luego, en el ámbito de la salud tanto ambiental como laboral, se plantea que las actividades de la economía azul y tecnología cuenten con un entorno libre de riesgos, promoviendo la investigación en prevención y salud en la industria verde del siglo XXI mediante figuras como Delegados Territoriales de Prevención.

Asimismo, se señala la necesidad ambiental y paisajística de intervenir sobre los límites ciegos tradicionales (como el muro trasero de la Fundación Revillagigedo), transformándolos en fachadas permeables y amables integradas en el entorno.

Por otro lado, los agentes participantes coinciden firmemente en exigir un modelo que actúe como un "banco de pruebas" o sandbox de soluciones urbanas innovadoras y sostenibles. Destaca el interés por configurar un entorno con alta autonomía energética a través de la eco-construcción y el desarrollo de arquitecturas bioclimáticas de consumo casi nulo en las manzanas edificadas.

Entre las ideas e iniciativas propuestas por los técnicos, se plantea la monitorización medioambiental y el control inteligente de las infraestructuras. Asimismo, se propone implantar proyectos piloto de generación renovable integrada (aprovechando la exposición al medio marino para el ensayo de microeólica o energía solar) y la implantación de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS) y pavimentos permeables. En términos espaciales, se confía en que la infraestructura verde propuesta actúe como un elemento de mitigación climática y resiliencia frente a los vientos marinos, mejorando la biodiversidad y la calidad ambiental del frente costero del oeste de la ciudad.

6.4.3 ASPECTOS FUNCIONALES

I SERVICIOS

Se subraya la necesidad de vincular los servicios del parque con la formación local (alianza estratégica con la Fundación Revillagigedo, La Salle FP o CIFP La Laboral), impulsando programas de FP Dual obligatoria en las grandes empresas que se instalen.

De igual forma, se plantea la necesidad de promoción de servicios transversales de apoyo al clúster, como al asesoramiento en salud laboral especializado en riesgos de la nueva industria verde y tecnológica.

La necesidad de dotar al ámbito de una mixtura funcional que rompa con el concepto de polígono industrial cerrado es una reclamación unánime. Se detecta una clara demanda de servicios complementarios integrados, como restauración, cafeterías, comercios de proximidad o gimnasios, que den soporte a la jornada laboral y dinamicen el parque más allá de los horarios de oficina. Los participantes insisten en que estos servicios no deben segregarse en inmuebles independientes, sino que preferiblemente deben integrarse de forma multiusuario en las plantas bajas de las nuevas edificaciones compactas y en las áreas centrales de servicios.

Se apunta que, a diferencia de los parques tecnológicos periféricos, la localización urbana de Gijón Azul permite que estos espacios complementarios sean de libre acceso y uso compartido con la vecindad del barrio de El Natahoyo, potenciando la interacción social. Asimismo, se propone flexibilizar los usos comerciales y hosteleros para dar cobertura a eventos temporales o culturales vinculados a las grandes explanadas públicas y al frente marítimo abierto.

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Ayuntamiento de Gijón - APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL- 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

II EQUIPAMIENTOS

Se consolida una demanda muy clara para albergar un gran complejo cultural y de congresos público (auditorio polivalente y centro de convenciones "Gijón Azul") integrado o en sinergia con el Museo de la Industria Local (minera, siderúrgica, naval). Este espacio permitirá acoger eventos científicos y ferias tecnológicas, optimizando los recursos públicos. La demanda sectorial se orienta hacia la creación de un equipamiento público polivalente que saque partido a su inmejorable situación en continuidad con el Acuario de Gijón.

Se expone igualmente la necesidad de reservar espacios de uso público para la divulgación social, sindical y la formación continua.

Asimismo, se demanda la inclusión de instalaciones universitarias, pantalanes y zonas de prueba (testbed) con acceso directo a la lámina de agua y laboratorios propios.

Luego, se plantea alear al máximo las nuevas edificaciones o minimizar la altura de los volúmenes en las inmediaciones de los equipamientos y zonas residenciales consolidadas con especial atención y cuidado hacia el entorno de la Fundación Hospital de Jove (FHSJ).

Los agentes sugieren que este espacio albergue centros formativos especializados en profesiones marítimas o industriales de nueva generación, así como salas polivalentes de gran capacidad para la organización de congresos, sesiones múltiples de divulgación científica o sedes de instituciones deportivas estrechamente vinculadas con el mar. Se valora muy positivamente que la dotación local de equipamientos alcance un 5,90% de los estándares del ámbito, superando el mínimo legal del ROTU y consolidando un potente polo de equipamientos e interacción ciudadana en la línea de costa.

III OTROS USOS

Aunque existe un consenso generalizado en respetar la reserva de suelo del 80% estricto para usos de economía azul e innovación, los agentes destacan que la clave del éxito y la viabilidad del parque reside en la diversidad funcional del 20% restante.

Este porcentaje para "otros usos" debe servir para acoger servicios empresariales avanzados, pymes, start-ups no estrictamente marítimas e iniciativas de la sociedad civil, evitando así un modelo rígido y garantizando la actividad continua en el ámbito.

6.4.4 MOVILIDAD

I MOVILIDAD EXTERNA

Se muestra inquietud por el diseño proyectado, la anchura de los viarios e intensidades y se exige que el trazado no actúe como barrera ni que genere saturación en el barrio de El Natahoyo.

Apuesta dedicada por un plan de acceso basado en el transporte público y la movilidad sostenible, evitando que la presión de aparcamiento del parque tecnológico penalice el estacionamiento residente de los vecinos de El Natahoyo.

Los agentes perciben que el sector goza de una óptima accesibilidad general debido a su posicionamiento urbano dentro de Gijón | Xixón. No obstante, se alerta sobre la necesidad de evitar la saturación en los viarios perimetrales de El Natahoyo durante las horas punta de entrada y salida de trabajadores. Se demanda potenciar y reforzar de manera decidida las líneas de autobús urbano que conectan el centro de la ciudad con el eje del Acuario, así como implantar puntos de recarga e infraestructuras específicas para vehículos y flotas de coche compartido corporativo, facilitando alternativas reales al uso del vehículo privado.

II MOVILIDAD INTERNA

Coincidencia en garantizar el acceso peatonal libre, seguro y la salida directa al mar para la ciudadanía.

Se propone prever una conexión de acceso directo desde el patio de la Fundación Hospital de Jove (FHSJ) hacia la zona de tránsito peatonal de Gijón Azul, facilitando la permeabilidad interna y el disfrute del espacio público marítimo por parte de los usuarios de dicha institución.

La movilidad interna se concibe bajo el criterio prioritario de primacía peatonal y pacificación del tráfico. Los participantes consideran fundamental que el espacio público interior se mantenga libre del vehículo rodado.

Para resolver el problema del estacionamiento sin penalizar la calidad paisajística, la estrategia de la ordenación desplaza los aparcamientos a estructuras subterráneas bajo rasante en el interior de las manzanas lucrativas. Con ello se libera el espacio superficial para el caminante y la micromovilidad, permitiendo diseñar el Parque del Mar como un continuo peatonal, llano y universalmente accesible que conecta de forma fluida el barrio, los edificios de oficinas y los muelles públicos.

III METRO-TREN

Al igual que en otros desarrollos de la ciudad, se valora de forma unánime que la futura consolidación de la infraestructura del Metrotrén y sus conexiones ferroviarias en el área urbana de Gijón supondrá un impulso disruptivo para la movilidad del parque. Este hito facilitará la llegada diaria de perfiles técnicos, investigadores y estudiantes procedentes de todo el ámbito metropolitano regional (Oviedo y Avilés), minimizando el impacto ambiental del transporte y consolidando el carácter metropolitano de Gijón Azul.

6.4.5 ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA

Como idea general predomina el concepto integrado, que la nueva ordenación resulte en un conjunto integrado en el entorno urbano y con una imagen moderna.

I FRENTE URBANO

La idea de configurar un frente urbano renovado e integrado con la trama de la ciudad tiene una excelente acogida. Se rechaza por completo el formato de recinto acotado; por el contrario, la ordenación propone una apertura radical hacia la lámina de agua de los antiguos diques. El diseño morfológico persigue un modelo de concentración de la edificabilidad en volúmenes masivos y compactos que, a su vez, liberen un gran porcentaje de suelo para crear una red de espacios públicos y espacios libres continuas en el borde litoral.

II RELACIÓN CON EL BARRIO DE EL NATAHOYO

La integración con el tejido residencial colindante de El Natahoyo se considera uno de los puntos clave del éxito del plan. Los vecinos recalcan que la desaparición de las antiguas vallas opacas del astillero debe aprovecharse para saldar una deuda histórica de conexión del barrio con el mar. La propuesta morfológica garantiza esta sintonía al concentrar los espacios ajardinados abiertos en las travesías y bordes litorales, asegurando un uso permeable y compartido que dignifique el entorno urbano residencial.

III DESARROLLO DEL SUELO Y MODELOS DE GESTIÓN

Se demanda de forma prioritaria un formato inmobiliario y de gestión de suelo flexible y mixto. Los agentes sectoriales enfatizan que las empresas de base tecnológica, las startups y las entidades de I+D+i demandan de forma prioritaria espacios ya construidos, modulares y con soluciones flexibles en régimen de alquiler, rehuyendo de la compra directa de parcelas para edificar. Se aplaude la definición de ordenanzas como la NG-1 por facilitar el diseño de grandes contenedores multiusuario con espacios diáfanos y compartimentación elástica adaptada al crecimiento empresarial.

IV TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS Y PATRIMONIO INDUSTRIAL

En cuanto a la tipología arquitectónica, emerge como el gran emblema de la actuación la ordenanza NG-2 (El Dique) aplicada sobre la manzana M3. Existe un gran interés social e institucional por salvaguardar, restaurar e integrar activamente los elementos del Catálogo de Protección del PGO-19 (el horno, la pila de lavado, la bomba de achique, diques y grúas).

Los participantes exigen que estos vestigios históricos de Naval Gijón dejen de ser elementos aislados y abandonados para convertirse en hitos estructurantes del paisaje de la infraestructura verde. La propuesta formal debe conectar estos espacios protegidos con las áreas de movimiento de la nueva edificación, ensayando los "espacios de trabajo del futuro": entornos donde convivan de manera fluida zonas de oficinas y laboratorios con talleres de prototipado horizontal, boxes de investigación y un diseño interior concebido como un gran concentrador de interacción social y cultural.

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415513666005526042 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

7. PLANOS DE ORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN

Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

PLANOS DE ORDENACIÓN

PO-01	ORDENACIÓN DETALLADA. CALIFICACIÓN	E: 1/1.000
PO-02	ORDENACIÓN. RED DE DOTACIONES	E: 1/1.000
PO-03	ALINEACIONES, POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN Y ALTURA	E: 1/1.000
PO-04.1	VIARIO. ALINEACIONES Y RASANTES	E: 1/1.000
PO-04.2	VIARIO. SECCIONES TIPO	E: 1/300
PO-05	PROPUESTAS DE MOVILIDAD. CAPACIDAD DE APARCAMIENTO	E: 1/1.000
PO-06	TRATAMIENTO DE LOS ESPACIOS LIBRES	E: 1/1.000
PO-07	GESTIÓN DEL ÁMBITO	E: 1/1.000
PO-08	PROPUESTA INDICATIVA DE PARCELACIÓN Y VOLUMETRÍA	E: 1/1.000
PO-09	ORDENACIÓN SOBRE ORTOFOTO	E: 1/1.000
PO-10	CATÁLOGO DE PROTECCIÓN	E: 1/1.000
PO-11	POSIBLES IMÁGENES FINALES	s/e

PLANOS DE URBANIZACIÓN

PU-01	RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	E: 1/1.000
PU-02	RED DE SANEAMIENTO	E: 1/1.000
PU-03	RED DE ELECTRICIDAD Y ALUMBRADO PÚBLICO	E: 1/1.000
PU-04	RED DE TELECOMUNICACIONES	E: 1/1.000
PU-05	RED DE GAS	E: 1/1.000

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415513666005526042** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*