

Gijón

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN/XIXÓN

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

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

AGOSTO 2026

RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
arquitectura y urbanismo

TOOL
ALFA

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

Puede verificar este documento mediante el CSV=16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341552354417576052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Estudio de movilidad, transporte y tráfico del PERI Naval Gijón

Memoria y anexos

Julio 2026

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

TOOL
ALFA

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Nombre del Documento: E853d01p00v00 Estudio de tráfico Naval Gijón.docx

Ficheros asociados: E853d01p01v00 Vídeos de la microsimulación

Realización: Miguel Ángel Domínguez, Jorge Murillo

Revisión del Contenido: José Manuel García

Revisión formal: José Manuel García

Fecha: 20/07/2026

Contenido

1 Introducción 6

2 Metodología 7

3 Caracterización del ámbito de estudio 8

3.1 Caracterización urbanística 8
3.2 Caracterización demográfica 10
3.3 Caracterización de la movilidad 11
3.3.1 Metadatos de telefonía 11
3.3.2 Transporte público 15
3.3.3 Tráfico 16

4 Modelización de la situación actual 20

4.1 TransModeler 8.0 20
4.2 Nivel de servicio 22
4.3 Matrices de movilidad actual 23
4.4 Resultados de la modelización 25

5 Escenarios de desarrollo urbanístico 28

5.1 Nueva demanda 28
5.1.1 Demanda del desarrollo urbanístico 28
5.1.2 Demanda vegetativa 32
5.2 Oferta viaria 35
5.2.1 Viario interno 35
5.2.2 Viario externo 35

6 Modelización de la situación futura 37

6.1 Matrices de movilidad futura 37
6.2 Resultados de la modelización 39
6.2.1 Viario interno 39
6.2.2 Viario externo 39
6.3 Discusión 40

7 Análisis de la movilidad no motorizada 42

7.1 Movilidad ciclista 42
7.2 Movilidad peatonal 43

8 Conclusiones 45

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Tablas

Tabla 1: Edificabilidades del PERI APP-PE-NG "Naval Gijón" 10
Tabla 2: Población del municipio de Gijón 10
Tabla 3. Matriz de origen y destino 15
Tabla 4. Líneas de autobús urbano que atraviesan el ámbito de estudio 15
Tabla 5: Matriz total. Vehículos (14:00 a 15:00 horas) 18
Tabla 6: Matriz total. Porcentajes sobre el total de la matriz (14:00 a 15:00 horas) 18
Tabla 7: Resumen de intervalos críticos y tiempos de seguimiento en varios países 22
Tabla 8: Nivel de servicio en intersecciones semaforizadas 22
Tabla 9: Nivel de servicio en intersecciones con prioridad fija 23
Tabla 10: IMD por días de la semana y meses del año. Estación O-274-2. En amarillo y rojo, día y mes correspondientes al trabajo de campo 24
Tabla 11: Matriz de movilidad actual. Vehículos ligeros 25
Tabla 12: Matriz de movilidad actual. Vehículos pesados 25
Tabla 13: Nivel de servicio en intersecciones. Situación actual 27
Tabla 14: Edificabilidades del PERI APP-PE-NG "Naval Gijón" 28
Tabla 15: Viajes por cada 100 m^2 en la hora punta de tarde. Método del Ayuntamiento de Madrid 29
Tabla 16: Viajes totales en la hora punta de tarde, por parcela. Método del Ayuntamiento de Madrid 29
Tabla 17: Viajes totales en la hora punta de tarde. Método de la Generalitat de Catalunya 30
Tabla 18: Viajes totales en la hora punta de tarde. Método del ITE 31
Tabla 19: Proyección de población de la comunidad autónoma de Asturias 32
Tabla 20: Matriz de movilidad futura. Vehículos ligeros 38
Tabla 21: Matriz de movilidad futura. Vehículos pesados 38
Tabla 22: Capacidad nominal de un carril de circulación 39
Tabla 23: Nivel de servicio en intersecciones. Situación futura frente a situación actual 40
Tabla 24: Viajes totales en la hora punta de tarde. Método del ITE 45
Tabla 25: Nivel de servicio en intersecciones. Situación futura frente a situación actual 46
Tabla 26: Matriz ligeros. Vehículos (14:00 a 15:00 horas) 48
Tabla 27: Matriz ligeros. Porcentajes (14:00 a 15:00 horas) 48
Tabla 28: Matriz pesados. Vehículos (14:00 a 15:00 horas) 48

Imágenes

Imagen 1: Ámbito del APP-PE-NG (delimitado en color rojo) 8
Imagen 2: Ordenación pormenorizada propuesta del APP-PE-NG "Naval Gijón" 9
Imagen 3: Evolución de la población del municipio de Gijón 11
Imagen 4: Zonificación 13
Imagen 5: Perfil horario de la Zona 1 en estudio obtenido a partir de los datos de telefonía móvil 14
Imagen 6: Distribución horaria de la Zona 1 en estudio por origen y destino 14
Imagen 7: Plano de las líneas de autobús urbano en el entorno de Naval Gijón (ubicación en rojo) 16
Imagen 8: Plano de la filmación mediante dron 16
Imagen 9: Entradas y salidas de la Plaza (matriz de movimientos mediante dron) 17
Imagen 10: Localización de los puntos semafóricos 18
Imagen 11: Semaforización en la fase 1 19
Imagen 12: Semaforización en la fase 2 19
Imagen 13: TransModeler 8.0 21
Imagen 14: Intervalo crítico e intervalo de seguimiento en una intersección 21
Imagen 15: Ubicación de la estación afín O-274-2 (en verde) junto al ámbito de estudio (en amarillo) 23
Imagen 16: Orígenes y destinos de la red del ámbito de estudio 24

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Imagen 17: Esquema de intersecciones en estudio 26
Imagen 18: Movilidad generada según la Guía del Ayuntamiento de Madrid..... 29
Imagen 19: Movilidad generada según el Decreto 344/2006..... 30
Imagen 20: Tasas de generación según el ITE en los usos seleccionados 31
Imagen 21: Proyección de población de la comunidad autónoma de Asturias 33
Imagen 22: Proyección de población municipal en Asturias 33
Imagen 23: Proyección de población municipal de más de 65 años en Asturias 34
Imagen 24: Debilidades del municipio de Gijón..... 34
Imagen 25: Viario principal de la ordenación 35
Imagen 26: Modificación de las fases semafóricas propuesta en la situación futura 36
Imagen 27: Orígenes y destinos de la red del ámbito de estudio 37
Imagen 28: Esquema de intersecciones en estudio 39
Imagen 29: Disipación rápida de las colas en un ciclo semafórico 41
Imagen 30: Carril bici actual (en azul) en el entorno del futuro Gijón Azul (en rojo) 42
Imagen 31: Propuesta de movilidad ciclista futura (en naranja) 43
Imagen 32: Itinerarios peatonales relevantes en el entorno de Gijón Azul (en negro) 43
Imagen 33: Propuesta de movilidad peatonal futura 44
Imagen 34: Esquema de intersecciones en estudio 46

Anexos

Anexo 1 Trabajo de campo

Anexo 2 Resultados de la microsimulación

Anexo 3 Vídeos de la microsimulación

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341552354417576052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

1 Introducción

El presente documento tiene como objetivo constituir el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada del Plan Especial de Reforma Interior (PERI) del APP-PE-NG "Naval Gijón". En él, se describe el impacto en el tráfico y la movilidad del municipio de Gijón del desarrollo urbanístico del APP-PE-NG "Naval Gijón", consistente en la transformación de un suelo actualmente ocupado por astilleros abandonados en una serie de edificaciones de tipo industrial y logístico, que se conocerán por el nombre de Gijón Azul.

Este estudio se enmarca en lo dispuesto en el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias en todo lo dispuesto para Planes Especiales de Reforma Interior, y a su vez responde a lo exigido en la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible, que en su Artículo 21 ("Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada"), punto 3. c), exige la realización de un estudio de estas características para planes especiales cuando cumplan alguna de las características que se describen en dicha Ley, adscribiéndose el PERI APP-PE-NG "Naval Gijón" a la siguiente:

"e) Implantación o ampliación de polígonos industriales, grandes industrias o plataformas logísticas de distribución de mercancías".

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

2 Metodología

La metodología llevada a cabo para la redacción del presente Estudio se describe a continuación:

- En primer lugar, se lleva a cabo una descripción del ámbito del Plan desde tres vertientes: la caracterización urbanística del PERI, la caracterización demográfica del entorno y la caracterización de la movilidad actual en el ámbito. Estos conceptos se desarrollan completamente en el epígrafe 3 "Caracterización del ámbito de estudio".
- Una vez obtenida toda la información de la situación actual, se procede a su modelización mediante software informático para evaluar el funcionamiento actual y poder ser adaptada para reflejar la situación futura. La primera de las etapas es descrita en el epígrafe 4 "Modelización de la situación actual".
- Para pasar de la situación actual a la futura, es necesario definir los escenarios de desarrollo urbanístico y su afección tanto en términos de demanda vehicular como de oferta viaria. Este modelo se desarrolla en el epígrafe 5 "Escenarios de desarrollo urbanístico".
- Con la situación futura descrita en términos de movilidad adicional, se procede a la microsimulación de este nuevo escenario, evaluando su funcionamiento y describiendo recomendaciones de posibles modificaciones en la oferta de transporte. Todo ello se detalla en el epígrafe 6 "Modelización de la situación futura".
- Posteriormente, se describe la movilidad ciclista y peatonal a los nuevos desarrollos del PERI en el epígrafe 7 "Análisis de la movilidad no motorizada".
- Por último, se describen una serie de conclusiones de los trabajos realizados, a modo de resumen y de principales resultados que considerar, en el epígrafe 8 "Conclusiones".

El documento se acompaña de tres anexos donde consultar con detalle ciertos datos de interés para los cálculos del estudio:

- Anexo 1 "Trabajo de campo".
- Anexo 2 "Resultados de la microsimulación".
- Anexo 3 "Vídeos de la microsimulación".

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341552354417576052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

3 Caracterización del ámbito de estudio

3.1 Caracterización urbanística

El ámbito del estudio se define en la Memoria del PERI APP-PE-NG "Naval Gijón", en una ubicación situada al noroeste del término municipal de Gijón, junto al mar Cantábrico.

Imagen 1: Ámbito del APP-PE-NG (delimitado en color rojo)



Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

En la Memoria del PERI, se establecen los siguientes usos propuestos:

- Actividades empresariales vinculadas a la economía azul o sectores marítimos: energías renovables marinas, construcción naval avanzada, logística portuaria, biotecnología marina:
  - Startups e I+D+i: incubadoras y espacios de investigación, desarrollo e innovación.
  - Empresas tractoras: posibilidad de acoger proyectos industriales de gran escala. Aunque no pertenece al ámbito, el futuro del Tallerón, una vez resuelto el concurso de Duro Felguera, puede determinar la oportunidad de instalación de una gran empresa de estas características.
- Dotaciones públicas y equipamientos:
  - Posibles centros formativos vinculados a profesiones marítimas o industriales.
  - Espacios polivalentes para divulgación científica, formación o apoyo empresarial.
  - Instalaciones y sedes de instituciones deportivas vinculadas al mar.
  - Otros usos que precisen de espacios amplios y con localizaciones estratégicas, como pueda ser festivales de música, cine, etc.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

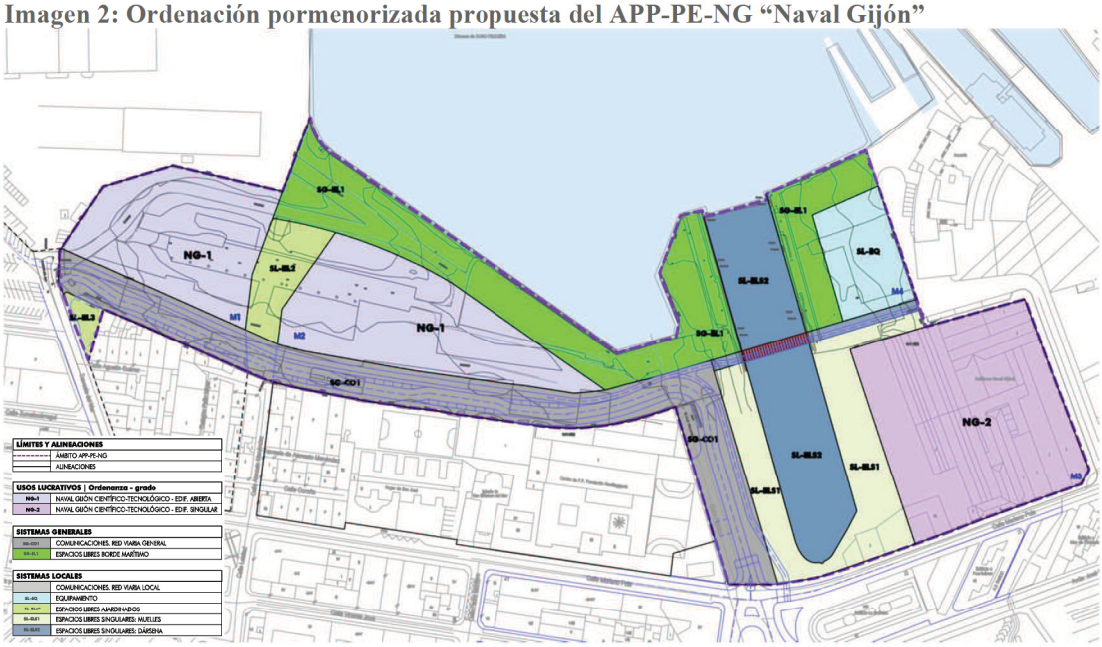
- Usos complementarios:
  - Áreas ajardinadas y zonas de ocio y servicios interiores al campus, pero de libre acceso para la ciudadanía en general, compartiéndose su uso con el conjunto de la vecindad.
  - De forma contenida, pude evaluarse la posibilidad de incluir restauración, comercios o servicios que den soporte a las actividades principales.

Igualmente, en la propuesta de ordenación, se recogen diversas alternativas, y la finalmente seleccionada es la denominada Alternativa 3, compuesta de las siguientes parcelas productivas:

- NG-1: Edificación compacta. Piezas de edificación con volumetría variada, en las que se pueden compaginar algunos edificios en altura con otros más extensivos, en 1 o 2 plantas para usos de prototipado, ensayos o producción limpia, y espacios libres.

- NG-2: Edificación singular. Corresponde con la parcela actualmente ocupada por Naval Gijón, con un conjunto de edificios incluidos en el Catálogo de Protección del PGO-19. Se define la ordenación dentro de la parcela señalando los elementos a mantener y sus condiciones, así como el área de movimiento de la nueva edificación. En ambos grados se permiten usos complementarios en planta baja o en volúmenes singulares, que se definirán con mayor detalle en las Normas Zonales a desarrollar en el documento de Plan Especial.

Imagen 2: Ordenación pormenorizada propuesta del APP-PE-NG "Naval Gijón"



Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

La siguiente tabla recoge las superficies y edificabilidades de cada parcela, que se aplicarán en el cálculo de la movilidad generada:

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 1: Edificabilidades del PERI APP-PE-NG "Naval Gijón"

Código	Tipo	Edificabilidad (m^2c)
NG-1	Industrial científico/tecnológico	23.175
NG-2	Industrial científico/tecnológico	10.441

Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

3.2 Caracterización demográfica

La población del municipio de Gijón ha tenido una evolución algo irregular en los últimos años. Experimentó un crecimiento relativamente continuado desde el año 2000 hasta un máximo en 2012, y desde entonces el municipio comenzó una pérdida de población que se ha extendido hasta el año 2022. En los últimos años, aunque la población ha crecido ligeramente, sigue por debajo de los valores de principio de siglo.

Tabla 2: Población del municipio de Gijón

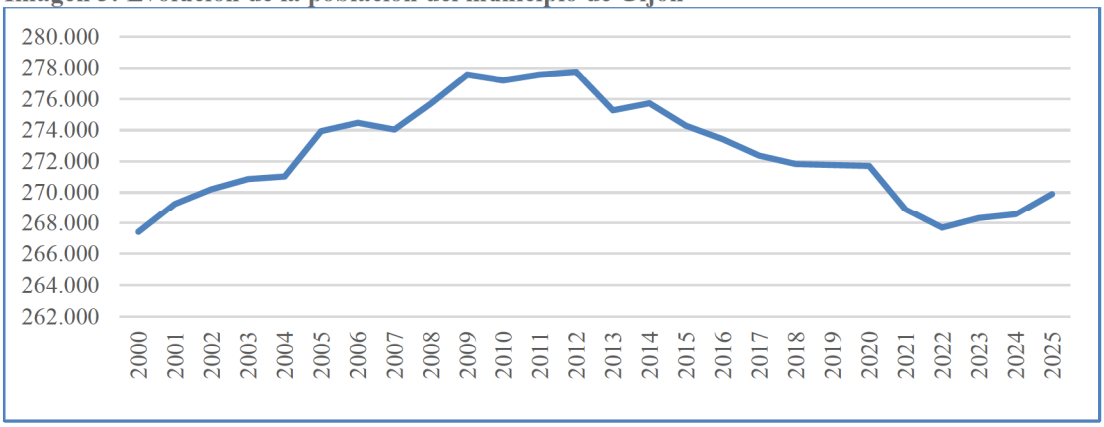
Año	Población	Crecimiento
2000	267.426	-
2001	269.270	0,7 %
2002	270.211	0,3 %
2003	270.875	0,2 %
2004	271.039	0,1 %
2005	273.931	1,1 %
2006	274.472	0,2 %
2007	274.037	-0,2 %
2008	275.699	0,6 %
2009	277.554	0,7 %
2010	277.198	-0,1 %
2011	277.559	0,1 %
2012	277.733	0,1 %
2013	275.274	-0,9 %
2014	275.735	0,2 %
2015	274.290	-0,5 %
2016	273.422	-0,3 %
2017	272.365	-0,4 %
2018	271.843	-0,2 %
2019	271.780	0,0 %
2020	271.717	0,0 %
2021	268.896	-1,0 %
2022	267.706	-0,4 %
2023	268.313	0,2 %
2024	268.561	0,1 %
2025	269.894	0,5 %

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Imagen 3: Evolución de la población del municipio de Gijón



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

3.3 Caracterización de la movilidad

3.3.1 Metadatos de telefonía

Contexto y método

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.

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:

Para obtener cada matriz se seguirá el proceso habitual de pre-procesado y limpieza para facilitar los cálculos posteriores del análisis. Tras ello se generarán los ficheros de estancias y viajes, transformando los registros de telefonía en información sobre movilidad, obteniendo para cada viaje:

- Origen (localización de la estancia anterior al viaje).
- Destino (localización de la estancia posterior).
- Hora de inicio (hora de finalización de la actividad anterior).
- Hora de finalización (hora de inicio de la actividad posterior).

Todo ello estará referido a la muestra de usuarios de telefonía suscritos al operador en cuestión, para la zonificación propuesta que incluya toda España y para un día completo, pudiendo filtrarse por hora de inicio del viaje.

La ventaja de trabajar con datos históricos es que se puede seleccionar el momento de análisis, teniendo la certeza de que no se dan fenómenos atípicos y que la muestra es representativa de unas circunstancias medias.

Las únicas limitaciones de este método surgen en los casos en que la zonificación propuesta sea tan detallada que el número de viajes generados o atraídos en algunas de ellas sea lo

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

suficientemente bajo como para que esté en peligro la protección de los datos personales de las personas usuarias del dispositivo móvil trazado. Por este motivo, parte del pre-proceso se dedica a la anonimización de los datos de los dispositivos para proteger la identidad de cada persona usuaria.

La empresa NOMMON ha facilitado el total de viajes entre cada par de zonas para cada hora, como un promedio de los viajes realizados el día 7 de octubre de 2025 (martes laborable), representativos de la situación media del ámbito de estudio.

Zonificación

La zonificación requerida para la obtención de esta matriz es uno de los aspectos más importantes del modelo, por lo que debe responder de forma suficientemente fidedigna a la movilidad y los grandes flujos involucrados en el ámbito. Para ello, se ha seguido un enfoque progresivo, en el que primero se detalla la zona interior de la Plaza del Padre Máximo González en estudio, a continuación se ha separado el municipio de Gijón en 4 zonas en función de la calle o avenida por la que acceden al área de estudio, y por último una zona para el resto de los municipios de España. Así, la zonificación obtenida consta de un total de 6 zonas:

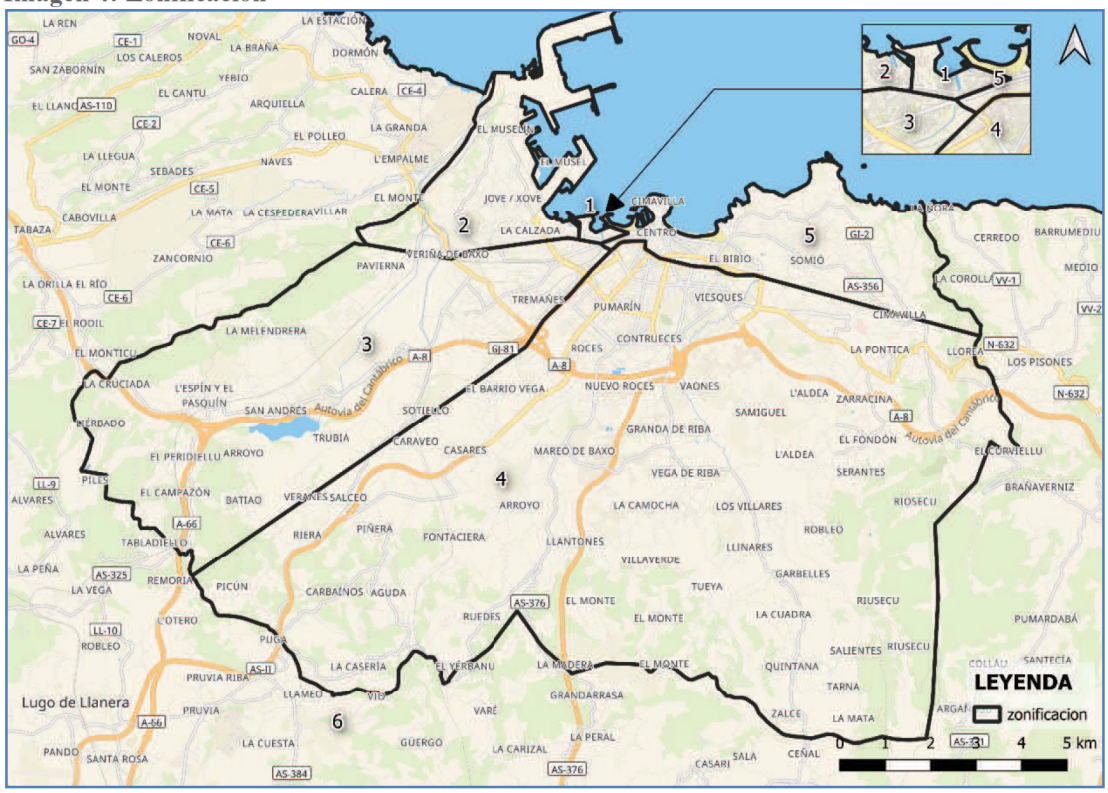
- Zona 1. Plaza del Padre Máximo González en estudio.
- Zona 2. Entrada por calle Mariano Pola.
- Zona 3. Entrada por avenida José Manuel Palacio Álvarez (oeste).
- Zona 4. Entrada por Carlos Marx.
- Zona 5. Entrada por José Manuel Palacio Álvarez (este).
- Zona 6. Resto de España fuera de Gijón.

A continuación, se muestra la zonificación correspondiente para la explotación y análisis de los datos de movilidad procedentes de telefonía móvil.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Imagen 4: Zonificación



Fuente: Elaboración propia.

Caracterización de la movilidad

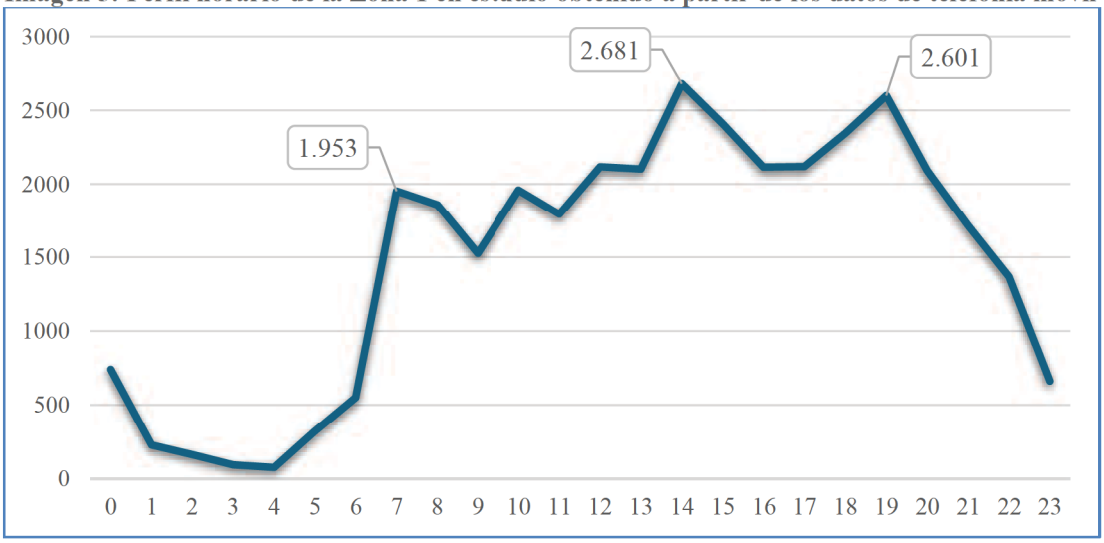
El análisis de telefonía se ha realizado con datos del martes 7 de octubre de 2025 y el análisis horario de los desplazamientos obtenidos a través de datos de telefonía móvil muestra dos claros picos de movilidad:

- El principal pico concentrado a mediodía (14 a 15 horas), coincidiendo con las entradas y salidas del trabajo.
- El segundo pico por la tarde (19 a 20 horas).
- El tercer pico por la mañana (7 a 8 horas), que concentra las entradas de trabajadores.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

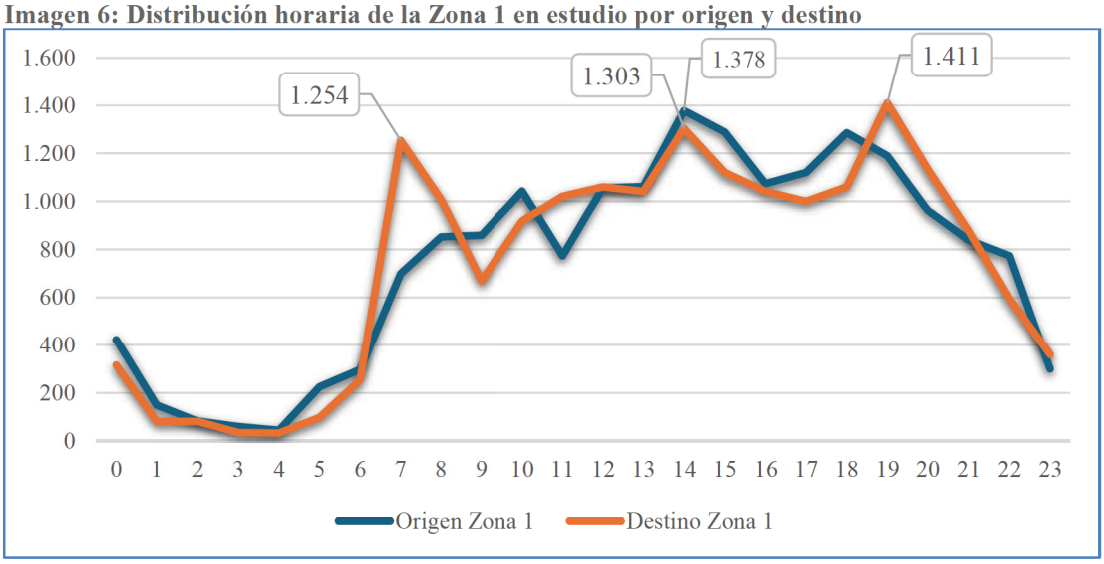
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Imagen 5: Perfil horario de la Zona 1 en estudio obtenido a partir de los datos de telefonía móvil



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de telefonía móvil.

Imagen 6: Distribución horaria de la Zona 1 en estudio por origen y destino



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de telefonía móvil.

Se observa que los polos más relevantes de la movilidad en el municipio con la Plaza del Padre Máximo González en estudio son los accesos por la calle Carlos Marx (Zona 4) y desde el este por la avenida José Manuel Palacio Álvarez (Zona 5) con más del 55 % de los viajes totales por origen y destino. También destaca el acceso oeste por la avenida José Manuel Palacio Álvarez (Zona 3) al ser encontrarse la carretera A-8. Al contrario, la zona que menos desplazamientos se realiza es por el acceso de la calle Mariano Pola desde el noroeste (Zona 2) y desde fuera del municipio de Gijón (Zona 6).

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 3. Matriz de origen y destino

OD	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Total	%
Zona 1	648	1.842	3.165	5.640	4.560	1.982	**17.837**	**3,6 %**
Zona 2	1.629						**1.629**	**9,2 %**
Zona 3	3.168						**3.168**	**17,8 %**
Zona 4	5.849						**5.849**	**32,9 %**
Zona 5	4.487						**4.487**	**25,2 %**
Zona 6	1.989						**1.989**	**11,2 %**
Total	**17.769**	**1.842**	**3.165**	**5.640**	**4.560**	**1.982**	**34.958**	**100 %**
%	**3,6 %**	**10,3 %**	**17,7 %**	**31,6 %**	**25,6 %**	**11,1 %**	**100 %**	

Fuente: Elaboración propia con datos de antenas de telefonía móvil.

Hora punta elegida

A la vista de lo observado en la matriz de movilidad, existe una hora punta máxima de 14:00 a 15:00 horas que sugiere que el análisis de la movilidad generada y atraída por la futura Gijón Azul debe realizarse en ese instante, al ser probablemente el de un tráfico más delicado en el entorno y donde un empeoramiento puede ser más perjudicial.

Comoquiera que, además, los usos urbanísticos sugieren una alta movilidad laboral de salida del trabajo en ese preciso instante, así como la demanda de los usos terciarios asociados (que muy presumiblemente será más alta que en la hora de entrada a los puestos de trabajo), se considera justificada la elección de la **hora punta de análisis** como la de un **laborable medio de 14:00 a 15:00 horas**.

3.3.2 Transporte público

Existen numerosas líneas de transporte público urbano de Gijón que atraviesan el ámbito de estudio. Los recorridos principales consisten en las líneas 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:

Tabla 4. Líneas de autobús urbano que atraviesan el ámbito de estudio

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.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Imagen 7: Plano de las líneas de autobús urbano en el entorno de Naval Gijón (ubicación en rojo)



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

3.3.3 Tráfico

El miércoles 17 de junio de 2026 se efectuó una filmación en la Plaza del Padre Máximo González mediante dron, 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.

Imagen 8: Plano de la filmación mediante dron



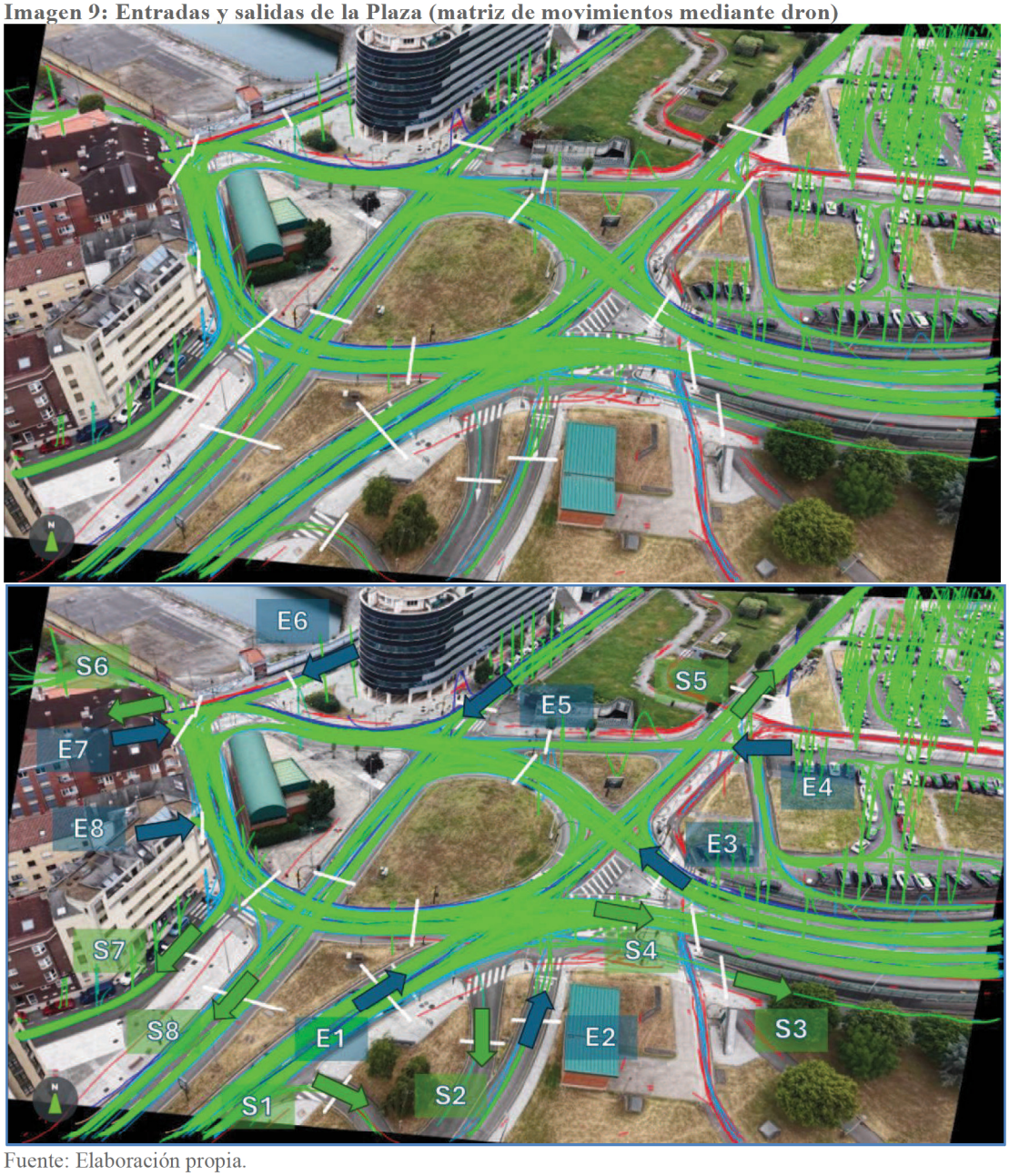
Fuente: Elaboración propia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

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.

Imagen 9: Entradas y salidas de la Plaza (matriz de movimientos mediante dron)



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se recogen las matrices de movimientos en los períodos aforados (por limitaciones de la autonomía del dron, se analizaron durante 15 minutos entre los períodos de 14:05 a 16:20 horas). El detalle completo de los trabajos, incluyendo la clasificación en vehículos ligeros y pesados, puede consultarse en Anexos.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 5: Matriz total. Vehículos (14:00 a 15:00 horas)

Zona	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	Total
E1	8	0	4	184	300	8	12	20	**536**
E2	0	0	0	0	12	0	0	4	**16**
E3	0	0	0	4	112	184	28	104	**432**
E4	0	0	0	40	28	0	0	12	**80**
E5	0	0	0	80	12	140	4	200	**436**
E6	0	0	0	36	20	16	0	0	**72**
E7	0	0	4	180	80	0	16	16	**296**
E8	0	0	4	32	32	0	20	4	**92**
Total	**8**	**0**	**12**	**556**	**596**	**348**	**80**	**360**	**1.960**

Fuente: Elaboración propia.

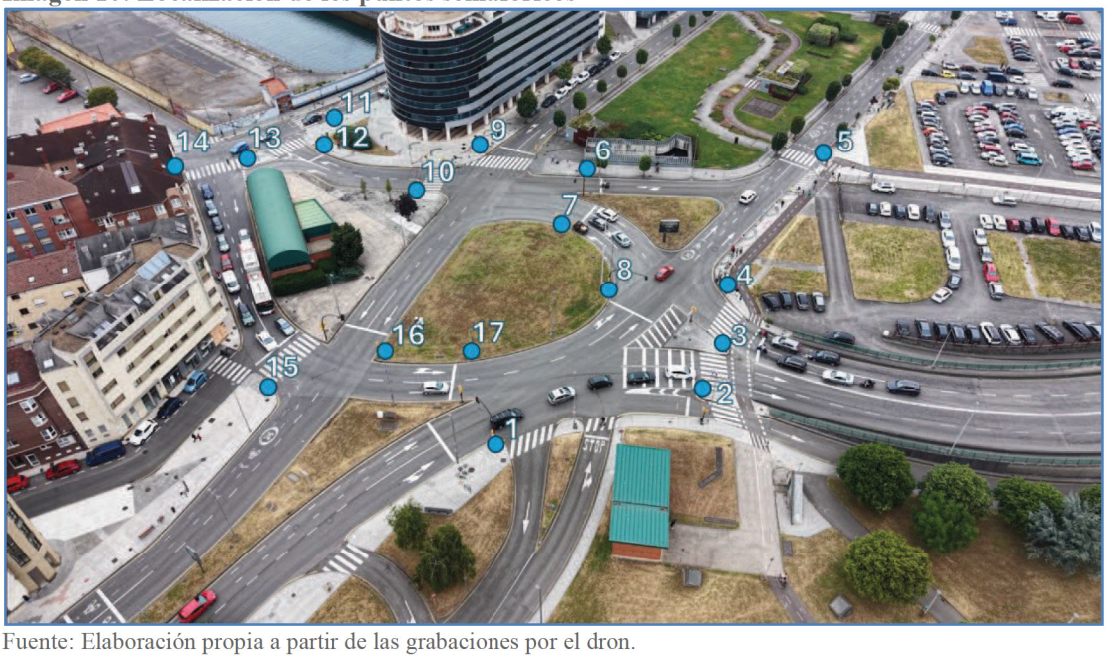
Tabla 6: Matriz total. Porcentajes sobre el total de la matriz (14:00 a 15:00 horas)

Zona	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	Total
E1	0,4%	0,0%	0,2%	9,4%	15,3%	0,4%	0,6%	1,0%	**27,3%**
E2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,2%	**0,8%**
E3	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	5,7%	9,4%	1,4%	5,3%	**22,0%**
E4	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,6%	**4,1%**
E5	0,0%	0,0%	0,0%	4,1%	0,6%	7,1%	0,2%	10,2%	**22,2%**
E6	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	1,0%	0,8%	0,0%	0,0%	**3,7%**
E7	0,0%	0,0%	0,2%	9,2%	4,1%	0,0%	0,8%	0,8%	**15,1%**
E8	0,0%	0,0%	0,2%	1,6%	1,6%	0,0%	1,0%	0,2%	**4,7%**
Total	**0,4%**	**0,0%**	**0,6%**	**28,4%**	**30,4%**	**17,8%**	**4,1%**	**18,4%**	**100,0%**

Fuente: Elaboración propia.

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.

Imagen 10: Localización de los puntos semafóricos



Fuente: Elaboración propia a partir de las grabaciones por el dron.

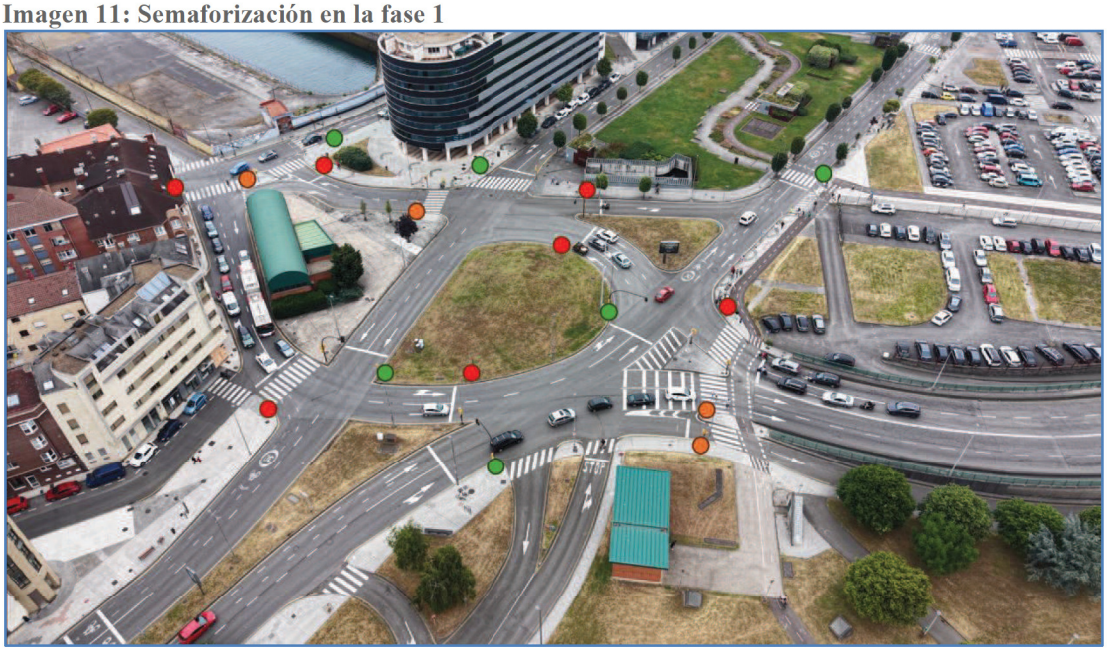
La fase 1 tiene una duración de aproximadamente 60 segundos. En los puntos semafóricos de salida por la calle Carlos Mar y los giros hacia la calle Palafox desde la avenida José Manuel

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Palacio Álvarez y desde la calle Mariano Pola (este), el semáforo permanece en ámbar para el paso de los peatones.

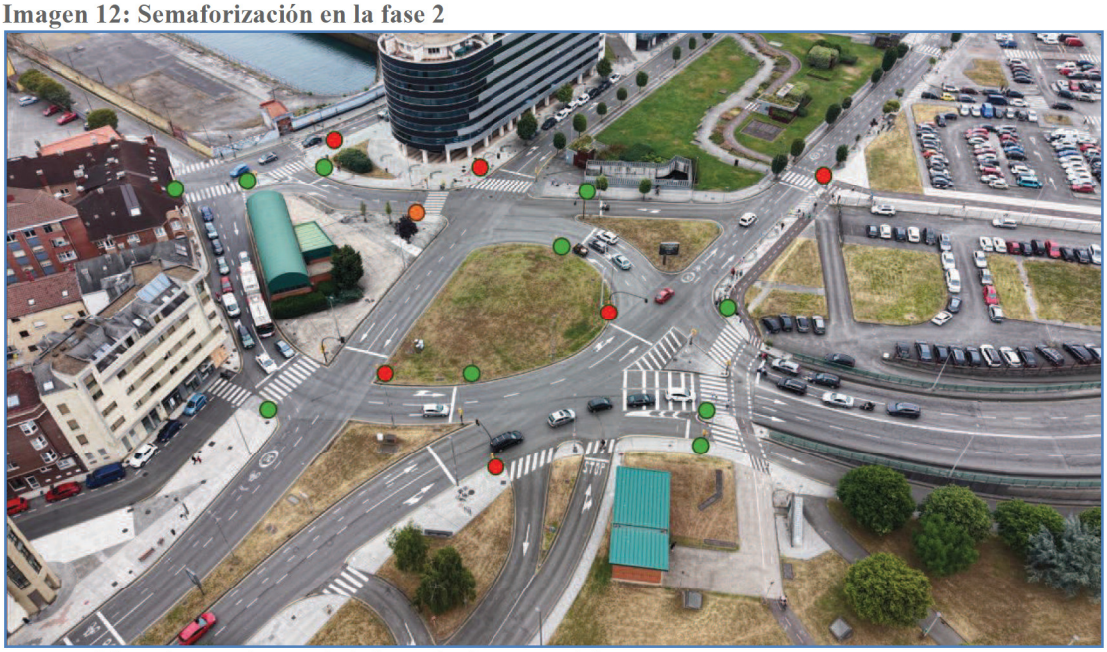
Imagen 11: Semaforización en la fase 1



Fuente: Elaboración propia a partir de las grabaciones por el dron.

La fase 2 tiene una duración de aproximadamente 38 segundos. Al igual que en la fase 1, el giro hacia la calle Palafox desde la avenida José Manuel Palacio Álvarez permanece en ámbar para el paso de los peatones. El resto de los semáforos cambia de fase verde a fase roja, y viceversa.

Imagen 12: Semaforización en la fase 2



Fuente: Elaboración propia a partir de las grabaciones por el dron.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341552354417576052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

4 Modelización de la situación actual

4.1 TransModeler 8.0

Para la gestión de toda la información de la red y los cálculos matemáticos asociados, resulta imprescindible emplear un software especializado en modelización de transporte. TransModeler 8.0, desarrollado por Caliper Corporation (EE. UU.), es un Sistema de Información Geográfica (SIG) diseñado específicamente para su uso por profesionales del transporte y permite, a través de técnicas de microsimulación, el análisis del funcionamiento del viario.

Esta técnica de microsimulación de tráfico consiste en la modelización de la circulación de cada vehículo de forma individual en una red geométricamente definida, teniendo en cuenta diferentes características de los vehículos y de forma de conducción, simuladas de manera aleatoria según unas funciones de distribución definidas.

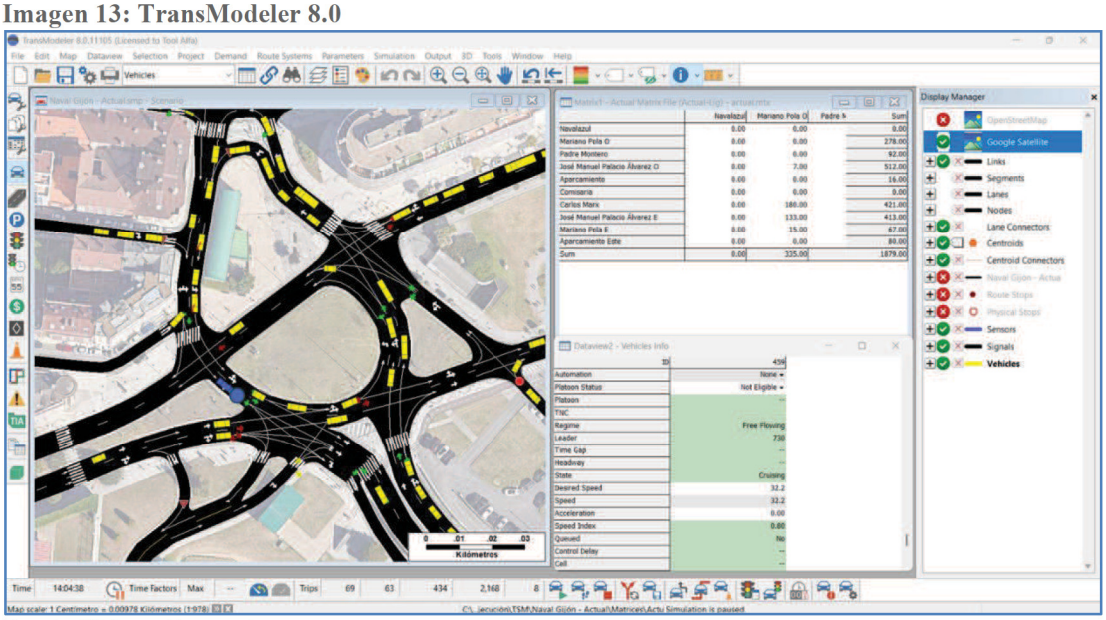
En la práctica, se emplean diversos modelos que se combinan entre sí:

- El movimiento y la interacción de los vehículos dentro de un flujo están controlados por un modelo de aceleración en el que se diferencian tres regímenes de operación gobernados por la aceleración del vehículo y el tiempo de reacción del conductor:
  - Un régimen en flujo libre, en el que la distancia entre el vehículo y que circula delante de él es tan amplia que se mueve en el entorno acelerando hasta la máxima velocidad permitida en el viario.
  - En el caso de que la distancia con el vehículo de delante sea inferior a una dada (medida en tiempo) el vehículo pasa a régimen de seguimiento en donde la velocidad viene ya condicionada por los vehículos del entorno.
  - Si las condiciones de circulación hacen que la distancia con el vehículo de adelante caiga por debajo de un determinado valor (umbral de emergencia) se pasa a régimen de emergencia en donde se aplican las deceleraciones máximas.
- El modelo de cambio de carril aplica una serie de reglas para representar el momento en el que los vehículos cambian de carril, tanto para la mejora de su circulación como para movimientos obligatorios dentro del itinerario que siguen.
- Otro modelo refleja el comportamiento del conductor frente a señales de tráfico, incidentes, etc.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Imagen 13: TransModeler 8.0

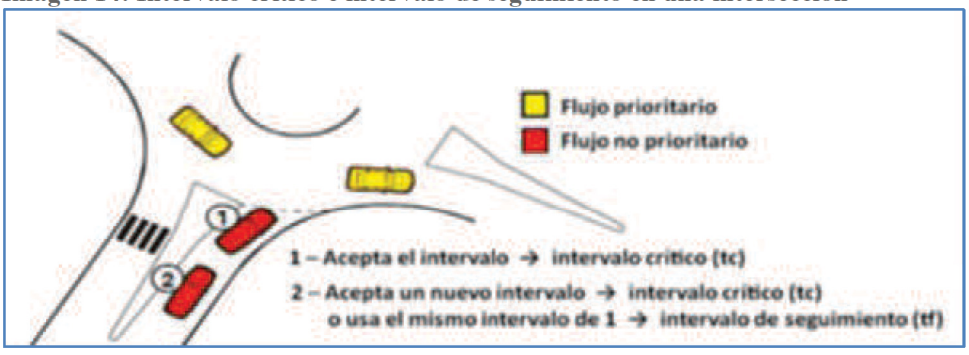


Fuente: Elaboración propia.

De entre los parámetros que caracterizan el comportamiento de la circulación de los conductores sobresalen los siguientes para la correcta simulación del funcionamiento de las intersecciones.

- t_c = intervalo crítico (segundos). Intervalo mínimo entre vehículos circulando en el flujo prioritario de una intersección. Ningún conductor en el flujo no prioritario entrará en la intersección a menos que el intervalo entre los vehículos anteriores sea igual o superior al crítico.
- t_f = tiempo o intervalo de seguimiento (segundos). Separación medida en tiempo entre vehículos en el acceso que aprovechan un mismo intervalo para entrar en la intersección.

Imagen 14: Intervalo crítico e intervalo de seguimiento en una intersección



Fuente: Vectio.

Los valores de estos parámetros se han obtenido en diferentes contextos a partir de múltiples estudios de campo. En los últimos tiempos destacan los análisis realizados en España por Romana (2011) y en Portugal por Vasconcelos (2013). En la siguiente tabla se muestran los valores de los parámetros en análisis realizados en varios países:

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 7: Resumen de intervalos críticos y tiempos de seguimiento en varios países

País	Intervalo crítico t_c (s)	Tiempo de seguimiento t_f (s)
Australia	1,8 a 4,1	1,8 a 2,2
Dinamarca	4,0	2,6
Alemania	4,4	2,8
Estados Unidos	3,4 a 4,9	2,7 a 4,4
Portugal	3,2 a 3,7	2.1 a 2,3
España	3,3 a 3,5	$\approx t_c / 2$

Fuente: Romana (2011) y Vasconcelos (2013).

Los menores valores de los parámetros para España son representativos de unas características de circulación más "agresivas", lo que hace que muchas formulaciones calibradas y utilizadas normalmente en otros países subestimen la capacidad y sobrevaloren las demoras a la hora de analizar intersecciones españolas.

Es por esto por lo que los parámetros se han ajustado a las condiciones españolas de circulación para obtener resultados lo más realistas posibles.

4.2 Nivel de servicio

El nivel de servicio es un concepto empleado en Ingeniería del Tráfico para referirse a la calidad de operación de una carretera. De acuerdo con la Norma 3.1-IC "Trazado", de la Instrucción de Carreteras, generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y la seguridad.

En el caso del ámbito a analizar, la evaluación a realizar es la descrita en la Nota de Servicio 5/2014 "*Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras*", del Ministerio de Fomento. Esta Nota establece la medición de la demora media en nudos, en este caso en intersecciones semaforizadas del ámbito de estudio, así como intersecciones con prioridad fija

Tabla 8: Nivel de servicio en intersecciones semaforizadas

Nivel de servicio	Demora media (s/veh)
A	<=10
B	>10-20
C	>20-35
D	>35-55
E	>55-80
F	>80 / Demanda excede la capacidad

Fuente: Elaboración propia a partir de Nota de Servicio 5/2014.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Tabla 9: Nivel de servicio en intersecciones con prioridad fija

Nivel de servicio	Demora media (s/veh)
A	<=10
B	>10-15
C	>15-25
D	>25-35
E	>35-50
F	>50 / Demanda excede la capacidad

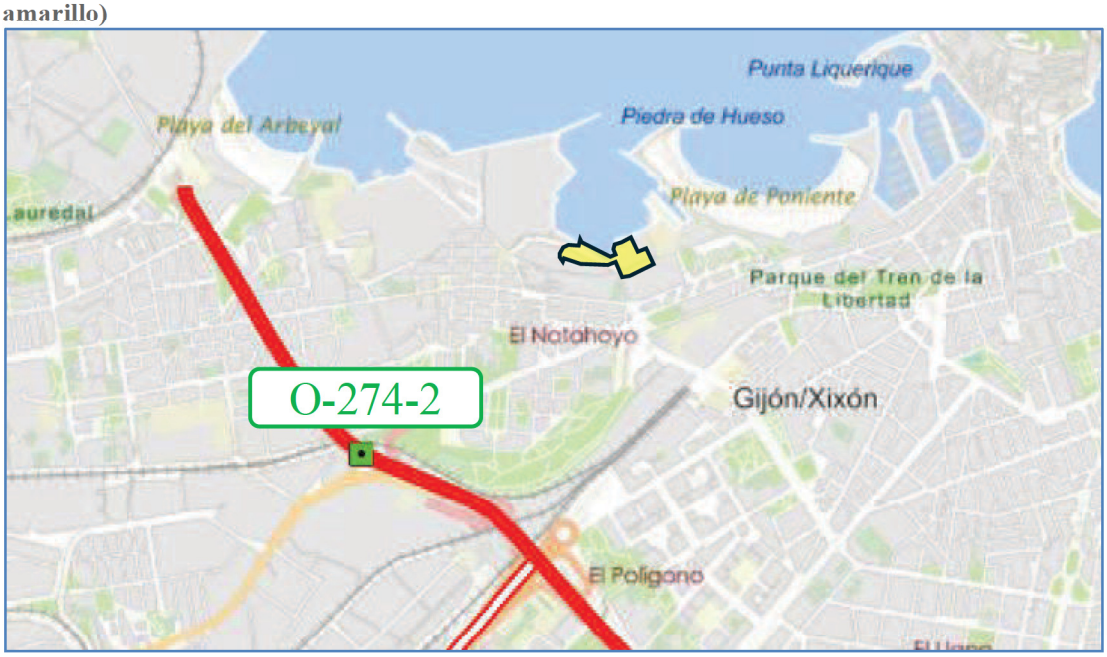
Fuente: Elaboración propia a partir de Nota de Servicio 5/2014.

4.3 Matrices de movilidad actual

Las matrices de movilidad en el entorno se han obtenido directamente mediante el trabajo de campo, como se ha desarrollado anteriormente. Sin embargo, es necesaria una comprobación adicional para verificar que la movilidad medida en el día de los trabajos es suficientemente representativa de la movilidad media.

Para ello, 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 "tabla 84" con la intensidad media de los doce meses del año y siete días de la semana. De esa tabla, se deduce que un miércoles de junio es un mes de elevada demanda, por encima de la IMD en un 17,9 %. Además, el mes de junio combina días con demanda escolar y otros días no lectivos; dado que el trabajo de campo se realizó en un día con colegios abiertos, es plausible que la demanda aforada sea incluso superior a la de la media del mes.

Imagen 15: Ubicación de la estación afín O-274-2 (en verde) junto al ámbito de estudio (en amarillo)



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del Mapa de Tráfico 2024 del MITRAMS.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 10: IMD por días de la semana y meses del año. Estación O-274-2. En amarillo y rojo, día y mes correspondientes al trabajo de campo

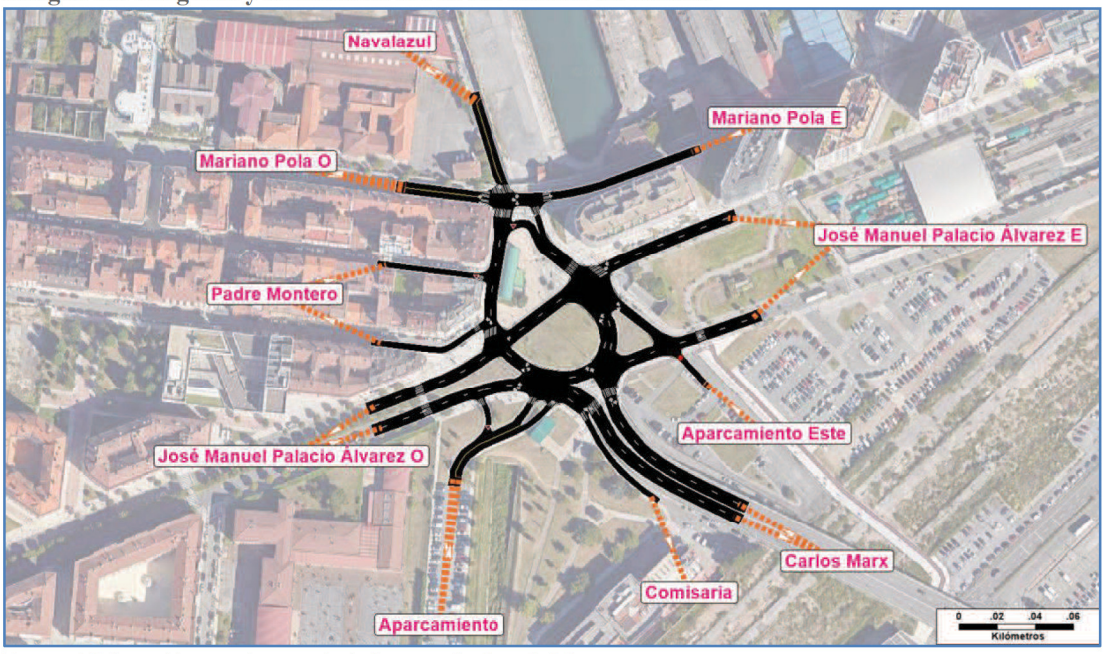
Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	16.329	16.106	16.269	16.831	17.648	14.542	14.430	**15.981**
FEBRERO	14.946	14.961	15.955	15.858	16.462	14.224	14.301	**15.265**
MARZO	15.851	15.054	19.563	21.266	20.296	20.372	21.680	**19.312**
ABRIL	23.043	14.551	22.691	22.663	22.903	14.132	10.860	**17.788**
MAYO	19.895	19.961	20.199	20.852	21.513	17.134	14.365	**19.298**
JUNIO	21.964	22.691	22.974	22.982	22.073	18.375	21.588	**21.685**
JULIO	23.677	22.851	23.939	23.183	26.310	18.020	17.692	**22.360**
AGOSTO	26.519	21.703	21.429	21.440	21.836	22.371	34.151	**24.392**
SEPTIEMBRE	22.447	21.539	21.362	21.531	23.252	20.300	18.683	**21.253**
OCTUBRE	24.882	23.434	22.831	20.687	21.561	19.090	20.020	**21.767**
NOVIEMBRE	21.091	20.751	21.204	21.124	23.023	18.089	14.191	**19.967**
DICIEMBRE	15.005	12.524	12.921	15.022	17.932	15.132	14.370	**14.668**
TOTAL	**20.515**	**18.959**	**20.089**	**20.291**	**21.262**	**17.814**	**17.895**	**19.493**

Fuente: Elaboración propia a partir de Nota de Servicio 5/2014.

Por todo ello, se considera adecuado e incluso del lado de la seguridad suponer la matriz de movilidad obtenida mediante trabajo de campo como suficientemente representativa de la demanda habitual del ámbito de estudio.

A continuación, se muestran las matrices de movilidad consideradas:

Imagen 16: Orígenes y destinos de la red del ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 11: Matriz de movilidad actual. Vehículos ligeros

Hora punta	Navalazul	Mariano Pola O	Padre Montero	José Manuel Palacio Álvarez O	Aparcamiento	Comisaria	Carlos Marx	José Manuel Palacio Álvarez E	Mariano Pola E	Aparcamiento Este
Navalazul	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariano Pola O	0	0	15	15	0	4	170	76	0	0
Padre Montero	0	0	20	4	0	4	32	32	0	0
José Manuel Palacio Álvarez O	0	8	12	19	8	4	177	289	0	0
Aparcamiento	0	0	0	4	0	0	0	12	0	0
Comisaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carlos Marx	0	181	27	102	0	0	4	110	0	0
José Manuel Palacio Álvarez E	0	134	4	191	0	0	76	11	0	0
Mariano Pola E	0	15	0	0	0	0	34	19	0	0
Aparcamiento Este	0	0	0	12	0	0	40	28	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 12: Matriz de movilidad actual. Vehículos pesados

Hora punta	Navalazul	Mariano Pola O	Padre Montero	José Manuel Palacio Álvarez O	Aparcamiento	Comisaria	Carlos Marx	José Manuel Palacio Álvarez E	Mariano Pola E	Aparcamiento Este
Navalazul	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mariano Pola O	0	0	1	1	0	0	10	4	0	0
Padre Montero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
José Manuel Palacio Álvarez O	0	0	0	1	0	0	7	11	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comisaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carlos Marx	0	3	1	2	0	0	0	2	0	0
José Manuel Palacio Álvarez E	0	6	0	9	0	0	4	1	0	0
Mariano Pola E	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0
Aparcamiento Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

4.4 Resultados de la modelización

A continuación, se muestran los resultados de la microsimulación. Para ello, se han ejecutado tres "runs" del modelo con inputs idénticos, de tal forma que el resultado mostrado sea el promedio de las tres ejecuciones, con el objetivo de reducir los efectos estocásticos derivados

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

de la distribución aleatoria de entrada de los vehículos a la red y otros factores como la tipología de vehículo o el carácter del conductor.

Los resultados mostrados se corresponden al valor proporcionado por el software para el cálculo de la demora por ramal de aproximación a cada intersección, agrupando los distintos carriles en caso de haber más de uno, y calculándose de forma asociada el nivel de servicio de ese ramal y el nivel completo de la intersección.

Imagen 17: Esquema de intersecciones en estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Tabla 13: Nivel de servicio en intersecciones. Situación actual

Intersección	Calle	Actual	
		Demora (s)	NS
I1	C/ Palafox	10,3	B
	C/ Mariano Pola	11,7	B
	TOTAL INTERSECCIÓN	**10,5**	**B**
I2	C/ Palafox (Navalazul)	0,0	A
	C/ Mariano Pola	27,5	C
	TOTAL INTERSECCIÓN	**27,5**	**C**
I3	C/ Palafox	16,6	B
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	11,2	B
	TOTAL INTERSECCIÓN	**14,7**	**B**
I4	C/ Palafox	8,2	A
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	7,6	A
	Aparcamiento	5,8	A
	TOTAL INTERSECCIÓN	**7,1**	**A**
I5	Av. José Manuel Palacio Álvarez	4,2	A
	C/ Carlos Marx	29,4	C
	TOTAL INTERSECCIÓN	**16,3**	**B**
I6	C/ Carlos Marx	7,1	A
	Salida aparcamiento	42,5	D
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	16,4	B
	TOTAL INTERSECCIÓN	**22,1**	**C**
I7	Salida aparcamiento	29,5	D
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	1,9	A
	TOTAL INTERSECCIÓN	**5,4**	**A**

Fuente: Elaboración propia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

5 Escenarios de desarrollo urbanístico

5.1 Nueva demanda

La demanda de la situación futura puede crecer con respecto a la situación actual en dos vertientes:

- Demanda adicional introducida por los nuevos usos urbanísticos del PERI Naval Gijón.
- Crecimiento de la demanda vegetativa del entorno de estudio.

5.1.1 Demanda del desarrollo urbanístico

Para calcular la demanda adicional introducida por el urbanismo, se ha hecho empleo de una serie de ratios y referencias oficiales de distintas administraciones que proponen una metodología basada en la imputación de viajes en función de la superficie edificable por desarrollar.

Se han tanteado las siguientes metodologías:

- "*Guía práctica para la elaboración de estudios de Planificación de la Movilidad*", del Ayuntamiento de Madrid.
- Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, de la Generalitat de Catalunya.
- "*Trip Generation Manual, 11th Edition*", del Institute of Transportation Engineers (ITE).

Para todas las metodologías, se ha considerado la siguiente edificabilidad:

Tabla 14: Edificabilidades del PERI APP-PE-NG "Naval Gijón"

Código	Tipo	Edificabilidad (m^2c)
NG-1	Industrial científico/tecnológico	23.175
NG-2	Industrial científico/tecnológico	10.441

Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

Ayuntamiento de Madrid

La citada Guía propone que el uso "Industrial", el más adecuado para el uso propuesto, genera 7 viajes por cada 100 m^2 construidos y día. Para el suelo terciario, se puede establecer la hipótesis de que se trata de suelo terciario de pequeño comercio (como actividad complementaria a las existentes en el resto del ámbito), y la Guía sugiere una ratio de 150 viajes por cada 100 m^2 construidos y día.

A su vez, dimensiona la cantidad de viajes que se realizan en cada hora punta. Por la tarde, que es la hora elegida, la Guía considera que se genera un 2 % de esos viajes en sentido entrada y un 11 % en sentido salida para el suelo industrial, y un 4 % y otro 4 % respectivamente para el comercial.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Imagen 18: Movilidad generada según la Guía del Ayuntamiento de Madrid

USO		VIAJES DIARIOS			FACTOR HORA PUNTA del VIARIO AM Entrada	AM Salida	PM Entrada	PM Salida	del USO Actividad Entrada
Grupo	Detalle	Nº		Unidad					
Residencial		6		vivienda	0,00	0,11	0,05	0,03	0,05
Industrial	General	7		100 m² superficie construida	0,12	0,02	0,02	0,11	0,16
	Centro logísticos	7	VTA+VTO+VCR	100 m² techo	0,08	0.08(*)	0,06	0,08	0,08
		6	VR (veh)	100 m² techo	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09
		5	VP (veh)	dársena	0,02	0,02	0,02	0,02	0,06
Terciario (1)	Hospedaje	10		habitaciones	0,03	0,02	0,04	0,04	0,05
	Pequeño comercio y mediano (0-2500 m2)	150		100 m² superficie construida	0,02	0,01	0,04	0,04	0,04
	Grandes superficies (+2500 m2)	100		100 m² superficie construida	0,02	0,01	0,05	0,05	0,06
	Oficinas	15		100 m2 superficie construida	0,15	0,02	0,02	0,15	0,15
	Recreativo (ocio)	2		aforo	0,02	0,02	0,03	0,02	0,50
Dotacional (2)	Administración Pública	40		100 m2 superficie construida	0,15	0,04	0,02	0,08	0,15
	Educativo excepto Enseñanza Superior	4		alumnos	0,19	0,16	0,04	0,05	0,19
	Educativo de Enseñanza Superior	3		alumnos	0,08	0,02	0,03	0,07	0,08
	General	20		100 m² superficie construida	0,15	0,02	0,02	0,15	0,15
	Sanitario no Hospitalario	70		100 m² superficie construida	0,08	0,02	0,02	0,06	0,08
	Sanitario Hospitalario	20		100 m2 superficie construida	0,06	0,03	0,03	0,06	0,06

Fuente: "*Guía práctica para la elaboración de estudios de Planificación de la Movilidad*", del Ayuntamiento de Madrid.

Con todo ello, puede calcularse el total de viajes adicionales propuestos por el modelo de la Guía:

Tabla 15: Viajes por cada 100 m² en la hora punta de tarde. Método del Ayuntamiento de Madrid

Hora punta / 100 m²	Entrada	Salida	Total
Industrial	0,14	0,77	0,91
Comercial	6,00	6,00	12,00

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16: Viajes totales en la hora punta de tarde, por parcela. Método del Ayuntamiento de Madrid

Ayto Madrid	Entrada	Salida	Total
NG-1	182	312	**494**
NG-2	24	130	**153**

Fuente: Elaboración propia.

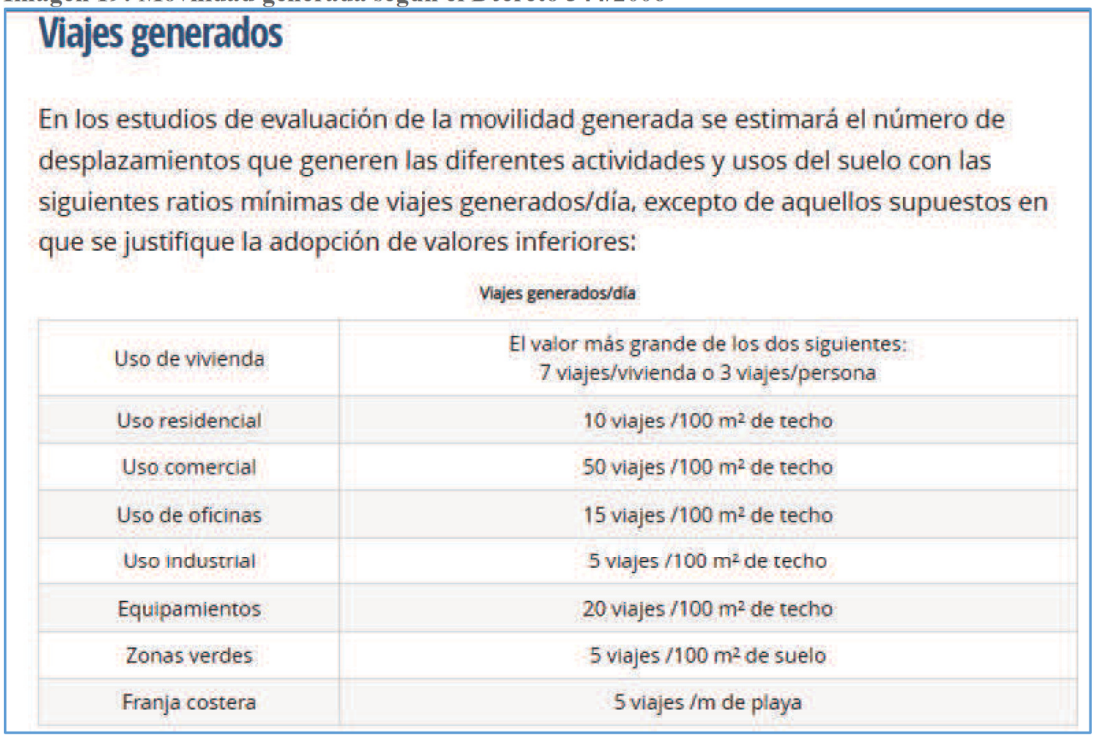
Generalitat de Catalunya

Según la metodología del Decreto 344/2006, el suelo de uso industrial genera 5 viajes por cada 100 m² construidos y día; la ratio propuesta por el Decreto para el uso comercial es de 50 viajes por cada 100 m² construidos y día.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Imagen 19: Movilidad generada según el Decreto 344/2006



Viajes generados

En los estudios de evaluación de la movilidad generada se estimará el número de desplazamientos que generen las diferentes actividades y usos del suelo con las siguientes ratios mínimas de viajes generados/día, excepto de aquellos supuestos en que se justifique la adopción de valores inferiores:

	Viajes generados/día
Uso de vivienda	El valor más grande de los dos siguientes: 7 viajes/vivienda o 3 viajes/persona
Uso residencial	10 viajes /100 m² de techo
Uso comercial	50 viajes /100 m² de techo
Uso de oficinas	15 viajes /100 m² de techo
Uso industrial	5 viajes /100 m² de techo
Equipamientos	20 viajes /100 m² de techo
Zonas verdes	5 viajes /100 m² de suelo
Franja costera	5 viajes /m de playa

Fuente: Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, de la Generalitat de Catalunya.

El Decreto no proporciona porcentajes de reparto de la demanda diaria en hora punta; si se consideran los mismos porcentajes que en el caso de la Guía del Ayuntamiento de Madrid, se tiene la siguiente demanda adicional.

Tabla 17: Viajes totales en la hora punta de tarde. Método de la Generalitat de Catalunya

Generalitat	Entrada	Salida	Total
NG-1	72	164	**236**
NG-2	17	93	**109**

Fuente: Elaboración propia.

ITE Trip Generation

El "*Trip Generation Manual*" es una guía del *Institute of Transportation Engineers* de Estados Unidos, que proporciona los viajes generados y atraídos por cada tipo de suelo con un detalle muy superior al de las otras referencias estudiadas.

Para el presente estudio, se han considerado los siguientes usos del suelo:

- Industrial científico/tecnológico: entre los usos de código 110 "General Light Industrial" y 130 "Industrial Park", se ha considerado el primero por presentar una mayor ratio (0,65 viajes por cada 1.000 pies cuadrados frente a 0,34), estando así del lado de la seguridad.
- Terciario asociado al industrial científico tecnológico: existen numerosos usos comerciales en el ITE, pero el que se ha considerado más acorde a lo previsible es el uso de código 822 "Strip Retail Plaza (<40K)", que sugiere un pequeño comercio, con una ratio de 6,59 viajes por cada 1.000 pies cuadrados.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Las ratios de entradas y salidas por hora punta también pueden obtenerse de este manual, se ha tomado un 14 % de entradas y 86 % de salidas en el uso industrial y un 50 %-50 % para el comercial.

Imagen 20: Tasas de generación según el ITE en los usos seleccionados

Land Use Category - ITE 11th Edition	ITE Land Use Code	ITE Average PM Peak Hour Trip Rate[1]	Unit	Pass-By Trip Reduction Factor[3]	Net New Trip Rate	Trip Length Adjustment Factor	Net New Trips
INDUSTRIAL & TERMINAL							
General Light Industrial	110	0.65	1,000 sf GFA	1.00	0.65	1.00	0.65
Industrial Park	130	0.34	1,000 sf GFA	1.00	0.34	1.00	0.34
Shopping Center (150K-300K)	820	3.40	1,000 sf GLA	0.71	2.41	1.00	2.41
Shopping Center (300K-900K)	820	3.40	1,000 sf GFA	0.81	2.75	1.00	2.75
Shopping Plaza (40-150K)	821	9.03	1,000 sf GLA	0.60	5.42	1.00	5.42
Strip Retail Plaza (<40K)	822	6.59	1,000 sf GLA	1.00	6.59	1.00	6.59

Gr	Landuse	ITE Code	Unit	Daily Rate/Equation	Pass-By %	AM Peak Hour In/Out	AM Peak Hour Rate/Equation	PM Peak Hour In/Out	PM Peak Hour Rate/Equation
trial	General Light Industrial	110	1000 S.F.	4.87	10%	88/12	0.74	14/86	0.65
	Manufacturing	140	1000 S.F.	4.75	10%	76/24	0.68	31/69	0.74

Gr	Landuse	ITE Code	Unit	Daily Rate/Equation	Pass-By %	AM Peak Hour In/Out	AM Peak Hour Rate/Equation	PM Peak Hour In/Out	PM Peak Hour Rate/Equation
Retail	Nursery (Garden Center)	817	Acre	108.1	0%	50/50	2.82	50/50	8.06
	Nursery (Wholesale)	818	Acre	19.50	0%	50/50	0.23	50/50	0.36
	Landscape Services	PBC	Acre[5]	121.70	0%	40/60	34.4	58/42	15.1
	Shop Center (>150ksf)	820	1000 S.F.	37.01	24%	62/38	0.84	48/52	3.4
	Shop Plaza (40-150ksf) w/Sup Market	821	1000 S.F.	94.49	39%	62/38	3.53	48/52	9.03
	Shop Plaza (40-150ksf) w/out Sup Market	821	1000 S.F.	67.52	39%	62/38	1.73	49/51	5.19
	Strip Retail Plaza (<40ksf)	822	1000 S.F.	54.45	63%	60/40	2.36	50/50	6.59

Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes del *ITE Trip Generation Manual, 11th Edition*.

Con todo ello, los viajes calculados para la futura Gijón Azul son los siguientes:

Tabla 18: Viajes totales en la hora punta de tarde. Método del ITE

ITE	Entrada	Salida	Total
NG-1	110	214	**324**
NG-2	16	101	**118**

Fuente: Elaboración propia.

Método seleccionado

Se observa que los viajes proporcionados por cada método no son radicalmente distintos en orden de magnitud. Sin embargo, existen tres factores considerables:

- El ITE proporciona el valor en vehículos, y no en viajes, ya que su método de cálculo se basa en aforos de tráfico en calles cercanas a las de usos homologables ya existentes. Es decir, no es preciso hacer ninguna transformación adicional de reparto modal y ocupación que, con los datos de Madrid o Catalunya, serían meras hipótesis.
- El ITE, asimismo, se encuentra en un valor relativamente intermedio en número total de viajes, entre el Decreto de la Generalitat (el de menos movilidad) y el del Ayuntamiento de Madrid (el de más).
- La movilidad supuesta por el ITE es relativamente "pesimista" en el sentido de que se basa en experiencias estadounidenses, donde el reparto modal está muy balanceado del lado del vehículo privado. Ello implica que considerar su modelo llevaría a estar del lado de la seguridad en cuanto a la introducción de suficiente demanda vehicular.

Por todo ello, se considera adecuado y suficientemente del lado de la seguridad seleccionar los viajes del **modelo del ITE** para caracterizar la demanda adicional introducida por los desarrollos urbanísticos de Naval Gijón.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Por todo ello, se considera adecuado y suficientemente del lado de la seguridad seleccionar los viajes del **modelo del ITE** para caracterizar la demanda adicional introducida por los desarrollos urbanísticos de Naval Gijón.

5.1.2 Demanda vegetativa

Además de la demanda introducida por el urbanismo, es necesario considerar si la demanda vegetativa (circulante por el ámbito, pero no directamente relacionada con Gijón Azul) va a crecer en un futuro.

En este aspecto, sin embargo, confluyen una serie de tendencias demográficas que obligan a ser prudentes al respecto de la demanda futura del entorno.

El municipio de Gijón, como se ha identificado en la caracterización demográfica, se encuentra por debajo de sus valores máximos de población, tras una década de pérdida poblacional casi continua. A su vez, existen diversas proyecciones que sugieren que la población tanto del municipio de Gijón como de la Comunidad Autónoma de Asturias no solo van a sufrir una paulatina disminución, sino que su edad media tenderá a ser superior, con un crecimiento de la población mayor de 65 años, cuya movilidad en transporte privado es inferior al verse notablemente reducida su movilidad obligada.

Tabla 19: Proyección de población de la comunidad autónoma de Asturias

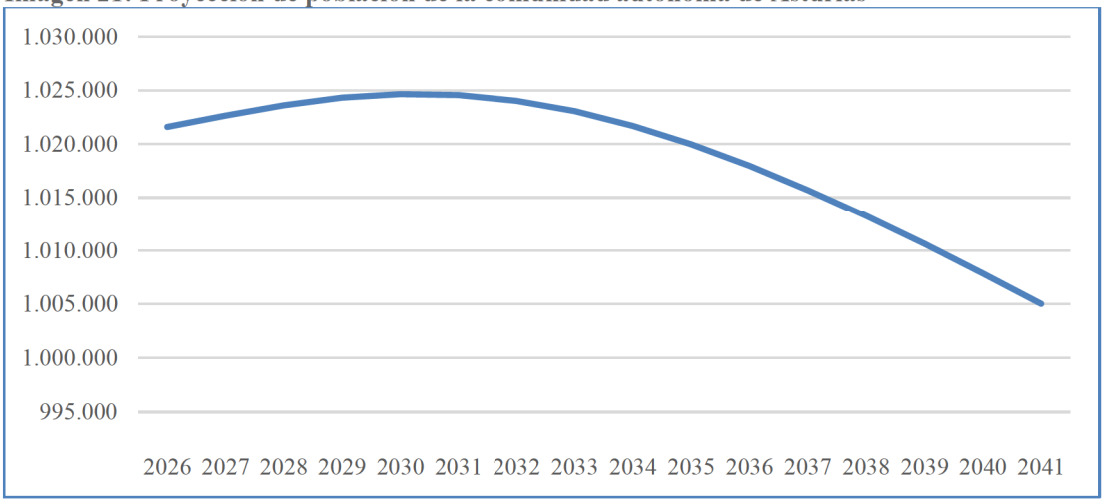
Año	Población	Crecimiento
2026	1.021.569	-
2027	1.022.623	0,1 %
2028	1.023.588	0,1 %
2029	1.024.289	0,1 %
2030	1.024.625	0,0 %
2031	1.024.534	0,0 %
2032	1.024.003	-0,1 %
2033	1.023.040	-0,1 %
2034	1.021.681	-0,1 %
2035	1.019.969	-0,2 %
2036	1.017.954	-0,2 %
2037	1.015.690	-0,2 %
2038	1.013.230	-0,2 %
2039	1.010.617	-0,3 %
2040	1.007.884	-0,3 %
2041	1.005.041	-0,3 %

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

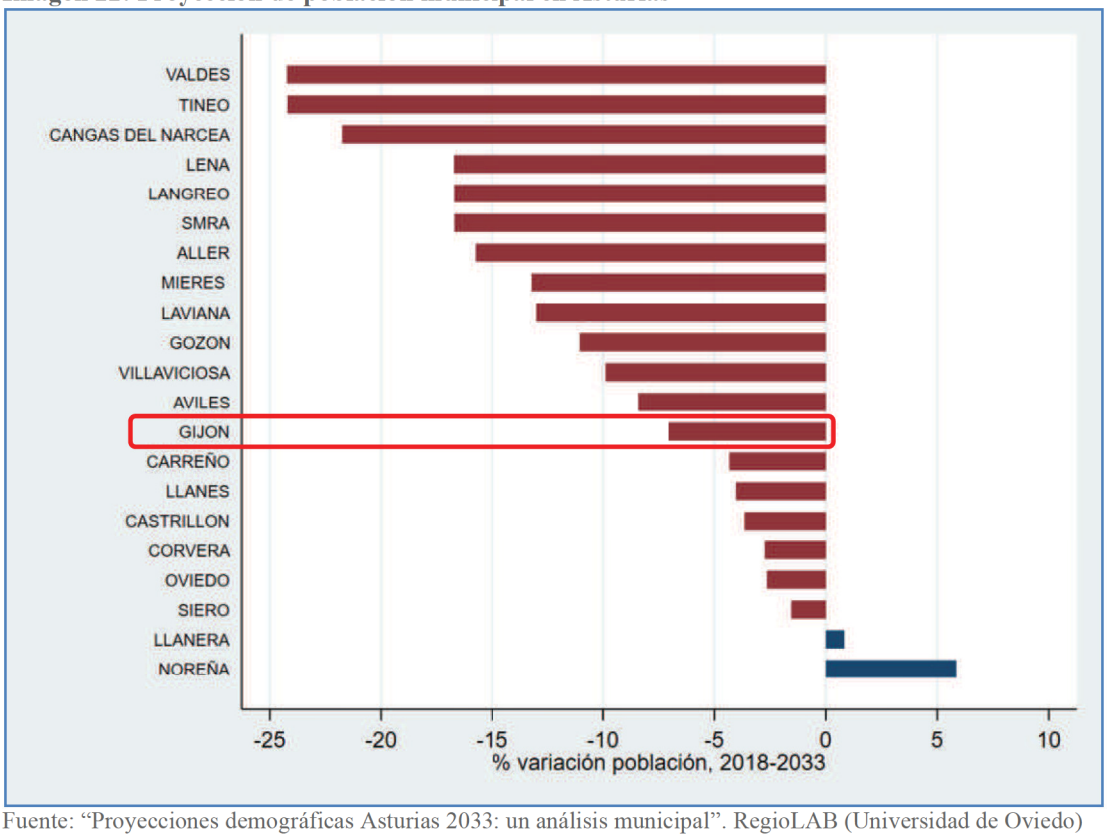
Imagen 21: Proyección de población de la comunidad autónoma de Asturias



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

El Observatorio Regional RegioLAB, adscrito a la Universidad de Oviedo, efectuó una proyección poblacional a nivel municipal, donde se establece que, entre 2018 y 2033, Gijón va a perder en torno a un 7 % de población; no solo eso, sino que la población mayor de 65 años va a crecer, en ese mismo período, más de un 30 %.

Imagen 22: Proyección de población municipal en Asturias

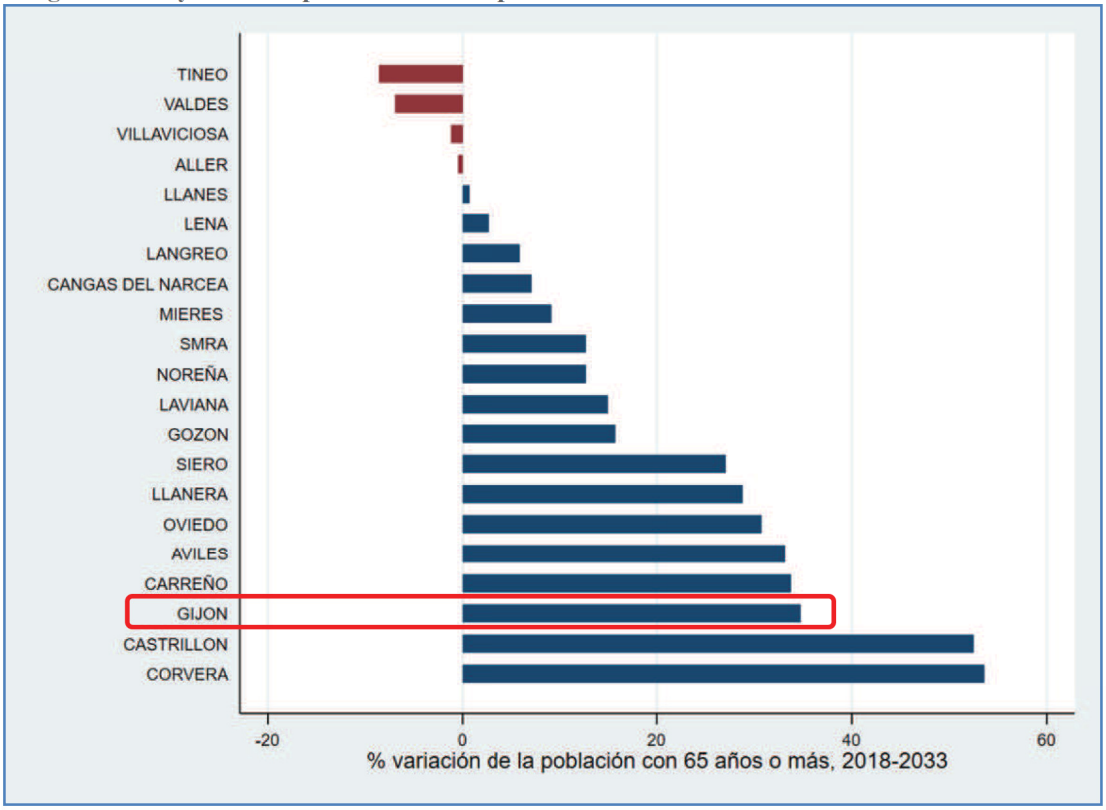


Fuente: "Proyecciones demográficas Asturias 2033: un análisis municipal". RegioLAB (Universidad de Oviedo)

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

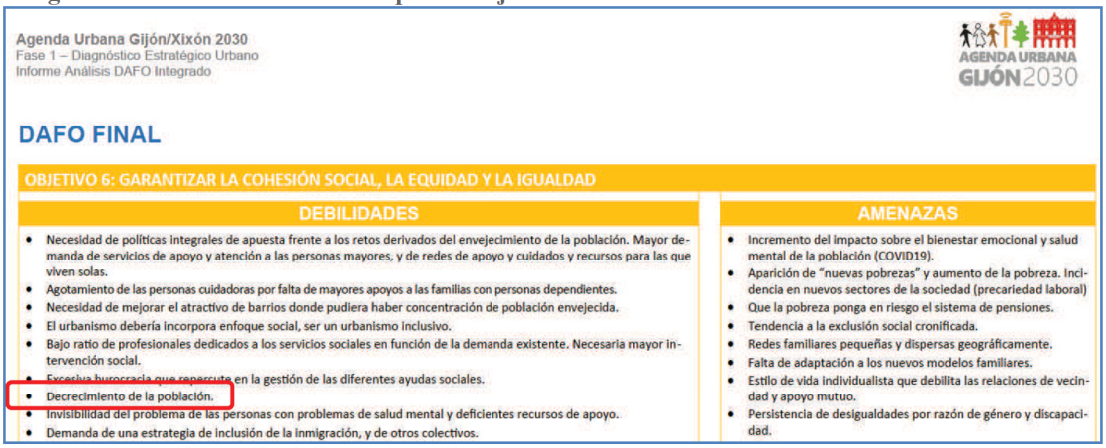
Imagen 23: Proyección de población municipal de más de 65 años en Asturias



Fuente: "Proyecciones demográficas Asturias 2033: un análisis municipal". RegioLAB (Universidad de Oviedo)

Por otra parte, la Agenda Urbana Gijón/Xixón 2030 ya identificó el problema del decrecimiento y envejecimiento poblacional como una de las grandes debilidades dentro de su análisis DAFO en el diagnóstico de la ciudad asturiana.

Imagen 24: Debilidades del municipio de Gijón



Agenda Urbana Gijón/Xixón 2030
Fase 1 – Diagnóstico Estratégico Urbano
Informe Análisis DAFO Integrado

AGENDA URBANA GIJÓN 2030

DAFO FINAL

OBJETIVO 6: GARANTIZAR LA COHESIÓN SOCIAL, LA EQUIDAD Y LA IGUALDAD

DEBILIDADES	AMENAZAS
• Necesidad de políticas integrales de apuesta frente a los retos derivados del envejecimiento de la población. Mayor demanda de servicios de apoyo y atención a las personas mayores, y de redes de apoyo y cuidados y recursos para las que viven solas. • Agotamiento de las personas cuidadoras por falta de mayores apoyos a las familias con personas dependientes. • Necesidad de mejorar el atractivo de barrios donde pudiera haber concentración de población envejecida. • El urbanismo debería incorpora enfoque social, ser un urbanismo inclusivo. • Bajo ratio de profesionales dedicados a los servicios sociales en función de la demanda existente. Necesaria mayor intervención social. • Excesiva burocracia que repercute en la gestión de las diferentes ayudas sociales. • Decrecimiento de la población. • Invisibilidad del problema de las personas con problemas de salud mental y deficientes recursos de apoyo. • Demanda de una estrategia de inclusión de la inmigración, y de otros colectivos.	• Incremento del impacto sobre el bienestar emocional y salud mental de la población (COVID19). • Aparición de "nuevas pobrezas" y aumento de la pobreza. Incidencia en nuevos sectores de la sociedad (precariedad laboral) • Que la pobreza ponga en riesgo el sistema de pensiones. • Tendencia a la exclusión social cronificada. • Redes familiares pequeñas y dispersas geográficamente. • Falta de adaptación a los nuevos modelos familiares. • Estilo de vida individualista que debilita las relaciones de vecindad y apoyo mutuo. • Persistencia de desigualdades por razón de género y discapacidad.

Fuente: Agenda Urbana Gijón/Xixón 2030. Informe Análisis DAFO Integrado

En síntesis, todos los indicadores poblacionales sugieren que la población futura de Gijón va a ser inferior que la actual. A ello, hay que añadirle otros fenómenos que van a reducir la movilidad en vehículo privado en las ciudades en el futuro:

- Las políticas recientes de restricción de la circulación al vehículo privado en el centro de las ciudades tendrán un notable efecto negativo en el número de vehículos que transiten por las vías urbanas. La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) se sitúa en el barrio

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

de la Calzada, ligeramente al oeste del ámbito de estudio, y a partir del año 2029 comenzarán las sanciones, por lo que es plausible que afecte al tráfico en los accesos a dicha ZBE por la avenida de José Manuel Palacio Álvarez y la calle de Mariano Pola.

- Asimismo, en los últimos años se han instaurado diversas tendencias de reducción del número de vehículos con fenómenos como el teletrabajo, la teleatención sanitaria o el coche compartido, que podrían ir en aumento en el futuro.

Por todo ello, se considera plausible suponer que **el tráfico en el ámbito de estudio no va a crecer salvo por el desarrollo urbanístico de Naval Gijón**.

Así, la movilidad adicional calculada en el epígrafe anterior puede sumarse a las matrices de movilidad y suponer así el tráfico de la situación futura que debe evaluarse.

5.2 Oferta viaria

5.2.1 Viario interno

En la Memoria del APP-PE-NG "Naval Gijón", se definieron diversas alternativas de ordenación del viario interno de las parcelas del ámbito en desarrollo. La alternativa elegida, al número 3, supone una articulación del viario en torno a dos grandes ejes: uno Oeste-Este, que comunica con calles y parcelas traseras y muy secundarias, y uno Norte-Sur (actual calle Palafox), de menor longitud, que conecta directamente con la intersección con la calle Mariano Pola.

Imagen 25: Viario principal de la ordenación



Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

5.2.2 Viario externo

Las principales conexiones de la futura Gijón Azul con el resto de Gijón se producirán en dos puntos:

- Al oeste, con la actual Travesía del Mar, que remata en una bolsa de aparcamiento pequeña junto a unas instalaciones.
- Al sur, con la calle Palafox, que conecta directamente con la intersección entre la calle Mariano Pola y la avenida de José Manuel Palacio Álvarez.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Las características del viario circundante en cada acceso y la conectividad con el resto de Gijón hacen que la práctica totalidad del tráfico vaya a efectuar su entrada y salida por esta conexión del sur, toda vez que la del oeste solo conecta con un estacionamiento al cual solo se llega desde viario muy local. Por ello, del lado de la seguridad, se va a suponer que toda la demanda adicional efectúa su salida y entrada por la calle Palafox y, por tanto, se incluye en la actual intersección con la calle Mariano Pola y la avenida de José Manuel Palacio Álvarez.

Sin embargo, esta hipótesis debe llevar aparejada una modificación particular en dicha intersección. En particular, se trata de la semaforización de las fases.

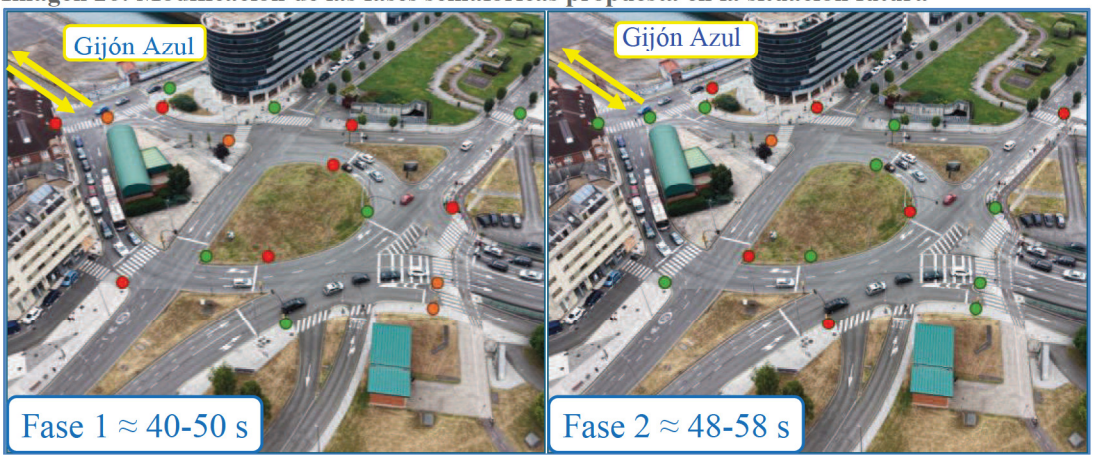
Como se ha analizado en los trabajos de campo, la intersección se resuelve de forma general con dos fases, una primera de unos 60 segundos para el tráfico pasante Este – Oeste por la avenida de José Manuel Palacio Álvarez y la salida de Mariano Pola hacia el oeste, y una segunda de unos 38 segundos donde se da servicio a los movimientos Norte – Sur y Sur – Norte, tanto desde la calle Carlos Marx como los tráficos internos de la intersección.

Sin embargo, 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 fase verde mayor para dichos movimientos, en detrimento de la del pasante. Mantener los semáforos actuales produciría un muy importante deterioro del nivel de servicio en los flujos Sur – Norte, Norte – Sur e internos de la intersección.

Por ello, se considera adecuado proponer una **optimización de los ciclos semafóricos** de las intersecciones que vaya hacia una mayor preponderancia de la Fase 2, de tal forma que donde en la actualidad se han tomado duraciones respectivas de 60 y 38 segundos, pasen a tomarse de 50 y 48 o incluso de 40 y 58 justo en el punto de conexión de Gijón Azul con la red externa, incluyendo desfases entre las distintas intersecciones para generar un efecto de "onda verde" que despeje las intersecciones y aumente la fluidez de la red. Sí se considera necesario que, en dicho punto de conexión de Gijón Azul, se introduzca una fase verde dedicada a la salida del nuevo recinto, con ámbar intermitente para el tráfico procedente desde la calle de Mariano Pola desde el este.

Dado que el nivel de servicio en intersecciones semaforizadas se mide a partir de la demora media de cada vehículo, homogeneizar ambas fases del ciclo tenderá a hacer lo propio con las demoras, de tal forma que los puntos de mayor demora de la red actual verán incluso mejorado su nivel de servicio por el efecto de la nueva semaforización.

Imagen 26: Modificación de las fases semafóricas propuesta en la situación futura



Fuente: Elaboración propia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

6 Modelización de la situación futura

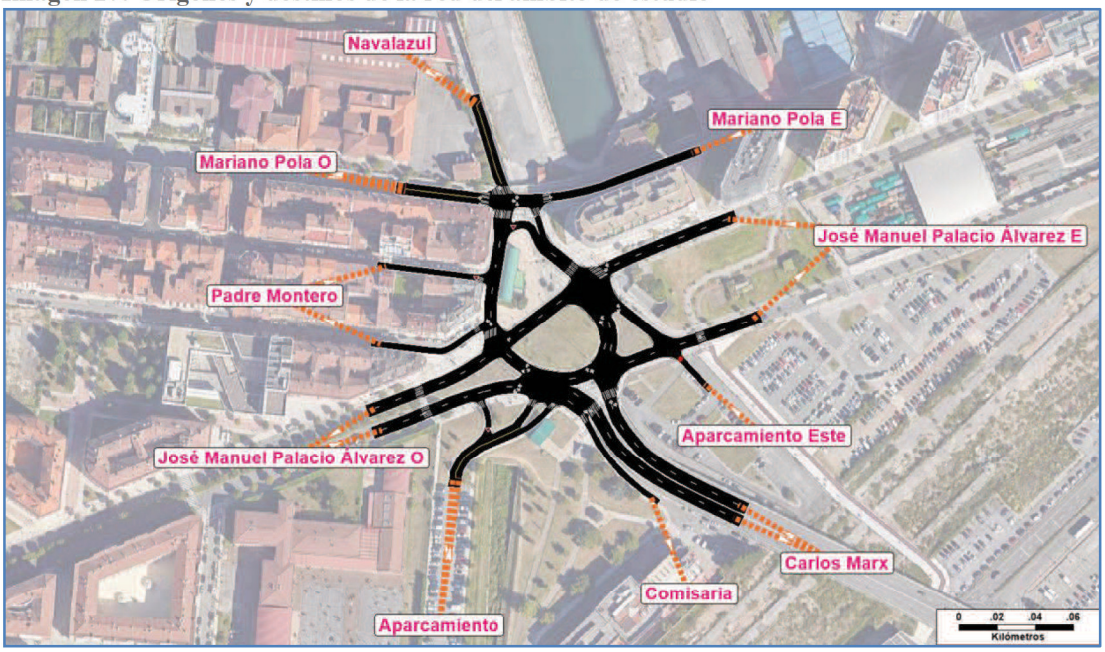
6.1 Matrices de movilidad futura

De cara a la microsimulación propuesta, es necesario definir las matrices de movilidad futura de vehículos ligeros y pesados. Para ello, se ha seguido el modelo que se describe a continuación:

- Se ha tomado una zona testigo de la cual replicar la distribución de viajes. En este caso, se ha supuesto que los viajes con origen en Gijón Azul tendrán los mismos destinos que los viajes con origen en Mariano Pola E y los viajes con destino Gijón Azul tendrán los mismos orígenes que los viajes con destino Mariano Pola O, al ser dicha calle Mariano Pola la más cercana al ámbito y representativa de la movilidad del entorno.
- Se han calculado los porcentajes de cada origen y destino desde Mariano Pola E y hacia Mariano Pola O, tanto en ligeros como en pesados, y se han aplicado a los viajes totales generados y/o atraídos por el nuevo urbanismo de Gijón Azul. Se ha supuesto que la fracción de vehículos ligeros y pesados es igual a la existente en la zona testigo en la situación actual.
- Se han sumado los nuevos viajes resultantes al par OD correspondiente de la matriz.

De este modo, se tienen las siguientes matrices de movilidad futura:

Imagen 27: Orígenes y destinos de la red del ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 20: Matriz de movilidad futura. Vehículos ligeros

Hora punta	Navalazul	Mariano Pola O	Padre Montero	José Manuel Palacio Álvarez O	Aparcamiento	Comisaria	Carlos Marx	José Manuel Palacio Álvarez E	Mariano Pola E	Aparcamiento Este
Navalazul	0	66	0	0	0	0	149	83	0	0
Mariano Pola O	0	0	15	15	0	4	170	76	0	0
Padre Montero	0	0	20	4	0	4	32	32	0	0
José Manuel Palacio Álvarez O	3	8	12	19	8	4	177	289	0	0
Aparcamiento	0	0	0	4	0	0	0	12	0	0
Comisaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carlos Marx	66	181	27	102	0	0	4	110	0	0
José Manuel Palacio Álvarez E	49	134	4	191	0	0	76	11	0	0
Mariano Pola E	6	15	0	0	0	0	34	19	0	0
Aparcamiento Este	0	0	0	12	0	0	40	28	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 21: Matriz de movilidad futura. Vehículos pesados

Hora punta	Navalazul	Mariano Pola O	Padre Montero	José Manuel Palacio Álvarez O	Aparcamiento	Comisaria	Carlos Marx	José Manuel Palacio Álvarez E	Mariano Pola E	Aparcamiento Este
Navalazul	0	4	0	0	0	0	9	5	0	0
Mariano Pola O	0	0	1	1	0	0	10	4	0	0
Padre Montero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
José Manuel Palacio Álvarez O	0	0	0	1	0	0	7	11	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comisaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carlos Marx	1	3	1	2	0	0	0	2	0	0
José Manuel Palacio Álvarez E	2	6	0	9	0	0	4	1	0	0
Mariano Pola E	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0
Aparcamiento Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

6.2 Resultados de la modelización

6.2.1 Viario interno

Dado que el viario interno solo va a ser empleado por los viajes generados o atraídos por el ámbito, es fácil comprobar que dichas vías tendrán una demanda de, como máximo, los 443 viajes en la hora punta que se han calculado con el método anteriormente descrito.

Comoquiera que, usando la misma Guía del Ayuntamiento de Madrid anteriormente empleada, la capacidad de un carril de viario local es, en el más restrictivo de los casos, de 500 veh/h-carril (para viario secundario local sin prioridad), incluso en el irreal caso de que todos los viajes circulasen por el mismo carril (cuando, en realidad, se segregan en 126 viajes de entrada y 315 de salida según el método del ITE), la demanda de Gijón Azul no agota la capacidad del viario interno. Por ello, **se asegura el correcto funcionamiento del viario interno**.

Tabla 22: Capacidad nominal de un carril de circulación

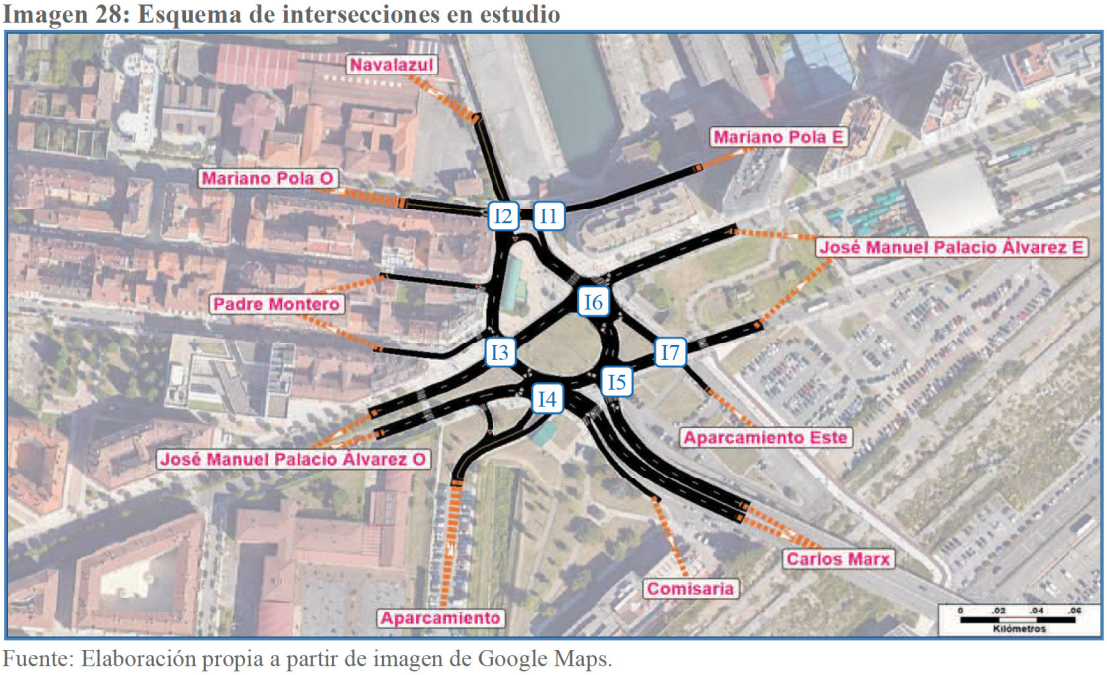
	Con prioridad	Sin prioridad
Principal (urbana y distrital)	1100	900
Secundaria (local colectora)	900	700
Secundaria (local de acceso)		500

Fuente: "*Guía práctica para la elaboración de estudios de Planificación de la Movilidad*", del Ayuntamiento de Madrid.

6.2.2 Viario externo

A continuación, se muestran los resultados de la microsimulación. Nuevamente, se han ejecutado tres "runs" del modelo con inputs idénticos; los resultados son el promedio de ellos.

Imagen 28: Esquema de intersecciones en estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Tabla 23: Nivel de servicio en intersecciones. Situación futura frente a situación actual

Intersección	Calle	Actual		Futura	
		Demora (s)	NS	Demora (s)	NS
I1	C/ Palafox	10,3	B	4,9	A
	C/ Mariano Pola	11,7	B	29,6	C
	TOTAL INTERSECCIÓN	**10,5**	**B**	**8,3**	**A**
I2	C/ Palafox (Navalazul)	0,0	A	13,1	B
	C/ Mariano Pola	27,5	C	21,6	C
	TOTAL INTERSECCIÓN	**27,5**	**C**	**17,2**	**B**
I3	C/ Palafox	16,6	B	7,3	A
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	11,2	B	12,5	B
	TOTAL INTERSECCIÓN	**14,7**	**B**	**8,8**	**A**
I4	C/ Palafox	8,2	A	4,2	A
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	7,6	A	15,9	B
	Aparcamiento	5,8	A	11,8	B
	TOTAL INTERSECCIÓN	**7,1**	**A**	**9,0**	**A**
I5	Av. José Manuel Palacio Álvarez	4,2	A	4,9	A
	C/ Carlos Marx	29,4	C	24,8	C
	TOTAL INTERSECCIÓN	**16,3**	**B**	**14,3**	**B**
I6	C/ Carlos Marx	7,1	A	6,7	A
	Salida aparcamiento	42,5	D	11,2	B
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	16,4	B	31,6	C
	TOTAL INTERSECCIÓN	**22,1**	**C**	**19,8**	**B**
I7	Salida aparcamiento	29,5	D	15,4	C
	Av. José Manuel Palacio Álvarez	1,9	A	2,5	A
	TOTAL INTERSECCIÓN	**5,4**	**A**	**3,9**	**A**

Fuente: Elaboración propia.

6.3 Discusión

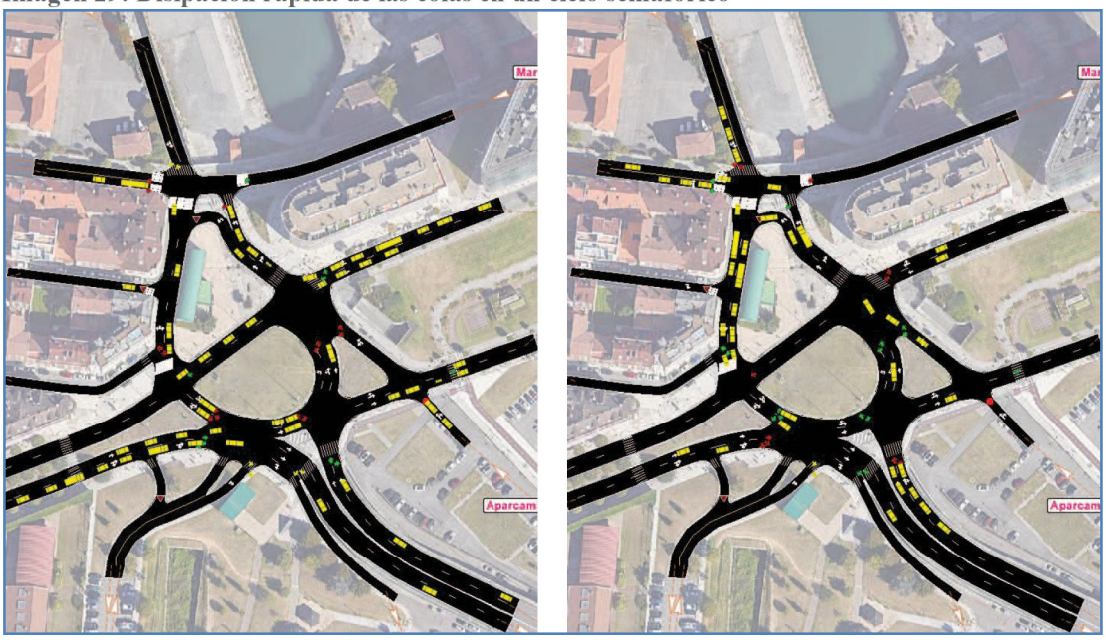
Como se puede observar, **la demanda adicional no produce un empeoramiento de la situación** en la intersección de la avenida de José Manuel Palacio Álvarez y las calles de Carlos Marx, Palafox y Mariano Pola gracias a la optimización semafórica que se propone. Si bien las demoras de la avenida de José Manuel Palacio Álvarez aumentan en todas las intersecciones, debido a que se ha reducido la fase de ese tráfico pasante Este – Oeste y viceversa, las demoras del resto de los movimientos se han reducido en mayor medida gracias a la **optimización semafórica**.

En las siguientes imágenes puede comprobarse que las colas en los semáforos se disipan sin problemas en una única fase verde del ciclo.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Imagen 29: Disipación rápida de las colas en un ciclo semafórico



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Como complemento a las imágenes y tablas aquí mostradas, se adjuntan, como ficheros asociados a este documento, vídeos que muestran una representación a velocidad acelerada de la hora punta analizada en los distintos escenarios, para evaluar visualmente el funcionamiento de la red. En Anexos se describen las especificaciones de los vídeos.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341552354417576052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

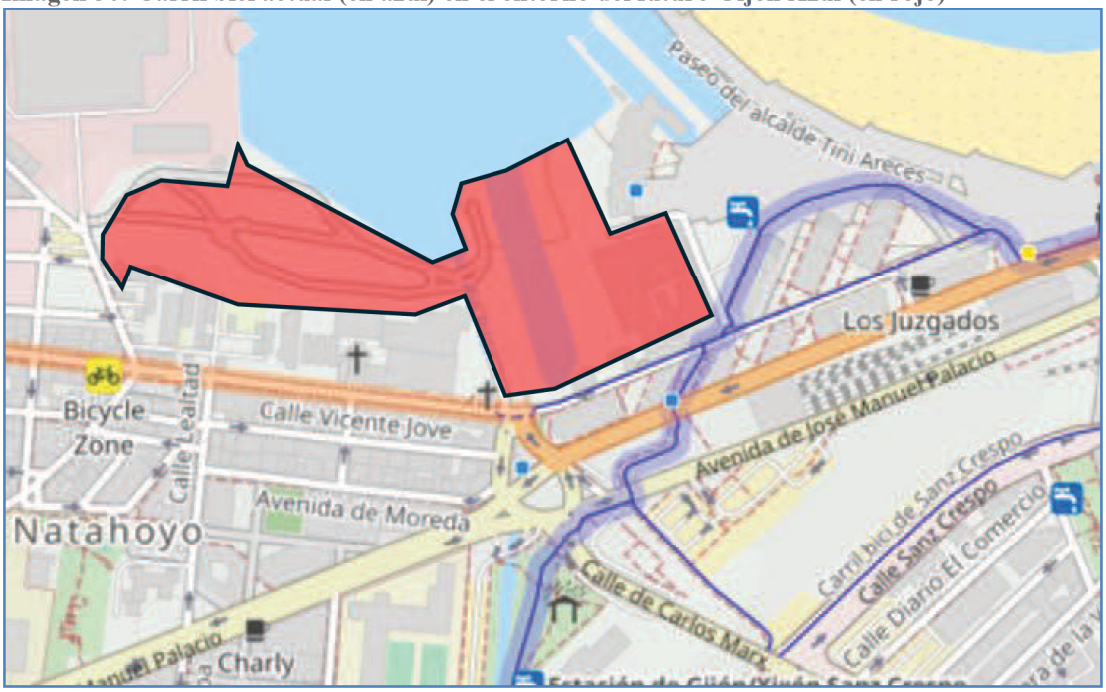
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

7 Análisis de la movilidad no motorizada

7.1 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.

Imagen 30: Carril bici actual (en azul) en el entorno del futuro Gijón Azul (en rojo)



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Red Transporte. Transporte público y movilidad.

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

- Una principal de acceso por la calle Palafox, 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.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Imagen 31: Propuesta de movilidad ciclista futura (en naranja)



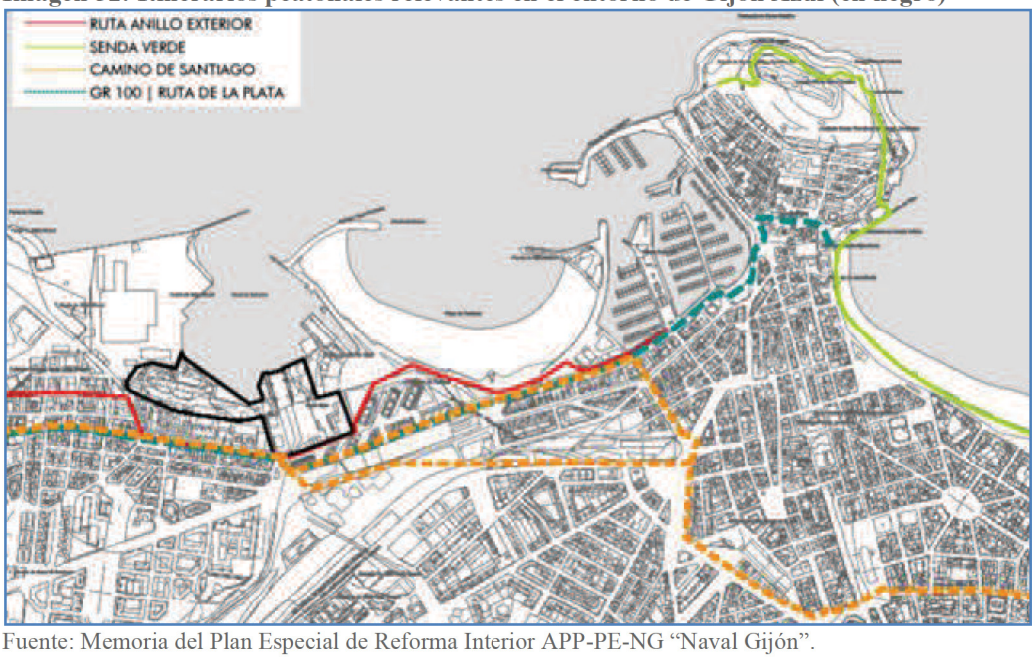
Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

7.2 Movilidad peatonal

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.

Imagen 32: Itinerarios peatonales relevantes en el entorno de Gijón Azul (en negro)



Fuente: Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

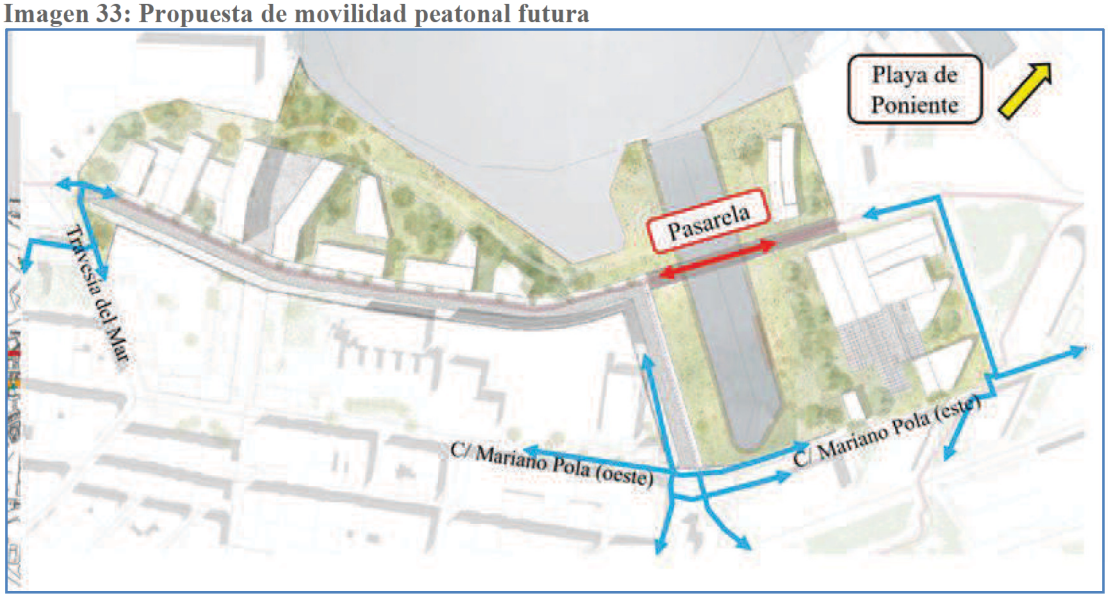
Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

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

- Conexión sur con la calle Palafox: 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.

Imagen 33: Propuesta de movilidad peatonal futura



Fuente: Elaboración propia a partir de Memoria del Plan Especial de Reforma Interior APP-PE-NG "Naval Gijón".

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

8 Conclusiones

Se ha llevado a cabo el estudio de tráfico y movilidad asociado al desarrollo del Plan Especial de Reforma Interior (PERI) del APP-PE-NG "Naval Gijón", con el objetivo de dimensionar el impacto del desarrollo en el viario del entorno y proponer las soluciones que sean necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del tráfico y la movilidad no motorizada.

En primer lugar, se ha caracterizado el ámbito de estudio desde tres vertientes:

- Desde el punto de vista urbanístico, se ha considerado la propuesta de ordenación y las edificabilidades de cada parcela propuesta en el nuevo desarrollo Gijón Azul.
- Desde el punto de vista demográfico, se observa la evolución de la población de Gijón, que actualmente se encuentra por debajo de la existente en años anteriores tras un decenio de **retroceso poblacional**.
- Desde el punto de vista de la movilidad, se han analizado grandes patrones mediante telefonía móvil, se ha estudiado la oferta de transporte público y se han realizado trabajos de campo *ex profeso* para dimensionar la demanda actual del entorno.

Con toda la información recabada se ha definido una hora punta de análisis, considerándose que la movilidad representativa de una situación de alta demanda es un **día laborable medio, de 14:00 a 15:00 horas**. Con ello, se ha modelizado la situación actual con software especializado de microsimulación, obteniéndose unos niveles de servicio en la red actual, que han de ser comparados con los que se obtengan de la modelización de la situación futura.

Para llegar a ella, se ha calculado la demanda adicional de los nuevos usos urbanísticos mediante distintas metodologías de referencia, eligiendo la del "*Trip Generation Manual*" del ITE de Estados Unidos.

Tabla 24: Viajes totales en la hora punta de tarde. Método del ITE

ITE	Entrada	Salida	Total
NG-1	110	214	**324**
NG-2	16	101	**118**

Fuente: Elaboración propia.

Del mismo modo, se ha observado que la tendencia poblacional futura de Gijón y Asturias es relativamente negativa, con un esperado decrecimiento poblacional y un incremento de la población mayor de 65 años, que presenta características de menor movilidad, por lo que la situación pésima de análisis se ha considerado que es suponer que el desarrollo urbanístico se incluye de forma adicional sobre la matriz de movilidad actualmente existente.

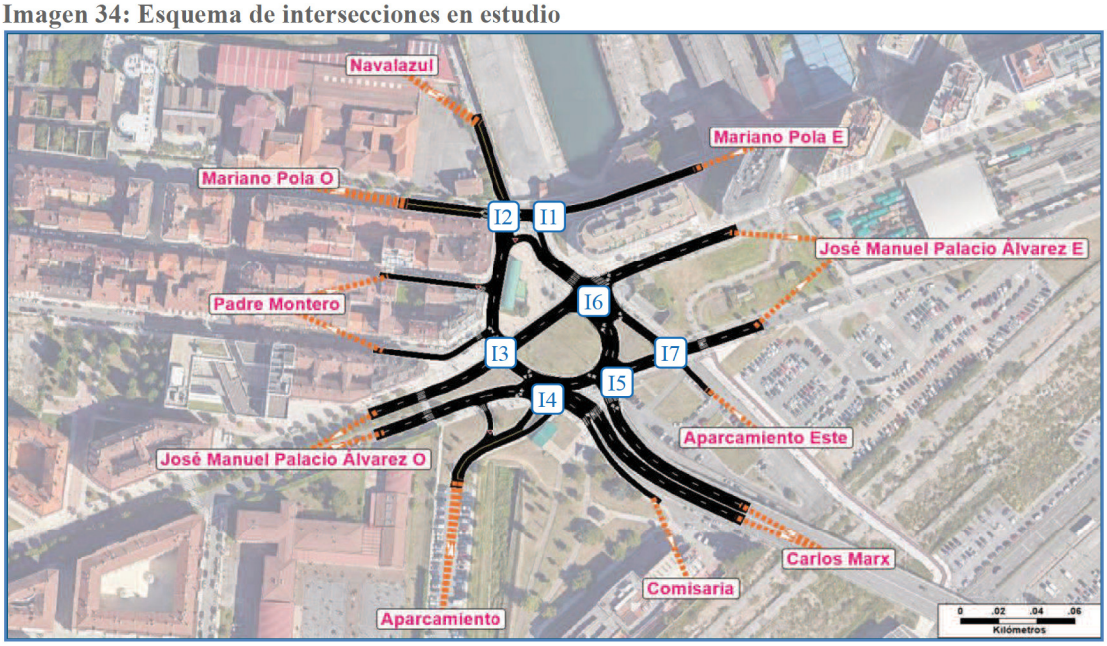
Así, se ha modelizado una situación futura con dichos viajes adicionales y una red idéntica a la actual. Sin embargo, se ha comprobado que los nuevos flujos relacionados con Gijón Azul son de tipología N-S y S-N, y no como los pasantes E-O y O-E de la avenida de José Manuel Palacio Álvarez y la calle Mariano Pola, que son los que se encuentran priorizados por la actual señalización semafórica. Mantener los semáforos actuales llevaría al deterioro del funcionamiento del ámbito debido a que la nueva matriz de movilidad exige unas fases semafóricas distintas. Por ello, se considera imprescindible **modificar la semaforización para el adecuado funcionamiento del sistema**; de forma preliminar, se ha supuesto que el actual ciclo de 60 segundos de fase verde pasante y 38 segundos para el Norte – Sur e internos de la intersección se modifique a 50-48 o incluso 40-58 en el entorno de Gijón Azul, incluyendo una fase verde para el nuevo flujo procedente de la calle Palafox.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Para estar del lado de la seguridad, se ha considerado en la modelización de la situación futura que toda la movilidad adicional de Gijón Azul efectúa su entrada y salida por la conexión sur con la calle Palafox y la plaza del Padre Máximo González. El motivo es que la conexión en el oeste con la travesía del Mar se realiza en una bolsa de aparcamiento que da servicio a una instalación cercana, y la conexión con el viario local en esta zona es muy limitada, por lo que la demanda de este acceso sería muy baja y se considera más adecuado suponer que es de volumen despreciable, dimensionándose toda en el acceso principal en calle Palafox.
La siguiente tabla muestra el resumen de los niveles de servicio en las intersecciones del entorno, observándose que **la optimización semafórica produce suficientes mejoras en el conjunto de la red** y que pueden **absorber completamente la demanda adicional de Gijón Azul sin producir empeoramientos** en prácticamente ningún punto.

Imagen 34: Esquema de intersecciones en estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Tabla 25: Nivel de servicio en intersecciones. Situación futura frente a situación actual

Intersección	Actual		Futura	
	Demora (s)	NS	Demora (s)	NS
I1	10,5	B	8,3	A
I2	27,5	C	17,2	B
I3	14,7	B	8,8	A
I4	7,1	A	9,0	A
I5	16,3	B	14,3	B
I6	22,1	C	19,8	B
I7	5,4	A	3,9	A

Fuente: Elaboración propia.

Del mismo modo, se ha analizado la **movilidad no motorizada**, y se han definido los itinerarios ciclistas y peatonales de acceso y salida de Gijón Azul, pudiendo realizarse tanto por el acceso principal de calle Palafox como por el oeste en la travesía del Mar y por el este en la parte trasera de la calle Mariano Pola y la conexión con la Playa de Poniente gracias a una nueva pasarela ciclopeatonal.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

ANEXOS

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** 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

Anexo 1 Trabajo de campo

Tabla 26: Matriz ligeros. Vehículos (14:00 a 15:00 horas)

Zona	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	Total
E1	8	0	4	181	282	5	12	20	**512**
E2	0	0	0	0	12	0	0	4	**16**
E3	0	0	0	4	106	178	28	104	**420**
E4	0	0	0	40	28	0	0	12	**80**
E5	0	0	0	80	12	128	4	191	**415**
E6	0	0	0	33	20	16	0	0	**69**
E7	0	0	4	177	77	0	16	13	**287**
E8	0	0	4	32	32	0	20	4	**92**
Total	**8**	**0**	**12**	**547**	**569**	**327**	**80**	**348**	**1.891**

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 27: Matriz ligeros. Porcentajes (14:00 a 15:00 horas)

Zona	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	Total
E1	0,4%	0,0%	0,2%	9,6%	14,9%	0,3%	0,6%	1,1%	**27,1%**
E2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,2%	**0,8%**
E3	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	5,6%	9,4%	1,5%	5,5%	**22,2%**
E4	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	1,5%	0,0%	0,0%	0,6%	**4,2%**
E5	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	0,6%	6,8%	0,2%	10,1%	**21,9%**
E6	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	1,1%	0,8%	0,0%	0,0%	**3,6%**
E7	0,0%	0,0%	0,2%	9,4%	4,1%	0,0%	0,8%	0,7%	**15,2%**
E8	0,0%	0,0%	0,2%	1,7%	1,7%	0,0%	1,1%	0,2%	**4,9%**
Total	**0,4%**	**0,0%**	**0,6%**	**28,9%**	**30,1%**	**17,3%**	**4,2%**	**18,4%**	**100,0%**

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 28: Matriz pesados. Vehículos (14:00 a 15:00 horas)

Zona	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	Total
E1	0	0	0	3	18	3	0	0	**24**
E2	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
E3	0	0	0	0	6	6	0	0	**12**
E4	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
E5	0	0	0	0	0	12	0	9	**21**
E6	0	0	0	3	0	0	0	0	**3**
E7	0	0	0	3	3	0	0	3	**9**
E8	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Total	**0**	**0**	**0**	**9**	**27**	**21**	**0**	**12**	**69**

Fuente: Elaboración propia.

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

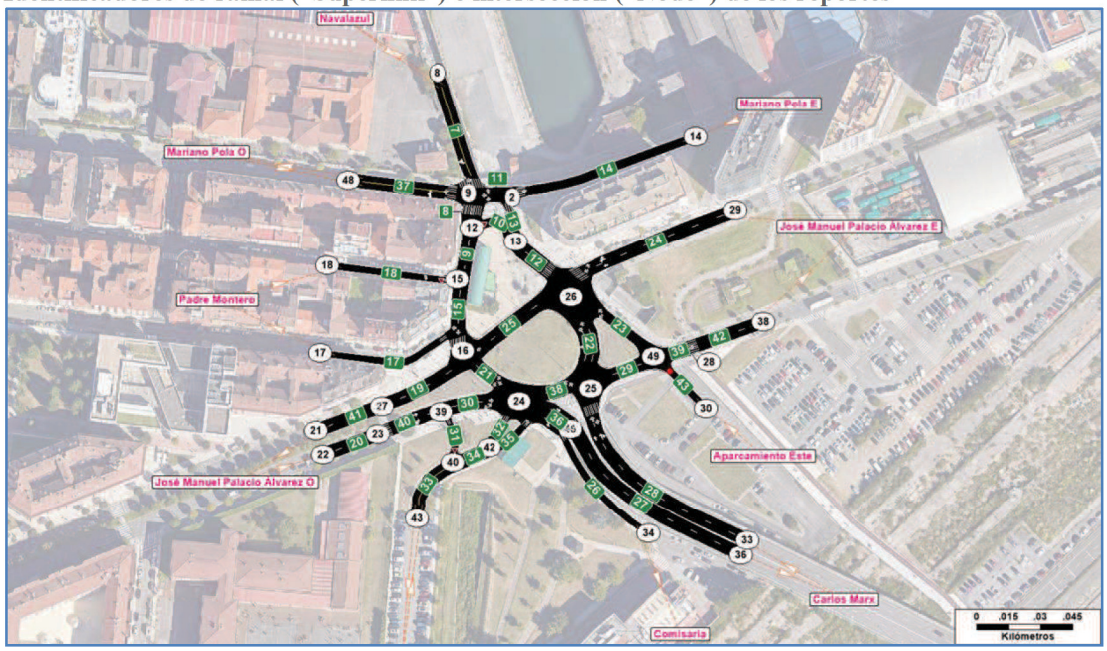
Ayuntamiento de Gijón – APROBACIÓN INICIAL
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL– 29 de septiembre de 2026

Anexo 2 Resultados de la microsimulación

Se muestran a continuación los reportes del software especializado de cada microsimulación. El reporte mostrado se denomina “Intersection Level of Service by Approach” (nivel de servicio de la intersección por ramal), e incluye el número de vehículos, la demora media y total de cada approach, identificado por un código “ID” que se facilita en las imágenes a continuación.

El reporte agrupa los resultados de los tres runs realizados, con el valor individual, que puede variar en algunas décimas con respecto a los valores del documento debido a cambios en la ponderación del número de vehículos.

Identificadores de ramal (“Superlink”) e intersección (“Node”) de los reportes



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760 52 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

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

Project: Naval Gijón - Actual
Scenario: Scenario
Run(s): Batch (3 runs)
Simulated: Various
Time: 14:00:00 - 15:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Intersection Level of Service by Approach - Overview

Actual

11, 7, 37 & 8 -- SIGNALIZED — NODE: 9

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 37				
1	302,0	2,30	27,6	C
2	304,0	2,40	28,7	C
3	299,0	2,20	26,2	C
Average:	**301,7**	**2,30**	**27,5**	**C**
SB on [Unnamed Street]: Superlink ID 7				
1	0,0	0,00	--	--
2	0,0	0,00	--	--
3	0,0	0,00	--	--
Average:	**0,0**	**0,00**	**--**	**--**
WB on [Unnamed Street]: Superlink ID 11				
1	409,0	0,00	0,3	A
2	406,0	0,00	0,1	A
3	405,0	0,00	0,1	A
Average:	**406,7**	**0,00**	**0,2**	**A**

13, 14 & 11 -- SIGNALIZED — NODE: 2

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 13				
1	340,0	1,00	10,9	B
2	337,0	0,90	9,8	A
3	336,0	0,90	10,1	B
Average:	**337,7**	**0,93**	**10,3**	**B**
WB on [Unnamed Street]: Superlink ID 14				
1	69,0	0,30	13,3	B
2	69,0	0,20	12,8	B
3	69,0	0,20	8,9	A
Average:	**69,0**	**0,23**	**11,7**	**B**

24, 25, 22, 23 & 12 -- SIGNALIZED — NODE: 26

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 22				
1	337,0	0,70	7,4	A

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

24, 25, 22, 23 & 12 -- SIGNALIZED — NODE: 26

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
2	337,0	0,70	7,9	A
3	332,0	0,60	6,1	A
Average:	**335,3**	**0,67**	**7,1**	**A**
NWB on [Unnamed Street]: Superlink ID 23				
1	52,0	0,70	48,3	D
2	51,0	0,70	50,6	D
3	52,0	0,40	28,4	C
Average:	**51,7**	**0,60**	**42,5**	**D**
SWB on [Unnamed Street]: Superlink ID 24				
1	428,0	2,10	17,8	B
2	430,0	1,80	15,4	B
3	431,0	1,90	15,9	B
Average:	**429,7**	**1,93**	**16,4**	**B**

25, 19, 15, 17 & 21 -- SIGNALIZED — NODE: 16

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
SB on [Unnamed Street]: Superlink ID 15				
1	583,0	2,90	17,7	B
2	602,0	2,80	16,5	B
3	581,0	2,50	15,8	B
Average:	**588,7**	**2,73**	**16,6**	**B**
WB on [Unnamed Street]: Superlink ID 25				
1	321,0	0,90	10,6	B
2	316,0	1,20	13,1	B
3	315,0	0,90	9,9	A
Average:	**317,3**	**1,00**	**11,2**	**B**

29, 39, 43 & 23 -- UNSIGNALIZED — NODE: 49

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 29				
1	554,0	0,30	2,0	A
2	555,0	0,30	1,7	A
3	548,0	0,30	2,1	A
Average:	**552,3**	**0,30**	**1,9**	**A**
NWB on [Unnamed Street]: Superlink ID 43				
1	81,0	0,90	39,5	E
2	80,0	0,70	33,2	D
3	81,0	0,40	15,6	C
Average:	**80,7**	**0,67**	**29,5**	**D**

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

30, 38, 36, 21, 35 & 32 -- SIGNALIZED — NODE: 24

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 30				
1	509,0	1,10	7,7	A
2	508,0	1,10	7,5	A
3	510,0	1,10	7,8	A
Average:	**509,0**	**1,10**	**7,7**	**A**
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 35				
1	16,0	0,00	6,5	A
2	16,0	0,00	5,5	A
3	16,0	0,00	5,6	A
Average:	**16,0**	**0,00**	**5,9**	**A**
SEB on [Unnamed Street]: Superlink ID 21				
1	511,0	1,10	7,9	A
2	525,0	1,20	8,5	A
3	508,0	1,20	8,2	A
Average:	**514,7**	**1,17**	**8,2**	**A**

36, 27 & 26 -- SIGNALIZED — NODE: 46

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
SEB on [Unnamed Street]: Superlink ID 36				
1	558,0	0,00	0,0	A
2	575,0	0,00	0,0	A
3	565,0	0,00	0,0	A
Average:	**566,0**	**0,00**	**0,0**	**A**

38, 28, 29 & 22 -- SIGNALIZED — NODE: 25

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 28				
1	429,0	3,60	30,1	C
2	428,0	3,50	29,4	C
3	428,0	3,40	28,6	C
Average:	**428,3**	**3,50**	**29,4**	**C**
NEB on [Unnamed Street]: Superlink ID 38				
1	464,0	0,60	4,5	A
2	462,0	0,50	4,0	A
3	456,0	0,50	4,2	A
Average:	**460,7**	**0,53**	**4,2**	**A**

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

39 & 42 -- SIGNALIZED

NODE: 28

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 39				
1	581,0	0,60	3,8	A
2	580,0	0,60	3,8	A
3	575,0	0,60	4,0	A
Average:	**578,7**	**0,60**	**3,9**	**A**

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Project: Naval Gijón - Actual
Scenario: Scenario
Run(s): Batch (3 runs)
Simulated: Various
Time: 14:00:00 - 15:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Intersection Level of Service by Approach - Total Control Delay

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

11, 7, 37 & 8 — NODE: 9

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	37	2,3	0,1	2,2	2,4	3
SB	[Unnamed Street]	7	0,0	0,0	0,0	0,0	3
WB	[Unnamed Street]	11	0,0	0,0	0,0	0,0	3

13, 14 & 11 — NODE: 2

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	13	0,9	0,1	0,9	1,0	3
WB	[Unnamed Street]	14	0,2	0,1	0,2	0,3	3

24, 25, 22, 23 & 12 — NODE: 26

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	22	0,7	0,1	0,6	0,7	3
NWB	[Unnamed Street]	23	0,6	0,2	0,4	0,7	3
SWB	[Unnamed Street]	24	1,9	0,2	1,8	2,1	3

25, 19, 15, 17 & 21 — NODE: 16

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SB	[Unnamed Street]	15	2,7	0,2	2,5	2,9	3
WB	[Unnamed Street]	25	1,0	0,2	0,9	1,2	3

29, 39, 43 & 23 — NODE: 49

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	29	0,3	0,0	0,3	0,3	3
NWB	[Unnamed Street]	43	0,7	0,3	0,4	0,9	3

30, 38, 36, 21, 35 & 32 — NODE: 24

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	30	1,1	0,0	1,1	1,1	3
NB	[Unnamed Street]	35	0,0	0,0	0,0	0,0	3
SEB	[Unnamed Street]	21	1,2	0,1	1,1	1,2	3

36, 27 & 26 — NODE: 46

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SEB	[Unnamed Street]	36	0,0	0,0	0,0	0,0	3

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

38, 28, 29 & 22 — NODE: 25

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	28	3,5	0,1	3,4	3,6	3
NEB	[Unnamed Street]	38	0,5	0,1	0,5	0,6	3

39 & 42 — NODE: 28

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	39	0,6	0,0	0,6	0,6	3

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Project: Naval Gijón - Actual
Scenario: Scenario
Run(s): Batch (3 runs)
Simulated: Various
Time: 14:00:00 - 15:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Intersection Level of Service by Approach - Avg Control Delay

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

11, 7, 37 & 8 — NODE: 9

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	37	27,5	1,3	26,2	28,7	3
WB	[Unnamed Street]	11	0,2	0,1	0,1	0,3	3

13, 14 & 11 — NODE: 2

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	13	10,3	0,6	9,8	10,9	3
WB	[Unnamed Street]	14	11,7	2,4	8,9	13,3	3

24, 25, 22, 23 & 12 — NODE: 26

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	22	7,1	1,0	6,1	7,9	3
NWB	[Unnamed Street]	23	42,5	12,2	28,4	50,6	3
SWB	[Unnamed Street]	24	16,4	1,2	15,4	17,8	3

25, 19, 15, 17 & 21 — NODE: 16

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SB	[Unnamed Street]	15	16,6	1,0	15,8	17,7	3
WB	[Unnamed Street]	25	11,2	1,7	9,9	13,1	3

29, 39, 43 & 23 — NODE: 49

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	29	1,9	0,2	1,7	2,1	3
NWB	[Unnamed Street]	43	29,5	12,4	15,6	39,5	3

30, 38, 36, 21, 35 & 32 — NODE: 24

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	30	7,7	0,2	7,5	7,8	3
NB	[Unnamed Street]	35	5,9	0,6	5,5	6,5	3
SEB	[Unnamed Street]	21	8,2	0,3	7,9	8,5	3

36, 27 & 26 — NODE: 46

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SEB	[Unnamed Street]	36	0,0	0,0	0,0	0,0	3

38, 28, 29 & 22 — NODE: 25

Intersection Level of Service by Approach - Summary

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	28	29,4	0,8	28,6	30,1	3
NEB	[Unnamed Street]	38	4,2	0,2	4,0	4,5	3

39 & 42 **NODE: 28**

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	39	3,9	0,1	3,8	4,0	3

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Project: Naval Gijón - Futura
Scenario: Scenario
Run(s): Batch (3 runs)
Simulated: Various
Time: 14:00:00 - 15:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Intersection Level of Service by Approach - Overview

Futura

11, 7, 37 & 8 -- SIGNALIZED — NODE: 9

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 37				
1	302,0	1,90	22,3	C
2	298,0	1,90	23,2	C
3	300,0	1,60	19,4	B
Average:	**300,0**	**1,80**	**21,6**	**C**
SB on [Unnamed Street]: Superlink ID 7				
1	311,0	1,10	13,3	B
2	314,0	1,10	12,7	B
3	313,0	1,10	13,2	B
Average:	**312,7**	**1,10**	**13,1**	**B**
WB on [Unnamed Street]: Superlink ID 11				
1	527,0	0,00	0,0	A
2	527,0	0,00	0,1	A
3	530,0	0,00	0,0	A
Average:	**528,0**	**0,00**	**0,0**	**A**

13, 14 & 11 -- SIGNALIZED — NODE: 2

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 13				
1	455,0	0,60	4,5	A
2	457,0	0,60	5,0	A
3	456,0	0,70	5,1	A
Average:	**456,0**	**0,63**	**4,9**	**A**
WB on [Unnamed Street]: Superlink ID 14				
1	73,0	0,60	27,5	C
2	71,0	0,60	31,8	C
3	75,0	0,60	29,4	C
Average:	**73,0**	**0,60**	**29,6**	**C**

24, 25, 22, 23 & 12 -- SIGNALIZED — NODE: 26

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 22				
1	402,0	0,80	7,1	A

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

24, 25, 22, 23 & 12 -- SIGNALIZED — NODE: 26

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
2	405,0	0,70	6,5	A
3	402,0	0,70	6,5	A
Average:	**403,0**	**0,73**	**6,7**	**A**
NWB on [Unnamed Street]: Superlink ID 23				
1	53,0	0,20	10,9	B
2	52,0	0,20	13,0	B
3	52,0	0,10	9,7	A
Average:	**52,3**	**0,17**	**11,2**	**B**
SWB on [Unnamed Street]: Superlink ID 24				
1	483,0	4,30	31,8	C
2	483,0	4,20	31,3	C
3	486,0	4,30	31,6	C
Average:	**484,0**	**4,27**	**31,6**	**C**

25, 19, 15, 17 & 21 -- SIGNALIZED — NODE: 16

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
SB on [Unnamed Street]: Superlink ID 15				
1	832,0	1,60	7,1	A
2	828,0	1,80	7,7	A
3	837,0	1,70	7,2	A
Average:	**832,3**	**1,70**	**7,3**	**A**
WB on [Unnamed Street]: Superlink ID 25				
1	315,0	1,20	13,2	B
2	315,0	1,10	12,6	B
3	317,0	1,00	11,8	B
Average:	**315,7**	**1,10**	**12,5**	**B**

29, 39, 43 & 23 -- UNSIGNALIZED — NODE: 49

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 29				
1	642,0	0,40	2,2	A
2	648,0	0,40	2,2	A
3	652,0	0,50	3,0	A
Average:	**647,3**	**0,43**	**2,5**	**A**
NWB on [Unnamed Street]: Superlink ID 43				
1	81,0	0,30	14,3	B
2	80,0	0,30	15,0	B
3	80,0	0,40	16,9	C
Average:	**80,3**	**0,33**	**15,4**	**C**

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

30, 38, 36, 21, 35 & 32 -- SIGNALIZED — NODE: 24

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 30				
1	508,0	2,20	15,8	B
2	509,0	2,20	15,3	B
3	512,0	2,40	16,7	B
Average:	**509,7**	**2,27**	**15,9**	**B**
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 35				
1	16,0	0,00	9,5	A
2	17,0	0,10	12,3	B
3	16,0	0,10	13,7	B
Average:	**16,3**	**0,07**	**11,8**	**B**
SEB on [Unnamed Street]: Superlink ID 21				
1	763,0	0,80	3,9	A
2	756,0	1,00	4,7	A
3	760,0	0,90	4,1	A
Average:	**759,7**	**0,90**	**4,2**	**A**

36, 27 & 26 -- SIGNALIZED — NODE: 46

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
SEB on [Unnamed Street]: Superlink ID 36				
1	721,0	0,00	0,0	A
2	719,0	0,00	0,0	A
3	721,0	0,00	0,0	A
Average:	**720,3**	**0,00**	**0,0**	**A**

38, 28, 29 & 22 -- SIGNALIZED — NODE: 25

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
NB on [Unnamed Street]: Superlink ID 28				
1	494,0	3,30	24,0	C
2	496,0	3,40	24,5	C
3	493,0	3,60	25,9	C
Average:	**494,3**	**3,43**	**24,8**	**C**
NEB on [Unnamed Street]: Superlink ID 38				
1	553,0	0,70	4,7	A
2	559,0	0,80	5,0	A
3	561,0	0,80	5,0	A
Average:	**557,7**	**0,77**	**4,9**	**A**

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **16341552354417576052** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

39 & 42 -- SIGNALIZED

NODE: 28

Run	Number of Vehicles	Total Control Delay (hr)	Avg Control Delay (sec/veh)	Level of Service
EB on [Unnamed Street]: Superlink ID 39				
1	668,0	0,80	4,2	A
2	674,0	0,70	3,9	A
3	677,0	0,80	4,0	A
Average:	**673,0**	**0,77**	**4,0**	**A**

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Project: Naval Gijón - Futura
Scenario: Scenario
Run(s): Batch (3 runs)
Simulated: Various
Time: 14:00:00 - 15:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Intersection Level of Service by Approach - Total Control Delay

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

11, 7, 37 & 8 — NODE: 9

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	37	1,8	0,2	1,6	1,9	3
SB	[Unnamed Street]	7	1,1	0,0	1,1	1,1	3
WB	[Unnamed Street]	11	0,0	0,0	0,0	0,0	3

13, 14 & 11 — NODE: 2

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	13	0,6	0,1	0,6	0,7	3
WB	[Unnamed Street]	14	0,6	0,0	0,6	0,6	3

24, 25, 22, 23 & 12 — NODE: 26

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	22	0,7	0,1	0,7	0,8	3
NWB	[Unnamed Street]	23	0,2	0,1	0,1	0,2	3
SWB	[Unnamed Street]	24	4,3	0,1	4,2	4,3	3

25, 19, 15, 17 & 21 — NODE: 16

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SB	[Unnamed Street]	15	1,7	0,1	1,6	1,8	3
WB	[Unnamed Street]	25	1,1	0,1	1,0	1,2	3

29, 39, 43 & 23 — NODE: 49

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	29	0,4	0,1	0,4	0,5	3
NWB	[Unnamed Street]	43	0,3	0,1	0,3	0,4	3

30, 38, 36, 21, 35 & 32 — NODE: 24

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	30	2,3	0,1	2,2	2,4	3
NB	[Unnamed Street]	35	0,1	0,1	0,0	0,1	3
SEB	[Unnamed Street]	21	0,9	0,1	0,8	1,0	3

36, 27 & 26 — NODE: 46

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SEB	[Unnamed Street]	36	0,0	0,0	0,0	0,0	3

Puede verificar este documento mediante el CSV: 16341552354417576052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

38, 28, 29 & 22 — NODE: 25

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	28	3,4	0,2	3,3	3,6	3
NEB	[Unnamed Street]	38	0,8	0,1	0,7	0,8	3

39 & 42 — NODE: 28

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	39	0,8	0,1	0,7	0,8	3

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

Project: Naval Gijón - Futura
Scenario: Scenario
Run(s): Batch (3 runs)
Simulated: Various
Time: 14:00:00 - 15:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Intersection Level of Service by Approach - Avg Control Delay

11, 7, 37 & 8 — NODE: 9

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	37	21,6	2,0	19,4	23,2	3
SB	[Unnamed Street]	7	13,1	0,3	12,7	13,3	3
WB	[Unnamed Street]	11	0,0	0,0	0,0	0,1	3

13, 14 & 11 — NODE: 2

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	13	4,9	0,3	4,5	5,1	3
WB	[Unnamed Street]	14	29,6	2,1	27,5	31,8	3

24, 25, 22, 23 & 12 — NODE: 26

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	22	6,7	0,4	6,5	7,1	3
NWB	[Unnamed Street]	23	11,2	1,7	9,7	13,0	3
SWB	[Unnamed Street]	24	31,6	0,2	31,3	31,8	3

25, 19, 15, 17 & 21 — NODE: 16

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SB	[Unnamed Street]	15	7,3	0,3	7,1	7,7	3
WB	[Unnamed Street]	25	12,5	0,7	11,8	13,2	3

29, 39, 43 & 23 — NODE: 49

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	29	2,5	0,4	2,2	3,0	3
NWB	[Unnamed Street]	43	15,4	1,4	14,3	16,9	3

30, 38, 36, 21, 35 & 32 — NODE: 24

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	30	15,9	0,7	15,3	16,7	3
NB	[Unnamed Street]	35	11,8	2,2	9,5	13,7	3
SEB	[Unnamed Street]	21	4,2	0,4	3,9	4,7	3

36, 27 & 26 — NODE: 46

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
SEB	[Unnamed Street]	36	0,0	0,0	0,0	0,0	3

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: 163415523544175760052 en https://sedeelectronica.gijon.es/csv

38, 28, 29 & 22 — NODE: 25

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
NB	[Unnamed Street]	28	24,8	1,0	24,0	25,9	3
NEB	[Unnamed Street]	38	4,9	0,1	4,7	5,0	3

39 & 42 — NODE: 28

Direction	Street Name	Superlink ID	Average	Std Dev	Minimum	Maximum	# Samples
EB	[Unnamed Street]	39	4,0	0,2	3,9	4,2	3

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

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*

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

Anexo 3 Vídeos de la microsimulación

Se adjuntan digitalmente los vídeos de la microsimulación en el fichero asociado "E853d01p01v00 Vídeos de la microsimulación.rar" los vídeos de las microsimulaciones llevadas a cabo.

Los vídeos representan la media hora inicial de la hora punta, a velocidad acelerada (10x), tras un período de 10 minutos de warm-up.

Se ha realizado un vídeo para la situación actual (llamado "Naval Gijón – Actual") y otro para la situación futura (llamado "Naval Gijón – Futura").

Puede verificar este documento mediante el CSV: **163415523544175760 52** en *https://sedeelectronica.gijon.es/csv*