

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8514 *Resolución de 5 de julio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el Vial de Jove, término municipal Gijón.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.^a del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el Vial de Jove, término municipal de Gijón se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, por estar comprendido en el anexo II, grupo 7i), construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I, de la Ley de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto consiste en la construcción de una carretera de nuevo trazado que conectará la AS-19 en el enlace de La Peñona con el puerto de El Musel, el denominado vial de Jove. Este vial discurre desde el interior de las instalaciones del puerto, unos 65 metros tras superar la puerta de acceso, hasta el vial que dará acceso a la ZALIA (Zona de Actividades Logísticas Industriales de Asturias). Se ha diseñado una calzada bidireccional, de un carril por sentido para el tráfico con origen y destino en el puerto, con una longitud de unos 2.5 km de los que 2.0 km se desarrollan en falso túnel. En su inicio el vial se encaja entre la línea de ferrocarril y la playa del Arbeyal, en dirección a la glorieta Príncipe de Asturias, en cuyas proximidades se inicia el soterramiento en falso túnel. El túnel tiene una sección de calzada única y anchura total de 14.70 m. Incluye carriles de 3.5 m de anchura, cebreado central de 1.2 m, arceles de 2.5 m y aceras de 0.75 m. El falso túnel finaliza en las proximidades del enlace de la Peñona, donde cada carril pasa a configurar un ramal unidireccional que enlaza con la glorieta que actualmente posee la AS-19 en las inmediaciones del Centro de Transporte.

Se contempla la construcción de siete estructuras con las que superar distintas vías, y dos glorietas para dar continuidad a viales interceptados.

La Dirección General de Carreteras es tanto órgano sustantivo como promotor del proyecto.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 30 de diciembre de 2015 se recibe en esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 21 de enero de 2016 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza – ANA	–
Autoridad Portuaria de Gijón del Ministerio de Fomento	X
Ayuntamiento de Gijón	X
Confederación Hidrográfica del Cantábrico	X
Coordinadora Ecologista de Asturias	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno del Principado Asturias	–
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	–
Dirección General de Infraestructuras y Transportes de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno del Principado de Asturias	X
Dirección General de Prevención y Control Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
Dirección General de Recursos Naturales de la Consejería de Desarrollo Rural y Recursos Naturales del Gobierno del Principado de Asturias	X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Asturias	–
Ecologistas n'Aición d'Asturies	–
SEO/Birdlife	–
Greenpeace	–

A continuación se resume la información relevante, a efectos de la evaluación ambiental, que aportan estos informes:

La Autoridad Portuaria de Gijón, desde el ámbito de sus competencias, no prevé que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos no previstos en el documento sometido a consulta, considera que durante la fase de explotación se eliminará tráfico pesado en superficie y mejorará la calidad de vida de la población del entorno, y propone la incorporación de lavarruedas para los vehículos de obra.

El Ayuntamiento de Gijón considera que se deben tener en cuenta, en relación con los vertederos a utilizar, los riesgos potenciales de hundimiento en zonas de antiguas explotaciones como pudiera ser el caso del vertedero de San Martín; en relación con las instalaciones auxiliares, se deben establecer puntos limpios adecuadamente acondicionados para residuos peligrosos y residuos específicos; en relación con la fauna, debería contemplarse la posibilidad de afección a especies limícolas y otra fauna marina en las zonas de pedrero y la playa del Arbeyal; en relación con la construcción de muros de pantalla con utilización de lodos bentónicos, ya que se necesita una instalación de depuración del vertido generado por el uso de bentonita, esta instalación deberá estar incluida dentro de las instalaciones auxiliares del proyecto; y por último, considera que el Plan de Vigilancia debería contemplar el seguimiento de la calidad del aire durante la fase de obra, las medidas a realizar para la protección de la fauna, el seguimiento de la

revegetación, los valores límite para los vertidos a saneamiento municipal o a dominio público hidráulico, el control de la gestión de residuos y el control de los valores establecidos en la Ordenanza Municipal del Ruido.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico a través de su Comisaria de Aguas comunica numerosas consideraciones a tener en cuenta, entre las que destacan las siguientes:

a) En caso de que se produjesen afecciones sobre la estabilidad de los terrenos en el área de influencia de la obra o sobre edificaciones e infraestructuras preexistentes; o si se produjesen afecciones sobre los derechos de uso privativo de las aguas, inscritos en el Registro de Aguas de la Confederación; el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar dichas afecciones, y deberá compensar los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos.

b) Se recuerda la normativa relativa a los vertidos de aguas residuales, tanto para las aguas subterráneas a extraer, como para las escorrentías pluviales y los lixiviados de depósitos.

c) Se establece la información que debe aportar el promotor para que el organismo de cuenca pueda realizar la correcta valoración del impacto ambiental de los vertidos y otras afecciones a la calidad de las aguas que pudieran producirse tanto en la fase de obra como en la de uso.

d) El programa de vigilancia ambiental deberá incluir los controles necesarios que permitan identificar las afecciones descritas en el punto a).

La Coordinadora Ecoloxista d' Asturias en su respuesta reclama medidas para reducir la contaminación del aire en los puntos de ventilación del túnel; medidas para la depuración de las aguas que se generen en el vial; medidas para reducir el impacto acústico y visual de las rotondas previstas, y el impacto acústico en la parte del nuevo vial que discurre en superficie; medidas de seguridad teniendo en cuenta los tráficos de mercancías peligrosas; y por último reclaman que no se posponga el proyecto del bulevar y que se concrete como se va a recuperar paisajísticamente el entorno de la obra.

La Dirección General de Prevención y Control Ambiental del Principado de Asturias considera que el proyecto ahora presentado resulta coincidente con el presentado en el documento ambiental de febrero de 2009 Modificación del Acceso al puerto de El Musel por el Vial de Jove. Esta modificación del proyecto original (autovía de acceso al puerto de El Musel, en Gijón) fue informada por el órgano ambiental autonómico indicando que sus impactos no se consideran significativos y por tanto no se considera exigible la evaluación de impacto ambiental reglada por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero. Esta Dirección General comunica que las condiciones ambientales del área de actuación no han sufrido cambios sustanciales de forma que la ejecución del proyecto pudiera acarrear efectos adversos distintos de los ya analizados y evaluados, y en consecuencia el proyecto planteado en los términos del documento ambiental de diciembre de 2015, no debe someterse al trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria, previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. La Dirección General de Recursos Naturales del Principado de Asturias comunica que las actuaciones proyectadas no afectan al ámbito de ninguno de los espacios que integran la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos, ni a ninguno de los que integran la Red Natura 2000 en el Principado de Asturias, y que no parece que puedan producir afección a especies amenazadas, ni sobre hábitats ni especies de interés comunitario.

Don Lucas Fernández García solicita que no se realice la obra proyectada en tanto no se adopten medidas correctoras como la instalación de filtros que minimicen la expulsión de partículas PM 2.5, gases como el óxido de nitrógeno y otros gases contaminantes a la atmósfera; puesto que considera que el incremento del tráfico pesado en los accesos al Musel, para el cual se realiza esta obra, conlleva un incremento de emisiones de partículas contaminantes en una zona donde ya se superan los valores límite establecidos por la normativa vigente.

Las asociaciones de vecinos Santa Cruz de Jove, San Martín de Veriña, y Bareza-Lloreda han remitido sendas comunicaciones en las que consideran que:

- a) El bulevar de superficie no debe mencionarse en el documento ambiental del proyecto, puesto que no forma parte del mismo; y respecto a su necesidad comunican que actualmente, la zona ya cuenta con un servicio excelente de viales y no necesitan más.
- b) Por la superficie del túnel, contemplan un paseo ciclo-peatonal y una recuperación paisajística con parque de ocio, donde no tenga cabida el tráfico a motor. Consideran que así está contemplado en el nuevo PGOU del municipio de Gijón.
- c) Es preocupante que no se especifiquen sistemas para filtrar el aire en los puntos de ventilación del túnel y así evitar emisiones contaminantes a la atmósfera.
- d) No está claro qué se va a hacer con el agua a bombear, ni dónde se va a llevar para su depuración.
- e) Se debe tener en cuenta la contaminación acústica generada en las rampas de entrada y salida al túnel para establecer las medidas necesarias que minimicen el impacto acústico, como el uso de pavimentos fonoabsorbentes y la colocación de pantallas acústicas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural considera que el documento ambiental presentado plantea todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar el impacto previsto sobre los elementos del patrimonio cultural, de acuerdo con lo indicado por parte de la Comisión Permanente del Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias en sesión de 17 de diciembre de 2009 y en consecuencia no sería necesario someter a evaluación de impacto ambiental ordinaria este proyecto. En su informe reproduce las prescripciones citadas en el acuerdo de 17 de diciembre de 2009.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, mediante oficio de fecha 5 abril de 2016, se solicitó al promotor que completara la documentación aportada con su respuesta a algunas de las consideraciones reflejadas en los informes recibidos, y que modificara algunos aspectos del proyecto. Con fecha 26 de julio de 2016 se recibió un adenda al documento ambiental en la que se daba respuesta al oficio del 5 de abril de 2016. La información aquí contenida pasa a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta el adenda remitido por el promotor con fecha 26 de julio de 2016, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1 Características del proyecto.

Se trata de un proyecto de dimensiones moderadas que se desarrolla en buena medida en un entorno muy modificado. La gestión de los residuos debidos a los movimientos de tierras está prevista mediante depósito en vertedero autorizado. La gestión de residuos peligrosos producidos en las instalaciones auxiliares está contemplada en el PVA. En el proyecto se incluyen medidas preventivas para evitar el riesgo de contaminación de las aguas durante la fase de obra. Se considera que el proyecto mejorará la fluidez del tráfico con origen y destino en el puerto de El Musel por lo que disminuirán las emisiones a la atmósfera. La situación fónica también mejorará durante la fase de uso al discurrir la mayor parte del trazado en túnel.

3.2 Ubicación del proyecto.

El proyecto se desarrolla sobre suelo destinado a Sistema General de Infraestructuras-Reserva de Ronda y Ferrocarril, según el vigente PGO de Gijón, y en su mayor parte se lleva a cabo sobre un terreno de características urbanas.

En el ámbito de la actuación se han localizado los siguientes elementos catalogados como bienes culturales que se verán afectados por las obras: Panera casa Fuster (Jove, Gijón), Material lítico de Bango (Jove, Gijón), Camino de Santiago (Jove, Gijón), Yacimiento Paleolítico de Campones (Veriña, Gijón), y un hórreo (Tremañes, Gijón). En el adenda de fecha 26 de julio de 2016 presentado por el promotor quedan incorporadas al proyecto todas las prescripciones del informe de la Comisión Permanente del Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias.

La zona de actuación no se encuentra incluida en ningún espacio natural protegido por la legislación autonómica, estatal ni europea. Tampoco se han detectado afecciones sobre especies amenazadas ni sobre hábitats ni especies de interés comunitario.

3.3 Características del potencial impacto.

Los impactos más destacados de la alternativa elegida son los siguientes:

a) Calidad atmosférica:

Durante la fase de obra se producirán emisiones de polvo, partículas y gases de combustión de forma puntual y temporal, que se minimizarán mediante riegos de caminos y zona de obra, y mediante transporte de materiales pulverulentos cubiertos o regados. Por otro lado en el PVA está previsto el control cada dos meses de la acreditación de las revisiones reglamentarias para todos los vehículos y maquinaria de obra; y la realización de una campaña de medición de partículas PM10, cada mes. Así mismo se instalarán lavarruedas para los vehículos de obra.

Para la fase de uso se prevé la instalación de un sistema de ventilación programable en los distintos tramos del túnel para que las concentraciones de los contaminantes se mantengan siempre por debajo de los límites establecidos. El promotor no ha considerado necesario el establecimiento de medidas correctoras adicionales puesto que se espera reducir las emisiones a la atmósfera gracias a la mayor fluidez del tráfico.

b) Situación fónica:

La zona en la que se desarrolla el proyecto está sometida a un alto nivel de ruido provocado por el tráfico urbano, las infraestructuras ferroviarias y la actividad portuaria de El Musel. Durante la fase de obra se producirá un aumento de los niveles de ruido, que serán controlados en el PVA mediante la realización de campañas mensuales de medición de niveles sonoros por técnico competente. En caso de superarse los umbrales previstos se procederá a la ejecución de medidas correctoras como adaptación de la maquinaria y de los procedimientos de trabajo y/o instalación de pantallas acústicas.

Para la fase de uso se espera un impacto positivo de disminución del nivel de ruido, puesto que disminuirá el tráfico pesado que actualmente circula por la AS-19 y la Avenida Príncipe de Asturias hacia el puerto, y además ese tráfico va a realizarse de forma soterrada. Para los tramos inicial y final que se desarrollan en superficie se estudiará la necesidad de establecer pantallas acústicas en una fase más avanzada del proyecto. El PVA para la fase de uso prevé la realización de dos mediciones de niveles sonoros por campaña con un calendario de campañas que deberá establecer la Dirección General de Carreteras.

c) Relieve y geomorfología:

La principal afección a la geomorfología y el relieve es la asociada al movimiento de tierras como consecuencia de la ejecución del tramo que discurre en túnel. Para disminuir esta afección está prevista la recuperación del horizonte superficial del suelo a excavar para su empleo posterior en tareas de restauración ambiental.

En lo que se refiere a la necesidad de voladuras, el promotor comunica que si la roca aparece sana y con poca fracturación es posible que sean necesarias voladuras de esponjamiento en las zonas de caliza sanas a profundidades importantes del orden de 15 a 17 metros. Este sería el caso de la zona de entrada al Puerto del Musel. Aunque también considera que son posibles otras soluciones como el empleo de martillo neumático o de cementos de expansión.

Respecto al riesgo de subsidencia kárstica, si bien la mayor parte del proyecto se desarrolla en zona clasificada como de «Riesgo de subsidencia y hundimientos», el promotor indica que los estudios geotécnicos de detalle llevados a cabo con motivo de la redacción del proyecto no han encontrado indicios de la existencia de cavidades kársticas a lo largo de la traza.

En referencia al riesgo de hundimiento del vertedero de San Martín, el promotor aclara que la zona de vertedero se sitúa en el frente de cantera, fuera de la explotación subterránea de Mina Felisa por lo que no se deben esperar problemas de hundimientos.

d) Hidrogeología:

En la zona de influencia del proyecto, donde no se identifica ningún curso fluvial, se han localizado cinco puntos de agua que no se verán afectados directamente. El promotor considera que no habrá afección a la recarga de tres de ellos, y para los dos restantes, que son concesiones, se contempla la instalación de una red piezométrica a lo largo del trazado que servirá para el control de los niveles freáticos y sus posibles variaciones, así mismo se asume la necesidad de compensar los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos.

En lo que se refiere a la estabilidad de los terrenos y de las edificaciones e infraestructuras preexistentes el promotor establece que las excavaciones de los taludes tanto definitivos como provisionales no presentan problemas de estabilidad o de afección hidrogeológica, ya que la excavación interior se realiza al amparo de pantallas empotradas en nivel impermeable, por lo que los bombeos y agotamientos en el recinto de pantallas no afectarán a las zonas colindantes. Solamente se evacua el agua del interior no habiendo comunicación con las aguas exteriores. En el PVA se establecen controles mensuales de la estabilidad de los terrenos, edificios e infraestructuras durante la realización de excavaciones.

En el adenda presentado, el promotor relaciona la normativa aplicable a los vertidos de aguas residuales a DPH, la normativa aplicable a las obras de grandes infraestructuras y los requisitos del estudio de vertidos para obtener las autorizaciones de vertido que fueran necesarias.

Según el adenda presentada por el promotor, está prevista la utilización de lodos bentoníticos en la construcción de los muros pantalla en el tramo inicial de la obra. Para el tratamiento de dichos lodos, se instalará un equipo encargado de su reciclaje, refinado y gestión. Los productos finales de este tratamiento serán el agua con nula o baja contaminación que podrá verterse al alcantarillado siempre que cumpla con los parámetros de vertido, y la fase sólida que será gestionada por un gestor de residuos especializado atendiendo a la peligrosidad y toxicidad de la mezcla.

Debido a la presencia de un nivel freático relativamente superficial en el tramo más cercano al puerto, durante la fase de construcción será necesario extraer las aguas subterráneas mediante bombeo y proceder a su depuración posterior o bien a su vertido a la red de saneamiento portuario. En el resto del túnel, el agua que pueda surgir en las excavaciones se drenará mediante cunetas longitudinales, se espera que este caudal sea muy reducido. Para recoger un posible caudal provocado por un vertido accidental sobre la calzada del túnel así como las aguas de limpieza y las de escorrentía procedentes tanto de la salida como de la entrada del túnel, se instalará un sumidero continuo en el lado no peraltado, un depósito de 180 m³ y una estación de bombeo que eleve la cota del agua hasta la red de saneamiento.

Para minimizar las afecciones a aguas superficiales y subterráneas, se han prohibido las operaciones de cambio de aceites, recarga de combustible y lavado de maquinaria en la zona de obra. En el PVA para la fase de obra se vigilará la eficacia de los sistemas de

contención de contaminantes, en las cunetas perimetrales y las balsas de recogida asociadas a las instalaciones auxiliares; así como la presencia de arrastres, derrames o vertidos.

e) Paisaje:

El paisaje afectado por el proyecto presenta un carácter netamente urbano con zonas de edificación densa, zonas de edificación dispersa con prados y zonas con actividades industriales. Las afecciones durante la fase de obra son de carácter temporal y, dado que la mayor parte del trazado discurre soterrado y la parte aérea es una modificación de viales existentes, se ha considerado que no habrá afecciones significativas durante la fase de uso.

Respecto al acabado en superficie del túnel, únicamente se prevé el extendido de tierra vegetal, el rastrillado y la siembra manual de una mezcla de gramíneas y leguminosas, puesto que esta superficie será objeto de otro proyecto.

4. Plan de vigilancia ambiental

A la hora de llevar a cabo este proyecto deberán cumplirse las medidas preventivas y correctoras reflejadas en el documento ambiental y su adenda, así como los controles especificados en el plan de vigilancia ambiental presentado. No obstante, para completar dicho plan en lo que se refiere a la fase de uso del proyecto, el promotor deberá desarrollar las siguientes actuaciones:

a) El Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la Aglomeración de Gijón tiene establecida entre sus medidas la creación de una Comisión de coordinación y seguimiento de las actuaciones contra la contaminación (medida núm. 22).

Con el objetivo de contribuir a la mejora de la calidad del aire del entorno, y teniendo en cuenta que el proyecto se desarrolla en una zona en la que se superan los límites establecidos para partículas; si durante la fase de uso del proyecto se superaran dichos límites en la estación conocida como «Argentina» (o la estación de medición que la sustituya), el promotor deberá establecer, de acuerdo con la Comisión antes citada, las medidas correctoras que se pudieran implantar para reducir la parte de contaminación por partículas debidas al tráfico pesado que utiliza el nuevo vial.

b) En cada uno de los informes anuales a realizar durante los tres años siguientes al Acta de Recepción de la obra se incluirá un informe hidrológico sobre el funcionamiento de los drenajes del túnel, la calidad del agua que se vierte al saneamiento, el funcionamiento de los bombeos a lo largo del año, los eventuales episodios de inundación, las características y el comportamiento del nivel freático en la zona, y proposición de nuevas medidas correctoras para evitar las afecciones que se detecten. Este informe hidrológico se remitirá a la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y al Ayuntamiento de Gijón.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el Vial de Jove, término municipal de Gijón, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, produzca impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 5 de julio de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, P.S. (Orden APM/623/2017, de 28 de junio), el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Acceso al puerto de El Musel desde el enlace de La Peñona por el vial de Jove (Gijón)

