

## ÍNDICE GENERAL

<b>0. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA .....</b>	<b>3</b>
0.1. ANTECEDENTES .....	3
0.2. METODOLOGÍA .....	4
<b>1. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO Y SUS NECESIDADES.....</b>	<b>5</b>
1.1. INSTALACIONES PORTUARIAS ACTUALES .....	5
1.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	7
1.2.1. Pesca.....	7
1.2.2. Movimiento de mercancías .....	8
1.2.3. Navegación recreativa .....	10
1.2.4. Actividades complementarias .....	10
1.3. SERVICIOS QUE PROPORCIONA SADA .....	11
1.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES.....	12
<b>2. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE USOS NECESARIOS PARA LAS MISMAS.....</b>	<b>13</b>
2.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. NECESIDADES .....	13
2.1.1. Pesca.....	13
2.1.2. Mercancía .....	14
2.1.3. Navegación Recreativa .....	14
2.2. CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS .....	15
2.2.1. Uso Pesquero.....	16
2.2.2. Uso Comercial.....	16
2.2.3. Uso Náutico-Recreativo.....	16
2.2.4. Uso Mixto Pesquero-Recreativo.....	16
2.2.5. Actividades Complementarias Portuarias .....	17
2.2.6. Uso General.....	17
<b>3. DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE LA ZONA DE SERVICIO Y JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.....</b>	<b>18</b>
3.1. ÁREA COMERCIAL .....	18
3.2. ÁREA PESQUERA .....	18
3.3. ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA.....	19
3.4. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO-RECREATIVO .....	19
3.5. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS .....	20
3.6. ÁREA DE USO GENERAL .....	20
<b>4. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....</b>	<b>21</b>
4.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	21
4.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO .....	21
<b>5. EFECTOS DEL PLAN Y SUS MODIFICACIONES .....</b>	<b>22</b>
5.1. ALCANCE Y EFECTOS.....	22
5.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES.....	23
5.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA.....	24
<b>6. INDICE DE PLANOS .....</b>	<b>25</b>

## **0. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA**

### **0.1. ANTECEDENTES**

Las Rías de Ferrol, Coruña y Sada-Ares conforman un peculiar golfo, denominado golfo ártabro, en cuya mitad se encuentra esta última ría, flanqueada por las puntas de Coitelada y Torrella. Esta ría se bifurca a su vez en otras dos: Ares hacia el Noreste y Sada hacia el Sur. En las costas de la ría de Sada se encuentran los puertos de Betanzos, Sada, Lorbé y Miño mientras en las de la ría de Ares están los puertos de Ares, Redes y Pontedeume.

El municipio de Sada, con algo más de 11.000 habitantes según los datos del Instituto Galego de Estatística, tiene una gran tradición marinera y hoy día constituye la villa más importante de la comarca de "las Mariñas", que une a sus actividades pesqueras tradicionales, las turísticas y de zona residencial, dando todo ello lugar a una importante actividad en la zona portuaria.

El Ente Público Portos de Galicia ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicios del puerto de Sada, así como sus necesidades de ampliación, con el fin de tratar de garantizar el uso racional y eficaz de sus instalaciones y superficies, evitar las interferencias innecesarias entre los distintos usos y sentando las bases para una planificación adecuada de las futuras actuaciones que pueda ser necesario acometer.

El resultado de este trabajo se formaliza en el presente ***“Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Sada”*** que se redacta según lo previsto en los artículos 15.2 y 19.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, “de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

## **0.2. METODOLOGÍA**

Para el mejor desarrollo del trabajo se considera conveniente dividirlo en cinco apartados que comprendan el análisis de:

1. Situación actual del puerto y sus necesidades.
2. Perspectivas de desarrollo de las actividades portuarias y sectores necesarios para las mismas.
3. Delimitación de las áreas y justificación de su utilización.
4. Propuesta de delimitación de la zona de servicio.
5. Efectos del plan y sus modificaciones

Cada uno de estos apartados se desarrollará a continuación, y de su conjunto, unido a esta introducción y a los planos que se adjuntan como anexos al final del documento, resulta el *“Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Sada”*.

## **1. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO Y SUS NECESIDADES**

### **1.1. INSTALACIONES PORTUARIAS ACTUALES**

El puerto actual se encuentra resguardado por un dique de unos 630 m de longitud total, que se inicia con su primer tramo de 370 m. en dirección E.SE. y finaliza con una segunda alineación de 260 m., que se desvía unos 30° de la anterior en sentido antihorario.

Las instalaciones portuarias de mayor entidad son precisamente las adosadas a este dique. En el arranque se sitúa una amplia explanada de unos 33.000 m<sup>2</sup>, con atraque por sus costados Este y Sur. El atraque Este es utilizado para descargas de pesca, redes y cajas, y tenía originariamente 180 m de longitud y de 3 a 4 m de calado, antes de la ampliación hecha del muelle pesquero. El atraque Sur utilizado para avituallamiento y estancia de pesqueros tenía 90 m de longitud y calados de entre 3 a 4 m, y su costado de tierra finalizaba con dos rampas para descarga de capturas de lanchas menores y, para varada y mantenimiento de todo tipo de embarcaciones.

Está en ejecución una ampliación de estas instalaciones, en forma de muelle en península que parte del extremo de la explanada más alejado del dique y con alineación paralela a la de éste, que incrementará la longitud total de los muelles de esta zona desde los 270 m existentes a unos 440 m aproximadamente, todos ellos con calados entre 3 y 4 m.

Las superficies interiores son necesarias para las distintas instalaciones de venta, preparación y comercialización de la pesca y para la fabricación de hielo, reparación de redes, pertrechos y demás prestaciones habituales en los buques pesqueros.

A continuación se dispone de un muelle de 3 m. de calado, adosado al dique, con 18 m de ancho y 95 m de largo aproximadamente, que utilizan los pesqueros para descarga y avituallamiento.

Este muelle deja paso al muelle comercial que posee calados de entre 4 y 5 m, y una anchura algo inferior a 70 m. El cantil de este muelle comercial discurre en todo momento paralelo a la alineación del dique, estando en ejecución una ampliación que

elevará la longitud total de atraque del muelle a aproximadamente 280 m.

Unos 500 m. al sur del área pesquera, se sitúan las instalaciones para la náutica recreativa, al abrigo de un contradique formado por tres alineaciones. La primera posee orientación E.NE. y una longitud de 380 m. La segunda, perpendicular a la primera, de orientación N.NE., mide 300 m y la última, de aproximadamente 75 m, forma 44° con la segunda alineación, en sentido antihorario. En esta zona se ubican las instalaciones gestionadas en régimen de concesión administrativa, que cuenta en la actualidad con siete líneas de pantalanes con una capacidad superior a los 500 atraques, estando prevista una segunda fase en la que, mediante la instalación de un pantalán-guía y cinco pantalanes de atraque más, se generarán unas 400 plazas más aproximadamente, con lo que la oferta total de atraques en estas instalaciones superará las 900. En tierra se dispone de unos 44.000 m<sup>2</sup> de explanadas que se destinan a pañoles, talleres, depósitos de embarcaciones, áreas comerciales y en general todos los servicios complementarios para la navegación recreativa.

Actualmente se encuentra en ejecución la instalación por Portos de Galicia de nuevas líneas de pantalanes para las embarcaciones recreativas.

El tramo de zona de servicios que enlaza las áreas pesquero-comercial y la deportiva está ocupado por viales y pequeñas parcelas de usos generales.

Finalmente, más allá del puerto deportivo y lindando con sus explanadas se encuentra una parcela con forma de cuadrilátero irregular y limitada en sus lados mayores, en un caso, por el paseo existente y sus viales y en el otro caso por una escollera que protege esta zona de relleno de la acción erosiva del mar. Esta parcela alberga el edificio del Centro Sociocultural del Mar, así como una zona ajardinada.

## 1.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

### 1.2.1. Pesca

Sada es un importante puerto pesquero de bajura que descarga unas 3.500 T. de pescado al año.

Dentro de esta actividad pesquera, cabe destacar la presencia de una flota de cerco compuesta por once (11) barcos, que tiene como objetivo principal la captura de sardina, jurel y caballa y que proporciona más del 90% de los puestos de trabajo y del tonelaje de las embarcaciones. El resto lo constituyen las flotillas dedicadas a la pesca con nasas y artes varias (16 embarcaciones). Se trata de embarcaciones menores, con eslora media de unos 6 a 9 m. y que faenan en aguas próximas al puerto.

El marisqueo tiene relativa importancia, ya que los bancos productivos se sitúan en la zona más interior de la Ría, calculando que en Sada realizan esta actividad unas 30 personas.

Se incluye a continuación un cuadro en que se refleja la evolución de los desembarcos de pesca y su valor declarado de primera venta.

<i>Año</i>	<i>Peso pesca descargada (T)</i>	<i>Valor 1ª venta (pta.)</i>	<i>Valor (€)</i>
1982	12.013	222.507.111	1.337.294,67
1983	11.987	277.465.857	1.667.603,39
1984	10.380	332.134.614	1.996.169,23
1985	12.583	432.445.388	2.599.049,13
1986	14.427	647.371.766	3.890.782,67
1987	13.458	688.592.342	4.138.523,33
198	12.563	741.437.616	4.456.129,82
1989	11.049	719.289.303	4.323.015,78
1990	9.245	785.298.303	4.719.737,86
1991	7.394	648.674.141	3.898.610,11
1992	6.129	499.490.211	3.001.996,63
1993	5.423	327.650.849	1.969.221,26
1994	7.485	570.454.447	3.428.500,28
1995	7.736	607.376.628	3.650.407,05
1996	4.897	508.653.601	3.057.069,71
1997	5.119	536.074.688	3.221.873,76
1998	3.648	510.663.151	3.069.147,35
1999	3.490	398.507.554	2.395.078,64
2000	2.857	342.162.907	2.056.440,49
2001	3.793	425.288.419	2.556.034,88

Se puede apreciar un descenso importante en el volumen de capturas, que se explica fundamentalmente por la crisis de la pesca de cerco sufrida en los últimos años, que ha supuesto la adopción de medidas de restricción de capturas para evitar el agotamiento de los caladeros.

De todas formas el puerto de Sada se ha especializado en la comercialización de las capturas de cerco y ha llegado a ser base de una importante industria de transformación de los productos de la pesca.

### 1.2.2. Movimiento de mercancías

Sada es un puerto en el que ya a principios del siglo XX existía movimiento comercial, importándose la sal y productos necesarios para la industria de salazón y exportándose productos de la comarca, principalmente madera y pesca. Esta situación, aunque con las adaptaciones correspondientes, prosigue en la actualidad, como se observa en los datos de 1996, 1997, 1998, 1999 y 2000 que incluimos a continuación.

<b>Año:</b>		<b>1996</b>			
<i>Mercancía general</i>	<i>Descargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	<i>29.834 T</i>	<i>Total parcial:</i>	<i>36.166 T</i>
		<i>Exterior:</i>	<i>6.632 T</i>		
	<i>Cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	<i>1.182 T</i>	<i>Total parcial:</i>	<i>1.498 T</i>
		<i>Exterior:</i>	<i>316 T</i>		
<b>Total:</b>					<b>37.664 T</b>

- El número de buques mercantes en este año fue de 28, con un total de 32.098 T.R.B. Las principales mercancías fueron: productos siderúrgicos, madera y pesca congelada.

<b>Año:</b>		<b>1997</b>			
<i>Mercancía general</i>	<i>Descargada y</i>	<i>Cabotaje:</i>	<i>5.413 T</i>	<i>Total parcial:</i>	<i>8.731 T</i>
	<i>cargada:</i>	<i>Exterior:</i>	<i>3.318 T</i>		
<i>Graneles sólidos</i>	<i>Descargados</i>	<i>Cabotaje:</i>	<i>32.791 T</i>	<i>Total parcial:</i>	<i>36.489 T</i>
	<i>y cargados:</i>	<i>Exterior:</i>	<i>3.698 T</i>		
<b>Total:</b>					<b>45.220 T</b>

- Las principales mercancías fueron: minerales férricos, madera y productos químicos.

<b>Año:</b>		<b>1998</b>			
<i>Mercancía general</i>	<i>Descargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	47.396 T	<i>Total parcial:</i>	58.169 T
		<i>Exterior:</i>	10.773 T		
	<i>Cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	2.000 T	<i>Total parcial:</i>	9.432 T
		<i>Exterior:</i>	7.432 T		
					<b>Total: 67.601 T</b>

- El número de buques mercantes en este año fue de 34, con un total de 50.370 T.R.B. Las principales mercancías fueron: productos siderúrgicos, madera, bicarbonato, abonos y pesca congelada.

<b>Año:</b>		<b>1999</b>			
<i>Mercancía general</i>	<i>Descargada y cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	6.162 T	<i>Total parcial:</i>	6.162 T
		<i>Exterior:</i>	---		
	<i>Cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	3.000 T	<i>Total parcial:</i>	3.000 T
		<i>Exterior:</i>	---		
<i>Graneles sólidos</i>	<i>Descargada y cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	47.642 T	<i>Total parcial:</i>	92.253 T
		<i>Exterior:</i>	44.611 T		
	<i>Cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	---	<i>Total parcial:</i>	2.000 T
		<i>Exterior:</i>	2.000 T		
					<b>Total: 103.415 T</b>

- Las principales mercancías fueron: materiales de construcción y madera.

<b>Año:</b>		<b>2000</b>			
<i>Mercancía general</i>	<i>Descargada y cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	2.111 T	<i>Total parcial:</i>	6.357 T
		<i>Exterior:</i>	4.116 T		
	<i>Cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	---	<i>Total parcial:</i>	---
		<i>Exterior:</i>	---		
<i>Graneles sólidos</i>	<i>Descargada y cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	50.739 T	<i>Total parcial:</i>	126.957 T
		<i>Exterior:</i>	76.218 T		
	<i>Cargada:</i>	<i>Cabotaje:</i>	---	<i>Total parcial:</i>	---
		<i>Exterior:</i>	---		
					<b>Total: 133.314 T</b>

- Las principales mercancías fueron: minerales, madera y maquinaria.

Por último, en el año 2001 se movieron en Sada un total de 22.217 T de mercancía general, toda ella de tráfico exterior, siendo las principales mercancías los productos siderúrgicos, la madera y los materiales de construcción. El bajo nivel de tráfico de mercancías registrado en este año se debe a la realización de las obras de ampliación del muelle comercial, obras que, lógicamente, limitan la operatividad del mismo.

### **1.2.3. Navegación recreativa**

Sada está situado en una ría abrigada que ofrece múltiples fondeaderos y dispone de un entorno paisajístico extraordinario, constituyendo uno de los puntos turísticos más atractivos de la zona, lo que convierte este puerto en una base idónea para la navegación recreativa. Buena prueba de ello es que, actualmente, utilizan el puerto más de 500 embarcaciones deportivas.

### **1.2.4. Actividades complementarias**

Por último destacar que la actividad portuaria a que nos referimos en los párrafos anteriores requiere una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de los buques, tales como talleres de todo tipo, provisionistas, efectos navales, reparación de redes, etc. y lo que es más importante, para la preparación, venta, difusión y distribución de la pesca, generando en conjunto un valor añadido considerable.

### **1.3. SERVICIOS QUE PROPORCIONA SADA**

Como instalaciones complementarias de los muelles descritos en el punto 1.1, se dispone en Sada de fábrica de hielo, instalaciones para suministro de combustible tanto en la zona pesquera como en las instalaciones náutico-recreativas, tomas de energía eléctrica y agua, etc. habiéndose suministrado en el año 2000, un total de 5.237 T de agua y 1300 T de combustibles. El consumo de hielo se elevó, durante este mismo año a 1770 T.

Para la venta de las capturas se dispone de 800 m<sup>2</sup> de lonjas, 378 m<sup>2</sup> de naves de preparación y envase, 882 m<sup>2</sup> de departamentos para servicio de la pesca y una nave de redes de 512 m<sup>2</sup>. La Cofradía posee almacenes frigoríficos con una capacidad de 750 m<sup>3</sup> y una fábrica de hielo con capacidad para producir 25 T/día. Aparte existen en el puerto tres factorías privadas que disponen de instalaciones para la preparación de la pesca que comercializan.

Las embarcaciones disponen para su reparación y mantenimiento de diversos talleres mecánicos, eléctricos, de pintura de embarcaciones, etc. y un varadero de 60 m de longitud, 10 m de ancho y 7,5% de pendiente.

En la villa pueden obtenerse todo tipo de provisiones, piezas de repuesto y efectos náuticos en las numerosas tiendas especializadas, incluso los correspondientes a embarcaciones deportivas.

#### **1.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES**

Sada es una localidad muy bien situada, a 18 Km. de A Coruña y de su aeropuerto, y a 8 Km. de Betanzos, desde donde se accede a la Autopista del Atlántico y a la Autovía del Noroeste.

Además de las vías antes señaladas, diversas carreteras comunican Sada con el resto de localidades de su entorno.

No obstante, los accesos principales directos a Sada son estrechos y tienen sus márgenes densamente poblados.

## **2. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE USOS NECESARIOS PARA LAS MISMAS**

### **2.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. NECESIDADES**

#### **2.1.1. Pesca**

Del análisis de los datos que figuran en el apartado 1.2 se concluye que no es previsible un aumento en el volumen de capturas descargadas pero sí de su valor en primera venta: También es previsible una evolución de las actividades de preparación y comercialización. Por ello es preciso incrementar las instalaciones complementarias para la comercialización de la pesca y operatividad de las embarcaciones.

Es necesario mejorar los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a los barcos el avituallamiento y pertrechos, suministro de combustible, hielo, etc.

El puerto pesquero no debe ser únicamente un punto de descarga de la pesca, sino un centro de actividades para la preparación, comercialización y distribución de la pesca hacia las zonas de consumo. En consecuencia, es necesario no sólo contar en el puerto con una rápida y eficaz prestación de los servicios al buque, para asegurar la correcta operatividad del mismo, sino también con las instalaciones y servicios adecuados para garantizar la rapidez y calidad necesaria en las complejas operaciones de preparación y distribución de la pesca, que influyen de forma definitiva en el producto final y su valor de mercado.

De todo ello se desprende la necesidad de equipar el puerto de Sada con edificios e instalaciones modernas para realizar con la máxima eficacia las operaciones descritas anteriormente, adecuadamente distribuidos para evitar movimientos innecesarios al buque y al pescado.

En resumen: la adecuación del puerto pesquero debe programarse basándose más que en un aumento de capturas, en su constitución como un moderno complejo que cuente con los servicios y actividades necesarias para garantizar la adecuada operatividad de los buques y la correcta manipulación y comercialización de las capturas.

### **2.1.2. Mercancía**

La ampliación del muelle destinado a tráfico comercial permite mejorar considerablemente las condiciones de operatividad de este tráfico, disponiéndose además de espacios en tierra adecuados para albergar naves e instalaciones. Además, las nuevas infraestructuras evitarán interferencias entre el tráfico comercial y el pesquero.

### **2.1.3. Navegación Recreativa**

La importancia de Sada como villa turística y centro de actividades de ocio, junto con las inmejorables condiciones de su ría para la práctica de la navegación recreativa provocaron un espectacular incremento del número de embarcaciones de recreo con base en este puerto cuyas instalaciones resultaban insuficientes.

Como se ha indicado anteriormente, en estos momentos el puerto dispone de unas instalaciones gestionadas en régimen de concesión administrativa que dispone de todos los servicios necesarios para esta actividad, tales como pañoles, talleres, oficinas, depósitos de embarcaciones, áreas comerciales y el conjunto de instalaciones complementarias de este tipo de puertos. Estas instalaciones disponen actualmente de más de 500 plazas de atraque, y está prevista una ampliación que elevará su capacidad hasta superar las 900 plazas.

Con independencia de estas instalaciones, se están ejecutando en la actualidad por Portos de Galicia obras de instalación de pantalanes para este tipo de navegación.

## **2.2 ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES**

Tal como se deduce de la lectura de los epígrafes anteriores, se desarrollan en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados y dispuestos de forma que dichas actividades puedan desarrollarse eficazmente y sin interferencias.

Para conseguirlo es necesario planificar la utilización de los espacios disponibles y, cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, proceder a su acondicionamiento o ampliación. Dentro de esta línea se precisa finalizar la urbanización de la zona de servicios parcelándola y dotándola de un adecuado sistema viario y construir los edificios precisos para cada actividad.

Se encuentra ya realizada una pequeña ampliación del contradique, que ha permitido aumentar el abrigo de la zona destinada a la navegación recreativa. Además se ha procedido también al dragado de los bajos de A Pulgueira para ampliar el plano de agua utilizable en esa zona y mejorar las condiciones de accesibilidad a la misma. Como se ha indicado anteriormente, se prevé la ampliación de las instalaciones gestionadas en régimen de concesión y por parte de Portos de Galicia se están ejecutando asimismo en estos momentos obras relacionadas con esta navegación.

Por lo que a actuaciones en los muelles se refiere, una vez realizada la nave de redes, en estos momentos está en ejecución la ampliación del muelle pesquero mediante un muelle en península de 25 m. de anchura, y la prolongación del muelle comercial, ampliando la línea de atraque paralelamente al dique de abrigo para aumentar su capacidad. Con la consecución de estas realizaciones se espera lograr unas instalaciones que satisfagan las necesidades de los usuarios de este tipo de servicios durante el tiempo de vigencia del presente plan.

No obstante, para completar la oferta de plazas de atraque del puerto y ordenar y compatibilizar los distintos usos, y en especial los usos deportivos y pesqueros, está previsto un dragado en la zona existente entre las instalaciones pesqueras y el puerto deportivo, y la colocación de pantalanés para el atraque de las embarcaciones pesqueras de menor porte.

## **2.2. CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS**

En primer lugar es preciso establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio antes de proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto. Se parte para ello de una selección de seis (6) usos básicos a establecer en la zona terrestre,

elaborada teniendo en cuenta lo especificado en los artículos 3 y 15 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, y las características de los tráficos descritos.

Los usos básicos definidos son los siguientes:

#### **2.2.1. Uso Pesquero**

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera del puerto incluyendo el desembarco de capturas desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y en general cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento del sector pesquero.

#### **2.2.2. Uso Comercial**

Es el asignado a aquellos espacios en que preferentemente se desarrollan las actividades comerciales del puerto, tanto las correspondientes a la mercancía como las que se refieren a los buques, tales como las de carga y descarga de mercancías, el almacenaje, el avituallamiento y cualesquiera otros similares.

#### **2.2.3. Uso Náutico-Recreativo**

Es el asignado a aquellos espacios que sirven de base a la navegación y actividades náutico-recreativas. Incluye los atraques al servicio de esta actividad, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios y edificaciones de apoyo necesarios.

#### **2.2.4. Uso Mixto Pesquero-Recreativo**

Las áreas asignadas a este uso son aquellas en que se prevé una utilización conjunta de las instalaciones por parte de pequeñas embarcaciones pesqueras artesanales y embarcaciones de carácter recreativo, configurándose por tanto como espacios de convivencia de los dos usos principales.

### **2.2.5. Actividades Complementarias Portuarias**

En las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias, necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como almacenes, talleres, depósitos, etc.

### **2.2.6. Uso General**

Las áreas destinadas a este uso no se asignan específicamente a ningún uso concreto, por lo que en ellas se prevé el desarrollo de actividades portuarias en general, de las permitidas por la legislación vigente, especialmente aquellas destinadas a mejorar la integración y relación puerto-casco urbano, muy importante en el caso de Sada dada la íntima conexión entre las instalaciones portuarias y la villa.

### **3. DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE LA ZONA DE SERVICIO Y JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN**

#### **3.1. ÁREA COMERCIAL**

##### Extensión del área:

Comprende el muelle de 90 m. de longitud paralelo al dique y la explanada aneja al mismo de 65 m. de anchura, así como su futura ampliación, que se encuentra actualmente en ejecución.

##### Justificación del uso:

Según se desprende del apartado 2.1 es necesario mantener y mejorar la actividad comercial del puerto. Con las nuevas instalaciones se dispone de atraque suficiente para este tráfico y, lo que es muy importante, se dispone asimismo de superficie terrestre para albergar las instalaciones correspondientes. Por otra parte, permite evitar al máximo las interferencias entre la actividad comercial y la pesquera.

#### **3.2. ÁREA PESQUERA**

##### Extensión del área:

Comprende la explanada que se sitúa en el arranque del dique y los atraques de sus costados Este y Sur, el muelle adosado al dique a continuación de la explanada anterior y que la enlaza con el muelle comercial, además de la ampliación en ejecución del muelle pesquero.

##### Justificación de su uso:

Tal como hemos detallado en el apartado 2.1 tiene su base en este puerto una importante flota que desembarcó 3.793 T de pesca el año 2001. Este tráfico necesita unas instalaciones adecuadas para proporcionar las prestaciones que requieren los buques y la comercialización de la pesca, en especial si se persigue que se efectúen en el puerto las

actividades complementarias las cuales generan un alto valor añadido.

Para conseguir lo expuesto es necesario destinar a las operaciones descritas en el párrafo anterior la totalidad de la explanada aneja al arranque del dique y la ampliación prevista, su muelle Este a las descargas de pesca, redes, pertrechos, etc.; el muelle Sur a avituallamiento y estancia de embarcaciones y las rampas anejas a desembarcos de embarcaciones menores y operaciones de reparación y mantenimiento. El siguiente muelle adosado al dique debe seguir con sus actuales usos de descargas, avituallamiento y estancia.

### **3.3. ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA**

#### Extensión del área:

Incluye la dársena comprendida entre el contradique y el espigón de la Pulgueira, el propio contradique y las explanadas situadas al Sur hasta el linde con la parcela del Centro Sociocultural del Mar.

#### Justificación de su uso:

Se trata de una dársena de poco calado, 2 a 3 m. y aguas muy abrigadas, muy adecuada por lo tanto para dar servicio a la navegación recreativa. El área cuenta con explanadas para albergar los diversos servicios e instalaciones complementarios necesarios para la plena operatividad de este tipo de navegación.

### **3.4. ÁREA DE USO MIXTO PESQUERO-RECREATIVO**

#### Extensión del área:

Está constituida por los pantalanes que está previsto instalar entre el área específicamente náutico-recreativa y las instalaciones pesqueras.

#### Justificación del uso:

Por una parte es necesario dotar a las embarcaciones pesqueras de pequeño porte de instalaciones de atraque que proporcionen a sus usuarios la mayor seguridad y comodidad

posible en sus operaciones, y por otra parte es también necesario satisfacer la amplia demanda de instalaciones para la náutica recreativa existente en el puerto.

Además, la ejecución de estas instalaciones permitirá realizar una ordenación de las zonas de fondeo, muy necesaria en el puerto dado el elevado número de embarcaciones de pequeño porte que operan en el puerto.

### **3.5. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS**

#### Extensión del área:

Está formada por las superficies existentes en el contacto entre la explanada de arranque del dique con el núcleo urbano de la villa.

#### Justificación de su uso:

Esta área se reserva para la ubicación en ella de todas aquellas instalaciones y servicios complementarios de las actividades principales, totalmente necesarias para garantizar la adecuada operatividad de las mismas.

### **3.6. ÁREA DE USO GENERAL**

#### Extensión del área:

Comprende las explanadas y viales de acceso al puerto, las zonas ajardinadas y de paseo, la parcela del Centro Sociocultural del Mar y sus jardines adyacentes y la parcela del transformador.

#### Justificación de su uso:

Se trata de zonas que poseen una situación estratégica para la comunicación de las distintas áreas portuarias y además representan zonas de contacto con el núcleo urbano, estando destinadas fundamentalmente a dotaciones y equipamientos que mejoren la interrelación puerto-núcleo urbano.

## **4. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO**

### **4.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE**

La delimitación de la zona de servicio propuesta en el presente Plan de Utilización comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 2.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

No se modifica la actual delimitación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre adscritos a la Comunidad Autónoma de Galicia.

### **4.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO**

En el presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Sada de mantiene la actual zona de aguas adscrita a la Comunidad Autónoma de Galicia.

## **5. EFECTOS DEL PLAN Y SUS MODIFICACIONES**

### **5.1. ALCANCE Y EFECTOS**

- 1) Los dos contenidos básicos del presente Plan son la delimitación de la Zona de Servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

Por lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de estos tiene un carácter puramente instrumental en el Plan, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la Zona de Servicio.

De ahí que las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la Zona de Servicio, no tendrán que exigir necesariamente la redacción de una modificación del Plan de utilización, salvo que aquellas afectaran sustancialmente a la justificación de la delimitación contenida.

- 2) La utilización de las diferentes áreas del puerto se efectuará de acuerdo con los usos básicos establecidos para las mismas.

No obstante Portos de Galicia podrá efectuar o autorizar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.

- 3) La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por el Plan de utilización en las diversas áreas de la zona de servicios, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación, cuando la superficie de un área de usos básicos modificada exceda de un 25% del área.

- 4) La distribución de actividades dentro de cada área se ha efectuado de forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar el Plan de Utilización, siempre que no se varíen los usos básicos del área.

## **5.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES**

1ª.- Las determinaciones del Plan de Utilización tendrán vigencia hasta que sean modificadas o anuladas.

2ª.- Portos de Galicia podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del puerto lo requieran, por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación de las superficies de un uso básico en más del 25% de la superficie destinada al mismo.

Las modificaciones substanciales del Plan de Utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del plan.

3ª.- Se consideran modificaciones puntuales del Plan de Utilización las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir variaciones en más del 25% de la superficie destinada a un uso básico.

Las modificaciones puntuales serán aprobadas por el órgano competente, a propuesta de Portos de Galicia, con comunicación a las restantes Administraciones implicadas.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación del presente Plan de utilización como un Anexo.

4ª.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas básicamente en este Plan de Utilización, se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se consideran substanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 25% o cuando se incluya alguna nueva infraestructura que, aún cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la Zona de Servicio en su linde con los particulares.

### **5.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

1ª.- Puesto que, en virtud del artículo 19.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, “de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, el plan de utilización de los espacios portuarios tiene carácter supletorio del plan especial de ordenación del espacio portuario por lo que a la legitimación de obras en la zona portuaria se refiere, y ante la solicitud del Ayuntamiento de Sada de que se fijen unas mínimas determinaciones urbanísticas para las construcciones a realizar en la zona portuaria sujetas a control preventivo municipal, mientras no entre en vigor el correspondiente plan especial se aplicarán con carácter transitorio las disposiciones recogidas en el epígrafe “*Normativa Transitoria*” del artículo 28 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Sada, de 1997 .

## **6. INDICE DE PLANOS**

- 1. Situación del puerto en la actualidad*
- 2. Delimitación de la zona de servicios*
- 3. Plano de usos.*

Santiago de Compostela, julio de 2002

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y  
PUERTOS

Alejandro Rey Seoane

LA INGENIERA JEFE DEL ÁREA  
DE PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Ana Isabel Calzadilla Bouzón