

Introducción

1.1 Acerca del Plan de Uso de Tierras en Fideicomiso

Este Plan de Uso de Tierras en Fideicomiso (Trust Lands Use Plan, TLUP) establece una visión integral para la gestión por parte del Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito) de las marismas y las tierras sumergidas concedidas en virtud de la Ley del Senado 507 (Senate Bill 507, SB 507) y según se recoge en la sección 5.7 de la Ley del Distrito Portuario Unificado de San Diego (Ley de Puertos). Como fideicomisarios de estos terrenos públicos, la Junta de Comisionados Portuarios (Board of Port Commissioners, BPC) y el personal del Distrito gestionan una variada gama de actividades dentro de las ciudades dinámicas y la región. Este TLUP regula el uso, diseño, mejora y preservación de estos terrenos en fideicomiso público.

El TLUP establece metas, objetivos, políticas y normas específicas para dirigir el futuro uso de las tierras en fideicomiso (incluidos el desarrollo, la preservación y otros usos), facilitar una diversa gama de usos y actividades (incluidos, entre otros, la navegación segura, el comercio, la pesca y la recreación), proporcionar una amplia gama de mejoras públicas propuestas y promover la administración ambiental de las marismas. El desarrollo del TLUP ha reforzado las asociaciones existentes y ha fomentado nuevas asociaciones con jurisdicciones adyacentes y agencias regionales, estatales y federales a través de un enfoque de planificación cooperativa. Además, el TLUP se ajusta a la Doctrina de Fideicomiso Público de California y a las responsabilidades del Distrito que se describen más adelante.

1.1.1 Organización del Plan de Uso de Tierras en Fideicomiso

Este TLUP está organizado en los siguientes capítulos:

- El capítulo 1, **Introducción**, presenta la historia del Distrito y el marco legislativo.
- El capítulo 2, **Guía del usuario**, presenta una hoja de ruta de fácil lectura para ayudar al personal del Distrito, los promotores, los inquilinos, las partes interesadas y el público a seguir y comprender mejor la aplicación.

- **El capítulo 3, Elementos**, aborda seis áreas temáticas clave —agua y uso del suelo, movilidad, ecología, seguridad y resistencia, justicia ambiental y economía— y establece la dirección política para el futuro desarrollo, la protección del medio ambiente y una amplia gama de mejoras públicas propuestas.
- **El capítulo 4, Normas de desarrollo del área TLUP**, establece los requisitos para el desarrollo físico de la propiedad.
- **El capítulo 5, Distritos de planificación**, dirige el patrón de desarrollo a través de políticas y normas específicas para distritos delimitados geográficamente.
- **El capítulo 6, Implementación del plan y conformidad del desarrollo**, brinda orientación para que el Distrito priorice las políticas y los programas en el TLUP e informa la revisión del desarrollo y los usos que pueden no cumplir con el TLUP.

En todo el capítulo sobre los elementos se utiliza un formato normalizado. Cada elemento contiene un texto introductorio que describe la finalidad y la necesidad del elemento, así como los antecedentes relativos al tema del elemento. El capítulo Elementos identifica las metas del área TLUP, junto con los objetivos y las políticas relacionadas. Una meta es una declaración amplia que orienta la acción, un objetivo es una declaración de un fin deseado y una política es una norma o línea de actuación que indica cómo se alcanzará un objetivo.

El capítulo 5, Distritos de planificación, incluye una descripción del entorno existente del área, así como mapas para ilustrar las designaciones de uso del agua y del suelo y las vistas. También incluye una descripción de los permisos especiales específicos de cada ubicación, las mejoras previstas y las normas de desarrollo, e identifica los desarrollos que son apelables ante la Comisión Costera de California (California Coastal Commission, CCC).

- Descripción de los usos propuestos de las zonas terrestres y acuáticas, cuando se conozcan.
- Descripción del diseño y ubicación previstos de las zonas terrestres portuarias, las zonas acuáticas, los muelles y las vías y sistemas de navegación destinados a dar servicio al tráfico comercial en la zona de jurisdicción del organismo rector del puerto.
- Una estimación del efecto del desarrollo sobre las zonas de hábitat y el medio marino; una revisión de la calidad del agua existente; las zonas de hábitat y los inventarios biológicos cuantitativos y cualitativos; propuestas para minimizar y mitigar cualquier impacto adverso sustancial y propuestas para mejorar las zonas de hábitat.
- Conversación sobre los proyectos propuestos enumerados como apelables en la sección 30715 y descritos con suficiente detalle para permitir una determinación de su coherencia con las políticas del capítulo 3 de la Ley de Costas (a partir de la sección 30200).
- Descripción de las disposiciones para la celebración de audiencias públicas adecuadas y la participación del público en las decisiones de planificación y desarrollo del puerto.

1.2 Antecedentes

El Distrito fue creado en 1962 por la Asamblea Legislativa del estado de California para gestionar y mantener en fideicomiso determinadas marismas y tierras sumergidas dentro y en los alrededores de la bahía. Cuando esta concesión estatutaria entró en vigor, las tierras estatales dentro de la bahía que habían sido previamente concedidas a las ciudades de Chula Vista, Coronado, National City y San Diego fueron transferidas al Distrito. Posteriormente, en 1990, también se transfirieron al Distrito las marismas y tierras sumergidas a lo largo del océano Pacífico que anteriormente se habían concedido a la ciudad de Imperial Beach. Los terrenos concedidos al Distrito se denominan comúnmente marismas porque están situados por debajo de la línea histórica de pleamar media. Con el tiempo, el Distrito también ha adquirido parcelas adicionales en tierras altas y se le han concedido otros terrenos mediante permutas. Estas propiedades también forman parte de la jurisdicción del Distrito y se consideran parte de las marismas.



Ciudades miembro del Distrito Portuario Unificado de San Diego:

- Ciudad de Chula Vista
- Ciudad de Coronado
- Ciudad de Imperial Beach
- Ciudad de National City
- Ciudad de of San Diego

El Distrito está gobernado por la BPC, la cual está compuesta por siete miembros, y que a su vez cuenta con designados por los ayuntamientos de las jurisdicciones adyacentes. Estas son las ciudades que cedieron al Distrito las tierras concedidas de la Bahía de San Diego, y cada ciudad nombra a un comisionado, excepto la ciudad de San Diego, que nombra a tres comisionados.

El Distrito supervisa una mezcla única de usos del agua y del suelo, incluidos los usos industriales y la seguridad pública, los usos recreativos comerciales y de servicio a los visitantes, y las áreas recreativas y de recursos naturales. El Distrito también es responsable de emitir contratos de arrendamiento para las empresas arrendatarias y de gestionar una cartera diversa para generar ingresos que respalden sus diversos servicios públicos y el acceso costero a la bahía de San Diego.

1.2.1 Historia del Plan Maestro Portuario del Distrito

El primer Plan Maestro Portuario del Distrito fue aprobado por la BPC en enero de 1964. En 1972 se completó un amplio programa de revisión al plan maestro. El Plan Maestro Portuario se actualizó en 1975 y 1976. Cuando la Asamblea Legislativa de California aprobó y el gobernador Edmund (Jerry) Brown firmó la Ley de Costas, se brindó una nueva oportunidad de modificar el Plan Maestro Portuario para ajustarlo a las disposiciones pertinentes de la Ley de Costas.

En 1981, la CCC certificó el Plan Maestro Portuario del Distrito y determinó que el plan se ajustaba a las políticas de los capítulos 3 y 8 de la Ley de Costas. Desde entonces, también se han aprobado y certificado múltiples enmiendas al Plan Maestro Portuario (Port Master Plan Amendments, PMPA) para modificar o enmendar las políticas escritas, los mapas y las tablas de superficies a fin de actualizar el plan para esas zonas específicas.



El TLUP se está preparando como una enmienda al Plan Maestro Portuario del Distrito, por lo que el marco legislativo del plan se aplica al TLUP.

1.3 Marco legislativo

Las metas, objetivos, políticas y normas de este TLUP se desarrollaron de conformidad con la Ley de Costas, la Doctrina de Fideicomiso Público y la Ley de Puertos, que constituyen la base del marco legislativo del TLUP (consulte la Figura 1.1, Marco legislativo). Estas tres importantes leyes proporcionan la autoridad para las metas, objetivos y políticas contenidas en los elementos, así como las normas específicas y mejoras propuestas contenidas en los distritos de planificación.

1.3.1 Ley de Costas de California (sección 30000 et seq. del Código de Recursos Públicos de California)

En 1976, la Asamblea Legislativa de California aprobó y el gobernador Brown firmó la Ley de Costas, por la que se establece la zona costera de California, que en general abarca la zona terrestre y acuática del estado de California que se extiende hacia el mar hasta el límite exterior de la jurisdicción del estado y se extiende hacia el interior generalmente a 1,000 yardas de la línea de pleamar media (Ley de Costas, sección 30103, parafraseada), y se establecen políticas para su acceso, protección y desarrollo. El capítulo 8 (titulado “Puertos”) de la Ley de Costas se aplica específicamente a determinados puertos de California, incluido el Distrito, y se codificó en reconocimiento del hecho de que las actividades y el desarrollo relacionados con los puertos pueden tener efectos adversos sobre los recursos costeros o el acceso a la costa, pero son necesarios para la continua prosperidad económica del estado.

El capítulo 8 de la Ley de Costas especifica que los puertos aplicables de California, incluido el Distrito, deben elaborar y adoptar un plan maestro portuario y, posteriormente, presentarlo a la CCC para su revisión y certificación de conformidad con la Ley de Costas. Tras dicha certificación por parte de la CCC, ya sea en su totalidad o en parte, la autoridad de permiso de desarrollo costero (coastal development permit, CDP) o de exclusión de la Ley de Costas para el desarrollo que se produzca dentro de la jurisdicción del Distrito reside en el Distrito. Además, para las partes de la jurisdicción del Distrito delimitadas en este plan, la BPC está autorizada a conceder los CDP de conformidad con el capítulo 8 de la Ley de Costas, y el personal del Distrito está autorizado a emitir exclusiones de la Ley de Costas de conformidad con el Reglamento de CDP del Distrito (adoptado el 1.º de julio de 1980 mediante la resolución n.º 80-193 y posteriores enmiendas). La concesión de una aprobación conforme a la Ley de Costas (es decir, CDP o exclusión de la Ley de Costas) garantiza que el desarrollo es coherente con el plan adoptado y certificado, tal como exige la Ley de Costas y se detalla en el Reglamento de CDP del Distrito.

Existen cuatro categorías de desarrollo en las marismas de las zonas costeras: apelable, inapelable, excluida y de emergencia. Los tipos de desarrollo enumerados en la sección 30715 del capítulo 8 de la Ley de Costas se consideran desarrollos apelables y están sujetos al capítulo 3 (titulado “Políticas de planificación y gestión de los recursos costeros”) de la Ley de Costas. Para un desarrollo apelable, un plan maestro portuario debe incluir políticas que garanticen la coherencia con los capítulos 3 y 8 de la Ley de Costas. Además, los desarrollos situados en humedales, estuarios o “áreas recreativas existentes”, tal como se delimitaron en el Plan Costero original de 1975 (desarrollos delimitados por el Plan Costero), también deben cumplir con el capítulo 3 incluso si el desarrollo propuesto no sea del tipo enumerado en la sección 30715 (véase *sección 1.3.1(A), Iniciativa Litoral - Propuesta 20*). Todos los demás tipos de desarrollo que no cumplan con los requisitos para quedar excluidos de un CDP o de un CDP de emergencia son inapelables, y un plan maestro portuario debe incluir políticas que garanticen que dichos desarrollos son coherentes con el capítulo 8.

Para un desarrollo apelable, la BPC emite un CDP apelable, que puede ser apelado ante la CCC por el solicitante, una parte interesada o dos comisionados de la CCC. Todo desarrollo y las aprobaciones de la Ley de Costas asociadas, ya sean apelables o inapelables, deben ser coherentes con el Plan Maestro Portuario certificado. Las jurisdicciones adyacentes deben, a efectos informativos, incorporar el Plan Maestro Portuario certificado a su propio programa costero local.

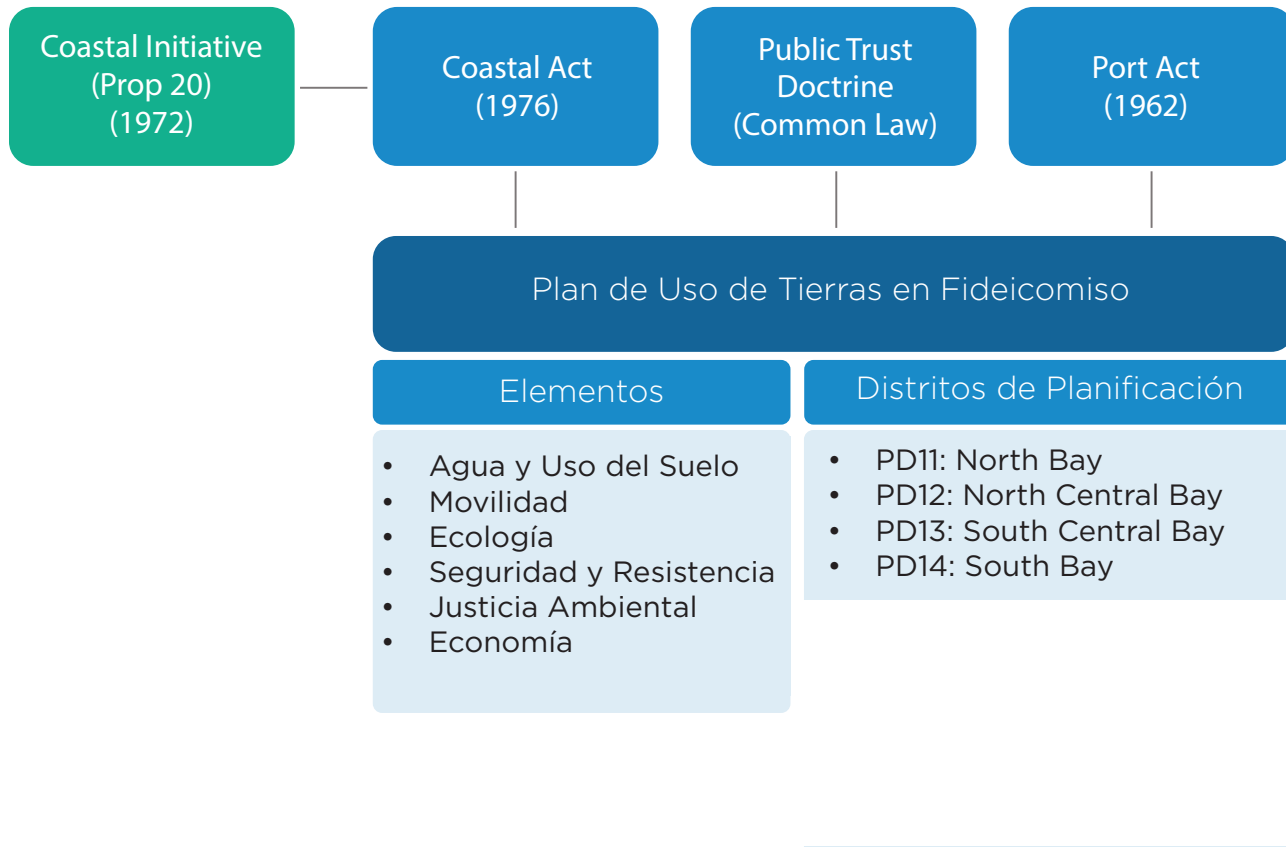


Figura 1.1 Marco legislativo

Solo con fines ilustrativos.

1.3.1(A) **Iniciativa Costera (Proposición 20) y Plan Costero de 1975**

En 1972, el estado de California aprobó una Iniciativa Costera (Proposición 20) que establecía comisiones costeras regionales temporales y una comisión estatal. A estas comisiones se les encargó que elaboraran un plan costero con recomendaciones de política y planificación costeras para el estado. El Plan Costero se certificó en 1975 y muchas de estas recomendaciones se incorporaron a la Ley de Costas, incluida la creación de la CCC. La parte IV del Plan Costero de 1975 contenía recomendaciones políticas específicas para cada región, con mapas adjuntos (véase la *Figura 1.2, Mapa de la región de San Diego del Plan Costero de 1975*) que identifican diversos puntos de referencia y recursos costeros. El capítulo 8 (titulado “Puertos”) de la Ley de Costas describe estos mapas como un recurso para identificar zonas humedales, estuarios y áreas recreativas en la zona costera. El mapa de la región de San Diego se sigue utilizando hoy en día en los permisos de desarrollos costeros del Distrito porque todos los desarrollos propuestos en los humedales, estuarios y áreas recreativas identificados en la *Figura 1.2* deben cumplir con las políticas de los capítulos 3 y 8 de la Ley de Costas.

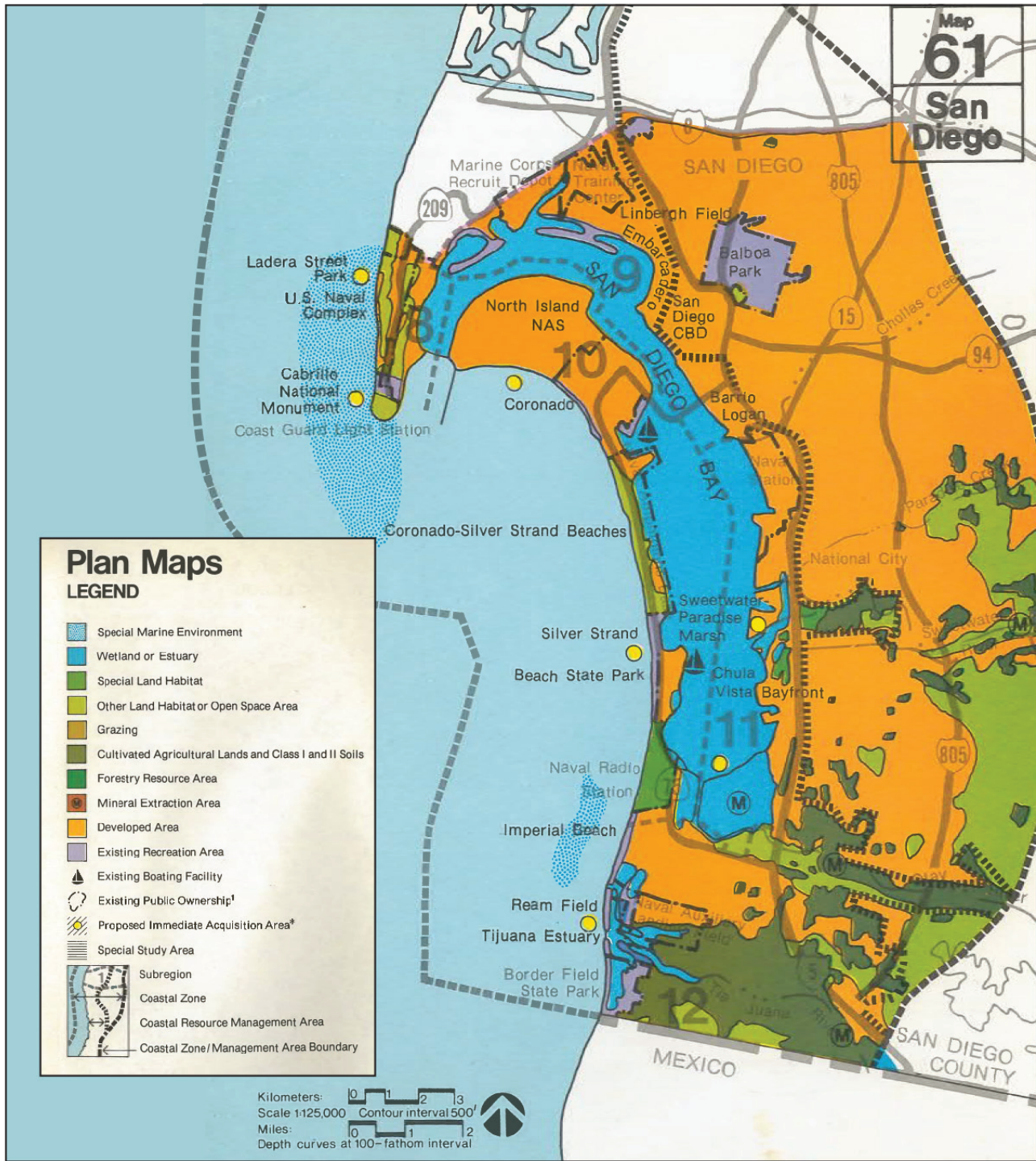


Figura 1.2 Mapa de la región de San Diego del Plan Costero de 1975



La mayoría de las tierras sumergidas concedidas al Distrito a través de la Ley del Senado 507 están identificadas como humedales o estuarios en el Plan Costero de 1975.

1.3.2 Doctrina de Fideicomiso Público

La Doctrina de Fideicomiso Público se remonta al derecho romano y ha evolucionado hasta convertirse en un principio de derecho consuetudinario según el cual una entidad soberana es propietaria de todas sus hidrovías y de las tierras situadas bajo ellas como fideicomisario en beneficio del pueblo. Tradicionalmente, la Doctrina de Fideicomiso Público especificaba que los terrenos en fideicomiso público debían utilizarse para el comercio, la pesca y la navegación. Sin embargo, la Doctrina de Fideicomiso Público no es estática y evoluciona a medida que evolucionan las percepciones y necesidades del público. En consecuencia, los usos de los fideicomisos públicos se han ampliado para incluir la protección del hábitat natural y las actividades recreativas. Cuando se administra la Doctrina de Fideicomiso Público, todas las categorías de usos modernos de fideicomisos públicos —comercio, gestión medioambiental, pesca, navegación y recreación— tienen el mismo peso. No se favorece un uso sobre otro.

El estado de California adquirió el título de fideicomisario de terrenos e hidrovías en fideicomiso público tras su admisión en la Unión por el Congreso de los EE. UU. el 9 de septiembre de 1850. Desde entonces, el estado de California, a través de subvenciones y otros medios legislativos, ha delegado la administración de determinadas terrenos e hidrovías en fideicomiso público en distritos especiales y municipios. Los términos, condiciones y usos permitidos de las concesiones de terrenos en fideicomiso público varían y se rigen por las concesiones y estatutos específicos, así como por la Doctrina de Fideicomiso Público. Además, la Asamblea Legislativa delegó a la Comisión de Tierras del Estado de California (California State Lands Commission, CSLC) la autoridad residual y de revisión del estado para las tierras concedidas. Sin embargo, en última instancia, la Asamblea Legislativa del estado y los tribunales son el árbitro final sobre los terrenos e hidrovías en fideicomiso público.

El Distrito es concesionario de ciertas marismas y tierras sumergidas (Marismas) de la Bahía de San Diego. Este TLUP equilibra la consideración de las categorías de la Doctrina de Fideicomiso Público a través de un marco que ayudará a guiar la protección y el desarrollo futuros en marismas.

1.3.3 Ley del Distrito Portuario Unificado de San Diego (apéndice I del Código de Puertos y Navegación de California)

Antes de la creación del Distrito, las ciudades de Chula Vista, Coronado, Imperial Beach, National City y San Diego gestionaban segmentos de la bahía de San Diego. En 1962, la Asamblea Legislativa de California, considerando que solo un distrito unificado especialmente creado podría desarrollar y operar eficazmente los puertos de la Bahía, codificó la Ley de Puertos. La Ley de Puertos creó el Distrito para desarrollar y gestionar las aguas y marismas de la Bahía de San Diego, en fideicomiso público, “para usos múltiples en beneficio del pueblo” (Ley de Puertos, sección 2). Específicamente, el Distrito fue establecido por la Asamblea Legislativa para la adquisición, construcción, mantenimiento, funcionamiento, desarrollo y regulación de obras y mejoras portuarias, incluido el ferrocarril y el agua, para el desarrollo, funcionamiento, mantenimiento, control, regulación y gestión del puerto de San Diego en las marismas y tierras que se encuentran bajo las aguas navegables interiores de la Bahía de San Diego, y para la promoción del comercio, la navegación, la pesca y la recreación (Ley de Puertos, sección 4). De acuerdo con la sección 4 de la Ley de Puertos, el Distrito también puede utilizar su autoridad para proteger, preservar y mejorar:

- Acceso físico a la Bahía;
- Recursos naturales de la Bahía; y
- Calidad del agua en la Bahía.

La sección 19 de la Ley de Puertos exige que el Distrito adopte un Plan Maestro Portuario para la mejora del puerto y para el uso de todas las marismas. La sección 87 de la Ley de Puertos enumera los usos de los fideicomisos públicos permitidos dentro de la jurisdicción del Distrito, como puertos, usos comerciales e industriales, instalaciones aeroportuarias y de aviación, instalaciones de transporte y servicios públicos, instalaciones públicas, restaurantes, comercios minoristas de servicio al visitante, alojamiento, espacios abiertos, restauración de hábitats y preservación ecológica. La sección 19 de la Ley de Puertos exige que el Distrito adopte un Plan Maestro Portuario para las mejoras y el uso de los terrenos en fideicomiso público. En consecuencia, según la Ley de Puertos, el Plan Maestro Portuario es el mecanismo que dicta dónde deben ubicarse esos usos permitidos y cómo deben mejorarse.

1.4 Ley del Senado 507

El 1.º de enero de 2020, se promulgó la Ley del Senado 507, que añade la sección 5.7 a la Ley del Distrito Portuario Unificado de San Diego (capítulo 67 de la Primera Sesión Extraordinaria de los Estatutos de 1962), relativa a las marismas y las tierras sumergidas, y hace una asignación de estas. La legislación de la Ley del Senado 507:

- La legislación vigente autoriza la creación del Distrito para la adquisición, construcción, mantenimiento, funcionamiento, desarrollo y regulación de obras y mejoras portuarias para el puerto de San Diego y para la promoción del comercio, la navegación, la pesca y la recreación.
- Otorga, en fideicomiso, al Distrito marismas y tierras sumergidas adicionales en poder del estado dentro de la Bahía de San Diego y actualmente bajo la jurisdicción de la Comisión Estatal de Tierras, sujeto a ciertos términos y condiciones.
- La legislación vigente especifica el territorio que se incluirá en el Distrito y concede y transfiere en fideicomiso al Distrito en el condado de San Diego todos los derechos, títulos e intereses del estado de California adquiridos por el estado en virtud de escrituras específicas.
- Requiere que el Distrito transfiera a la CSLC los ingresos generados en las tierras concedidas, como se especifica, ya que la ley vigente estableció el Fondo del Banco en la tesorería estatal, y continuamente asigna dinero en el fondo a la CSLC para fines de gasto especificados relacionados con la gestión de la tierra, la preservación del espacio abierto, el hábitat de plantas y animales y el acceso público.



El proyecto de ley esboza las responsabilidades relacionadas con el TLUP para el Distrito y la CLSC y se incluye en un extracto a continuación:

“El proyecto de ley exige que el Distrito presente a la comisión un plan de uso de las tierras en fideicomiso que describa cualquier propuesta de desarrollo, preservación u otro uso de las tierras en fideicomiso y que, posteriormente, presente a la comisión cualquier propuesta de cambio, o enmienda, al plan de uso de las tierras en fideicomiso para su aprobación. El proyecto de ley autorizaría a la comisión considerar si el Plan Maestro Portuario cumple con los requisitos de un plan de uso de tierras en fideicomiso, y puede ser considerado como tal, para las tierras en fideicomiso otorgadas de conformidad con el proyecto de ley”.

1.4.1 Participación Pública

La importancia de la divulgación pública y la participación de las partes interesadas se ha destacado constantemente como un componente esencial de los esfuerzos de planificación a largo plazo del Distrito para garantizar que estos esfuerzos reflejen las necesidades y deseos de los inquilinos de las marismas, los visitantes del paseo marítimo, las comunidades circundantes y otras partes interesadas. Este enfoque de participación ofrece múltiples oportunidades, incluidas reuniones específicas con las partes interesadas, reuniones públicas y anuncios a través de los medios de comunicación, para que el público pueda dar su opinión y mantenerse informado sobre el proceso.