

Capsule professionnelle 3

La Gobernanza puerto-ciudad en España

José Llorca Ortega

Presidente - Puertos del Estado
Madrid - España

Biographia

Nacido en Ripoll (Girona), el 23 de Agosto de 1958. Casado con un hijo. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universitat Politècnica de Catalunya (1982) y Funcionario de carrera de la Escala de Técnicos Facultativos Superiores del Ministerio de Defensa (1986).

Ha ocupado diversos cargos en los Ministerios de Defensa y de Fomento. En este último en la Dirección General de Puertos y Costas, en la Dirección General de Puertos y en Puertos del Estado.

Ha participado en el Grupo de Puertos de la Unión Europea (Port Working Group), así como en el Grupo de Expertos de Dragados de la London Dumping Convention de la Organización Marítima Internacional (OMI). También ha sido Secretario de la Asociación Española de Puertos y Costas (1990-2000) y miembro del Comité de Finanzas de la Asociación Internacional de Navegación (AIPCN-PIANC).

Ha sido Director del Programa ROM de normalización en el ámbito de la planificación, proyecto, ejecución y explotación de los puertos, habiendo sido Ponente de varias de las Recomendaciones incluidas en dicho Programa. Participa como experto en diferentes grupos de trabajo internacionales en el ámbito de las infraestructuras portuarias y del transporte intermodal.

Ha sido miembro del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. En el periodo 2000-2004 ha sido Presidente de Puertos del Estado y Presidente de la empresa pública PORTEL. En este periodo ha sido responsable del anteproyecto de Ley de Régimen económico y de

prestación de servicios en los puertos de interés general, aprobado posteriormente como Ley 48/2003, que representó un gran avance en la liberalización y en la mejora de la competitividad del sector portuario español.

Es codirector del Máster de Transporte Intermodal de la Universitat Politècnica de Catalunya y profesor de numerosos másters y cursos de especialización en las Universidades Politécnica de Madrid, de Catalunya y de Granada en el campo del transporte intermodal y de la actividad portuaria. En el marco de su actividad docente es autor de varias publicaciones sobre política de transporte, sobre las infraestructuras portuarias y sobre la explotación y operativa de las terminales intermodales. Ha sido asesor del Grupo Parlamentario Popular en el ámbito de la Comisión de Fomento durante la IX Legislatura (2008-2011), participando activamente en la consensuada Ley de Reforma de la Ley de Puertos. Desde enero de 2012 es nuevamente Presidente de Puertos del Estado. También es presidente de las Sociedades Públicas Mercantiles PORTEL, S.A. y Puerto Seco de Madrid, S.A., así como Vicepresidente de la Sociedad Jaizkibia para la regeneración de la Bahía de Pasaia. Es Consejero de SASEMAR, del Consorcio Copa América y miembro del Consejo del CEDEX.

Introducción

Gobernanza: Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía. (Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española).

La relación entre los puertos españoles y las ciudades que los acogen ha vivido en los últimos años una fuerte transformación, la cual se enmarca en unas circunstancias que, si bien en algunos casos son compartidas con otros países, fundamentalmente del arco Mediterráneo, se distinguen fuertemente de la evolución sufrida en gran parte de los puertos del mundo, en concreto, los puertos del norte de Europa o Estados Unidos.

Estos últimos, en general puertos fuertes ya en el siglo XIX, comenzaron su adaptación a los nuevos medios de explotación portuaria varias décadas antes que los puertos españoles, buscando una nueva ubicación, es decir, la actividad portuaria más industrial se ha desplazado y alejado de la ciudad donde se encontraban enclavados.

Por el contrario, la circunstancia fundamental que ha marcado el desarrollo portuario español y la relación con sus ciudades es el hecho de que, si bien existen excepciones como es el caso de Barcelona o Bilbao, los puertos españoles hasta ya avanzada la segunda mitad del siglo XX, eran puertos de pequeño o mediano tamaño.

El fuerte crecimiento de los tráficos en los puertos españoles se ha vivido en los últimos veinte años, los cuales, consecuentemente, han duplicado su superficie en los últimos quince años, pasando de 5.255 ha en el año 1999, a un total de 10.592 ha de superficie portuaria en el año 2011.

La presión inmobiliaria existente sobre la costa española, así como la necesidad de preservar los escasos enclaves naturales de nuestra costa han dificultado y, en general, imposibilitado, el traslado de la actividad portuaria a otras áreas, por lo que los puertos españoles han tenido que crecer sobre sí mismos, apoyándose en las antiguas infraestructuras enclavadas en los núcleos históricos de las ciudades.

De este modo, la existencia de un contacto físico tan íntimo del puerto con su ciudad, afectando en muchos casos a los núcleos históricos de las mismas, requiere de actuaciones concretas y constantes en muy diferentes ámbitos, que permitan la convivencia de dos realidades a veces antagónicas, la ciudad y el puerto.

Si bien todas ellas se encuentran fuertemente interrelacionadas, podríamos distinguir dentro de estas actuaciones dos grandes grupos: aquellas que dan lugar a una transformación física del puerto, y, consecuentemente, de la ciudad, entre las que destacaremos la mejora de los accesos terrestres a los puertos y la reordenación de actividades portuarias, con el fin de generar espacios accesibles al ciudadano; y aquellas otras, de algún modo "invisibles" que permiten el desarrollo sostenible de la actividad portuaria, centrándonos en las actuaciones medioambientales y en aquellas encaminadas al fomento de la transparencia y el conocimiento del puerto por parte de su entorno.

Actuaciones de transformación

En los puertos confluyen el transporte por mar, carretera y ferrocarril, permitiendo el desarrollo de cadenas integradas de transporte marítimo-terrestre. La eficiencia global del puerto está condicionada, por tanto, por la eficiencia con que son coordinados los diferentes modos de transporte que confluyen en el puerto.

La configuración habitual de nuestros puertos sitúa su centro neurálgico en el centro histórico de la ciudad, gravitando sobre él, el desarrollo de las nuevas

infraestructuras. De este modo, ciudad y puerto se han visto durante años obligados a compartir viales que, si bien en algunos casos podrían tener un origen portuario, a día de hoy tienen todas las características de vías urbanas.

El hecho de que en algunos puertos como Barcelona o Valencia, el tráfico por carretera generado por la actividad portuaria se triplicara entre los años 1990 y 2000, habiéndose duplicado en otros, como Gijón o Vigo, convirtieron la situación en insostenible.

La búsqueda de soluciones a los problemas ambientales, de congestión, y de ineficiencia de la actividad portuaria creados por estructuras viarias insuficientes, si bien no depende exclusivamente de las Autoridades Portuarias, es una realidad que han sido éstas, junto al Ministerio de Fomento, quienes han liderado la gran mayoría de actuaciones.

En este sentido, ambos, Autoridades Portuarias y Ministerio de Fomento, han llevado a cabo un enorme esfuerzo inversor, en ocasiones compartido por las administraciones autonómicas, que ha permitido la ejecución de accesos directos a los puertos desde las vías de alta capacidad, un nuevo impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, y la ejecución de nuevos viales interiores que han permitido segregar, en gran medida, el tráfico portuario del tráfico urbano.

De este modo, en los últimos cinco años, y a pesar de la crisis económica sufrida en nuestro país, el volumen de inversión de las Autoridades Portuarias aplicado a la mejora de los accesos terrestres de sus puertos, no sólo no se ha reducido, sino que no ha dejado de crecer, alcanzando en 2012 la mayor cifra de su historia, con un total de ochenta y dos millones de euros.

Sin ánimo de ser exhaustivos, dado que este tipo de actuaciones se han llevado a cabo en prácticamente todos los puertos españoles, citaremos proyectos como el del acceso norte al puerto de Algeciras, inaugurado en 1999, el cual permitió la conexión directa del muelle del Navío con la zona norte de la ciudad, por medio de una solución en puente, o el eje transversal de Tarragona y la eliminación posterior en este mismo puerto del tráfico de camiones que atravesaba el barrio del Serrallo y el Moll de Costa, mediante la construcción de un puente móvil entre los muelles de Reus y Lleida.

Del mismo modo, en el año 2004 se firmó un convenio entre la Autoridad Portuaria de Santander, Puertos del Estado, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander, que permitió liberar los tráficos intraportuarios del muelle norte de la dársena de Maliaño y la calle Marqués de la Hermida.

En el caso de Santa Cruz de Tenerife, cuyos problemas de colmatación de la red se ven agravados por la configuración física de la ciudad, se encuentra en estos momentos en ejecución la denominada Vía Litoral. Fruto de un acuerdo entre la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno Canario,

el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Tenerife, permitirá dar fluidez al viario de circunvalación de la Isla, así como la mejora de la fachada marítima de Santa Cruz, ahora ocupada por una vía que ejerce de barrera entre la ciudad, el puerto y el mar.

En relación con el segundo tipo de actuaciones que suponen una transformación física del puerto y la ciudad, esto es, la reordenación de las actividades portuarias que permiten la transformación de los frentes marítimos históricos y su apertura al ciudadano, debemos decir que son, sin duda, las más visibles y conocidas, si bien no siempre son las más importantes para el desarrollo sostenible de la actividad portuaria.

No obstante lo anterior, por el número de agentes implicados, y la necesidad de tramitar una serie de instrumentos que ordenen los distintos ámbitos competenciales, se trata, en general, de las operaciones más complejas, donde la participación ciudadana es más activa y el acuerdo entre administraciones, más necesario.

En el caso español, lo primero que debe señalarse es que los espacios portuarios donde se desarrollan los proyectos que se describirán más adelante son, mayoritariamente, bienes de dominio público de titularidad estatal adscritos a las Autoridades Portuarias.

Dichos espacios y su ordenación fueron, hasta el año 1978, fecha de la aprobación de nuestra actual Constitución, competencia exclusiva del Estado, llegando en algunos momentos a cuestionarse su pertenencia al término municipal en el que se asentaban.

La Constitución estableció un nuevo modelo por el cual el Estado mantenía sus competencias en materia de puertos de interés general, pero otorgaba a las Comunidades Autónomas la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Sin un desarrollo normativo que lo regulara debidamente, este modelo fue, en los años 80, fuente de grandes conflictos entre los puertos y sus ciudades. El puerto se resistía a permitir que las administraciones autonómica y local intervinieran en ninguno de sus ámbitos, y los ayuntamientos deseaban ordenar el conjunto de su término municipal, incluyendo la zona de servicio portuaria. Muchos de estos conflictos, como el sufrido por el puerto y la ciudad de Santander, llegaron a los tribunales, con una gran difusión mediática.

Finalmente, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, refrendada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998, de 19 de febrero, estableció las bases para ordenar las distintas competencias concurrentes sobre el espacio portuario.

Este modelo, si bien se ha visto modulado por las modificaciones legislativas posteriores, se mantiene en lo esencial desde entonces y se basa en lo siguiente:

- El Ministerio de Fomento aprueba, a propuesta de la Autoridad Portuaria correspondiente, y tras una amplia tramitación, durante la cual es sometida al trámite de información pública, y en la que tienen audiencia todas las administraciones afectadas, la denominada Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Este instrumento delimita la zona de servicio portuaria y establece las actividades, que, desde el punto de vista de la explotación portuaria, son admisibles en cada una de sus áreas funcionales.
- El Plan General de Ordenación Urbana, de ámbito municipal, debe calificar esta zona de servicio como sistema general portuario, no pudiendo incluir determinaciones que afecten a la explotación portuaria.
- Dicho sistema general portuario se desarrolla urbanísticamente por medio de un Plan Especial de Ordenación, acorde con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios ya aprobada. Este Plan lo formula la Autoridad Portuaria, pero es tramitado y aprobado por la autoridad urbanística correspondiente. En el caso extremo de que la Autoridad Portuaria manifestara disconformidad con la propuesta resultante de la tramitación, ésta no podría ser finalmente aprobada.
- Dicho esto, y sin perjuicio de que la estructura creada haya permitido aclarar los ámbitos competenciales de cada una de las administraciones implicadas, la complejidad y el impacto de las actuaciones a realizar, así como la necesidad de coordinar cada ámbito competencial hacia un objetivo común, requiere siempre de un acuerdo previo entre las distintas administraciones, el cual se regula habitualmente por medio de un convenio suscrito entre las partes.

No obstante lo anterior, en España cabe destacar el hecho de que los espacios que se abren al ciudadano mantienen, en general, una utilidad portuaria y, en último caso, son espacios frontera entre la ciudad y la actividad portuaria y logística que requiere el tráfico de mercancías.

Desde un punto de vista de la planificación y la gestión de los proyectos, podemos distinguir dos etapas. La primera, restringida al reducido número de puertos que acometieron las primeras obras de ampliación, se caracteriza por ser el mayoría de los casos el puerto quien, sin perjuicio del acuerdo alcanzado con otras administraciones, lleva la iniciativa, gestiona y financia en su mayor parte la operación.

Por el contrario, en la última década el fenómeno se generaliza al conjunto de los puertos españoles, existiendo una fuerte implicación en la concepción y gestión del proyecto, del conjunto de administraciones implicadas.

Asimismo, a medida que las actuaciones aumentan en complejidad, las inversiones necesarias para su puesta en marcha se incrementan exponencialmente (soterramiento de viarios, puentes móviles, nuevas bocanas...), no pudiendo caer el conjunto de dicha inversión exclusivamente sobre el puerto.

No siendo posible mencionar todos los acuerdos alcanzados para la ejecución de este tipo de proyectos, destacaremos como pionera la creación por el puerto de Barcelona en 1986 de la Gerencia Urbanística Port Vell para la gestión del desarrollo de este área. El planeamiento que permitió su desarrollo fue aprobado por el puerto, el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat, y supuso la reconversión de 55,6 Ha. de superficie portuaria.

En el puerto de Valencia, la idea de abrir la dársena interior a la ciudad parte del acuerdo alcanzado en 1986, entre el Ayuntamiento y el puerto de esa ciudad, con objeto de facilitar la ampliación Sur del puerto de Valencia.

Ejecutadas las obras de ampliación, el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia, suscribieron en 1997 el denominado "Convenio Balcón al Mar", el cual debió ser paralizado por la presentación de la candidatura de Valencia para la celebración de la 32 edición de la América's Cup.

Con ocasión de este evento, las administraciones implicadas firmaron un nuevo acuerdo por el que se creó el denominado Consorcio Valencia 2007, organismo participado por todas ellas, el cual fue el encargado de desarrollar los trabajos necesarios para su celebración.

La expansión del puerto de Cartagena hacia la dársena de Escombreras hizo posible la redacción del "Plan de Integración Puerto-ciudad", fruto del Convenio suscrito en 1990, entre el Puerto de Cartagena y el Excmo. Ayuntamiento de esa ciudad.

Poco después del proyecto del Port Vell, en el año 1992, el Ayuntamiento de Vigo, el puerto y el Consorcio Zona Franca suscribieron un convenio, cuyo fin era la peatonalización de espacios portuarios, la ampliación de los jardines existentes, facilitar el tráfico rodado por medio de dos nuevos túneles, y la construcción de un centro comercial y un área de oficinas. La Zona Franca de Vigo se hizo cargo de las obras y su financiación, cuyo pago le corresponde a la Autoridad Portuaria, mediante la aportación de los ingresos obtenidos por la explotación de la zona durante 50 años.

Otro ejemplo de éxito es el denominado Moll de Costa, en el puerto de Castellón, el cual supuso la transformación de 52.500 m² del antiguo muelle comercial. Tras la eliminación de la valla que aislaba el puerto y la inauguración en 1995 de la Plaza del Mar, la Autoridad Portuaria planteó el proyecto denominado "Moll de Costa, «Una puerta abierta al Mar», el cual contó con la colaboración de los Servicios Técnicos de la Comisión Urbanística del Port 2000 (luego Port Vell) de Barcelona.

Como ejemplos más recientes podemos mencionar la aprobación en el año 2001 del Plan Especial de la Nueva Bocana del puerto de Barcelona, entre cuyos objetivos se encontraba el eliminar la interferencia entre el tráfico marítimo generado en el Port Vell y el tráfico comercial de los muelles exteriores, acortar

los tiempos de salida y entrada de los Ferrys rápidos con base en Port Vell y completar la ordenación del Port Vell.

En el caso de Málaga, la aprobación en noviembre de 2004, tras muchos años de desacuerdo, del Plan Especial de Ordenación, permitió la integración urbana de los muelles 1 y 2, manteniendo en el área actividades portuarias como el tráfico de cruceros, el atraque de cruceros turísticos y el atraque de grandes yates.

Con la misma filosofía que Barcelona y Málaga, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife planteó el Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación del Muelle de Enlace, siendo el ganador el proyecto presentado por los arquitectos Herzog y De Meuron.

Dicho proyecto potencia la segregación de usos entre la dársena de Anaga y la de Los Llanos, incluyendo una Terminal de Cruceros, una Estación Marítima para Ferries, una gran marina y una zona de ocio y comercial con grandes espacios libres.

El planeamiento urbanístico para su desarrollo fue aprobado definitivamente en enero de 2006, pero en ese momento, el puerto ya había avanzado en el desarrollo de las nuevas infraestructuras portuarias, tales como los nuevos pantalanes para o la ampliación del dique central de La Marina, necesarios para su ejecución.

Como último ejemplo, mencionaremos el Convenio Interadministrativo de Colaboración suscrito en 2011 por el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Cantabria, el Ayuntamiento de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander y Puertos del Estado, para la reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander.

El proyecto, planteado como una operación «cerrada en sí misma», esto es, autosuficiente financieramente, abarcará 60 Has de superficie, de las cuales, tras la desafectación de una gran superficie portuaria, 33 mantendrán la condición de dominio público portuario.

Gestión medioambiental y fomento de la transparencia

La gestión ambiental de los puertos españoles se encuentra condicionada por dos aspectos fundamentales. En primer lugar, la competencia en materia ambiental, de acuerdo con el modelo establecido en nuestra Constitución, recae, en general, sobre las Comunidades Autónomas, no siendo las Autoridades Portuarias responsables últimos de hacer cumplir la legislación ambiental en el puerto. En segundo lugar, el modelo de explotación público-privada del puerto, introduce un gran número de agentes implicados sobre los que las Autoridades Portuarias tienen un control limitado.

No obstante lo anterior, las Autoridades Portuarias, como gestores del espacio portuario, coordinadores de los servicios prestados por el puerto y líderes de la comunidad portuaria, desempeñan un papel clave en esta materia

De este modo, más allá de las exigencias legales, los puertos españoles llevan años invirtiendo y trabajando en mejorar la calidad ambiental y social de las ciudades en las que se sitúan.

Amodo de ejemplo, cabe señalar que la inversión en actuaciones medioambientales se ha visto incrementada a lo largo de los años, manteniéndose durante los años de crisis económica, y llegando, en el año 2013, a duplicarse respecto a los años anteriores.

Focalizada fundamentalmente en la mejora de las actividades de carga y descarga de graneles sólidos, procediendo a la reubicación de terminales, estableciendo sistemas de riego o pantallas cortavientos o implantando terminales cerradas de descarga como en los puertos de A Coruña y Santander, y en la mejora de los accesos terrestres ya comentados, la gestión ambiental de los puertos se ha ido ampliando a todos los ámbitos, trabajando sobre la calidad del aire, del agua, de los suelos, la gestión de residuos o la contaminación acústica.

Dicho esto, el trabajo desarrollado hasta ahora era el fruto de actividades independientes de las autoridades portuarias implicadas, algunas de las cuales han sido pioneras en su implantación.

Por el contrario, en los últimos años, dentro del marco establecido por la ESPO, e impulsado activamente por Puertos del Estado, el conjunto del sistema portuario, consciente de la necesidad de avanzar en este campo como pilar fundamental de la relación de cada uno de los puertos con la ciudad y la región donde se asientan, se ha dotado de una serie de instrumentos comunes que han permitido avanzar enormemente en la materia.

Para ello, el Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, Ley de Puertos), dota al sistema de una serie de mecanismos que permiten potenciar el concepto de sostenibilidad en los sistemas de planificación y gestión de las Autoridades Portuarias y, muy especialmente, en la mejora de la calidad ambiental de nuestros puertos y su entorno. De este modo, el nuevo texto legal avanza en dos direcciones paralelas y complementarias: la primera, de carácter normativo, la segunda, incentivando el desarrollo de buenas prácticas en materia de calidad, medio ambiente y responsabilidad social corporativa.

Entre las medidas de carácter normativo recientemente incorporadas, cabe destacar la obligación de que los Planes de Empresa, instrumentos clave de la planificación y gestión del sistema portuario español, los cuales deben ser aprobados anualmente por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado,

vayan acompañados de una Memoria de Sostenibilidad Ambiental, incluyendo aquellos indicadores establecidos por Puertos del Estado, que permitan integrar la gestión ambiental como parte activa de la gestión portuaria.

Asimismo, se marcó como objetivo global del sistema portuario la implantación de sistemas de gestión ambiental que permitieran objetivar y sistematizar las políticas medioambientales desarrolladas. Gracias a este impulso, si en el año 2010 sólo 9 de las 27 Autoridades Portuarias españolas contaban con un Sistema de Gestión Ambiental, ya en el año 2012, cuatro estaban dadas de alta en el exigente registro ambiental EMAS, 18 contaban con certificación ISO 14001 y en las restantes se encontraba en fase de implantación este último sistema de gestión.

Con un carácter igualmente normativo, y con el fin de que el conjunto de empresas y usuarios de los puertos incorporen la componente ambiental en el desarrollo de su actividad, se introduce la necesidad de imponer en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, la protección del medio ambiente y la contribución con la sostenibilidad, y se introducen las posibles medidas de carácter ambiental y de responsabilidad social corporativa ofrecidas, como criterio a valorar en los concursos abiertos para el otorgamiento de concesiones de dominio público. Así mismo, la Autoridad Portuaria podrá plantear una revisión de las condiciones o el rescate de la concesión por razones vinculadas a la protección del medio ambiente.

Con el fin de que no sólo las empresas de nueva implantación, sino todos aquellos agentes que ya forman parte de la comunidad portuaria, integren el factor ambiental en su gestión, se establecen igualmente incentivos, cuyas condiciones se encuentran reguladas por la Ley, que pueden ser de carácter económico para aquellos operadores que firmen y cumplan convenios de buenas prácticas con las Autoridades Portuarias, o la posibilidad de prorrogar el plazo concesional para aquellos que lleven a cabo inversiones que sean de interés para mejorar la calidad ambiental de las operaciones portuarias.

Conclusiones

De todo lo anterior, se puede concluir que la relación de un puerto con su ciudad es un concepto amplio que da cobertura a experiencias muy variadas y mucho más amplias que la mera reconversión de espacios portuarios en espacios urbanos. En este sentido, la experiencia española, marcada por el hecho de que gran parte de sus infraestructuras son de ejecución muy reciente, se ha orientado hacia la búsqueda de una convivencia real entre los usos ciudadanos y los portuarios, los cuales deben compartir un mismo espacio.

Dicha convivencia se enmarca en un entramado administrativo complejo, donde sobre un mismo espacio concurren distintos ámbitos competenciales: planificación y explotación portuaria, ordenación del territorio, urbanismo, seguridad, medio ambiente... dentro del cual, las Autoridades Portuarias deben ejercer el papel de coordinación y liderazgo.

El marco legal establecido en el año 1992, clarificó las relaciones entre la ordenación portuaria y el planeamiento urbanístico, permitiendo la incorporación de usos complementarios y de interacción con la ciudad en los puertos de interés general, conforme con el reconocimiento de la "unidad de gestión del puerto" por parte de la jurisprudencia constitucional. Asimismo, la última reforma de la Ley de Puertos aprobada en nuestro país ha supuesto un decidido impulso para la incorporación, con carácter normativo, en la planificación y gestión de los puertos de interés general, de criterios de sostenibilidad, avanzando particularmente en la mejora de la calidad ambiental y el fomento de la transparencia.

En cualquier caso, y a pesar de un ordenamiento jurídico que ordena claramente los distintos ámbitos competenciales, la complejidad de las distintas iniciativas y el gran número de agentes implicados, requiere de un amplio acuerdo entre las administraciones involucradas y de un importante volumen de recursos financieros. El reto en estos momentos es el de hacer frente a este tipo de actuaciones de la manera más racional y equilibrada posible.

La voluntad de diálogo, de colaboración y de compromiso, imprescindible para una correcta evolución de la convivencia del puerto con su ciudad, ha sido, y seguirá siendo, sin detrimento de la defensa de la actividad portuaria, la actitud de nuestras Autoridades Portuarias. Ambos intereses son compatibles y nuestra historia portuaria lo demuestra.

