

José Manuel Pagés Sánchez, director de l'Agenda 2030 de l'AIVP (Associació Internacional de Ciutats i Ports)

La relació entre els ports i les ciutats ha evolucionat amb el temps, passant d'una integració orgànica a conflictes complexos. Avui dia, el repte consisteix a fomentar una reconexió sostenible, tot insistint en el paper dels ports en l'economia blava.

L'economia blava i la protecció dels oceans ocupen un lloc central en els marcs de governança mundial, tal com es va posar de manifest a la Tercera Conferència de les Nacions Unides sobre els Oceans (UNOC-3, 9-13 de juny de 2025), en la qual es va destacar el paper de les ciutats portuàries com a portes d'accés als mars.

Diverses ciutats d'aquest tipus estan invertint en noves maneres de connectar ports, habitants i oceans.

història, la sociologia, la planificació urbana, l'economia, l'arquitectura o l'enginyeria demostra l'important impacte que han tingut aquests assentaments, en estructurar els territoris costaners, fomentar el creixement urbà i accelerar canvis socioeconòmics com ara les revolucions industrials o la globalització. La seva importància també és evident en les guerres o en la configuració de les identitats locals o nacionals. Un element clau d'aquesta evolució és la interfície port-ciutat: l'espai de transició entre els entorns urbans i la infraestructura portuària, que ha experimentat una transformació significativa al llarg del temps.

Aquest article no pretén resumir la complexa evolució de la relació entre els ports i les ciutats; l'acadèmia té noms més qualificats per fer-ho. Tanmateix, és important reconèixer l'evolució i assenyalar que els ports i les ciutats van experimentar una forta connexió, seguida d'una desconexió durant segles i, més recentment, una nova connexió en la qual l'economia blava pot exercir un paper clau.

Evolució històrica de les relacions entre ports i ciutats

Tal com explica **Brian Hoyle** (2019), els ports van ser, en efecte, l'origen de moltes ciutats portuàries, i la interacció va evolucionar de manera «orgànica», ja que les activitats del port influïen visiblement en el teixit urbà. Fins i tot quan les ciutats aixecaven muralles per protegir-se de les amenaces procedents del mar, els ports solien romandre connectats als espais públics clau, la qual cosa fomentava la creació de riquesa, llocs de treball i activitat. Aquesta relació simbiòtica es va mantenir fins a la primera Revolució Industrial i està ben documentada a través de representacions artístiques i literàries.

L'arribada de la industrialització va ocasionar canvis dràstics. Els nous mètodes de producció, l'augment de la capacitat de les noves fàbriques i l'acceleració de la

Introducció: emmarcant la narrativa sobre les ciutats portuàries

Els ports han estat, històricament, la interfície entre la terra i l'aigua per a la realització d'activitats econòmiques. Són l'origen de molts assentaments costaners i, sovint, és impossible diferenciar entre la creació de la ciutat i l'inici de les activitats marítimes. A la Mediterrània, al llarg de la història, podem seguir l'expansió dels diferents imperis a través dels punts d'entrada als nous territoris: els ports. Així, la connectivitat marítima va ser crucial per a l'establiment de les colònies gregues o per l'auge dels imperis cartaginès i romà.

L'evolució de la relació entre els ports i les ciutats ha estat un tema de recerca clau per a gran part del món acadèmic. El treball de professionals de la geografia, la

demanda de matèries primeres i d'accés a nous mercats exigien connexions marítimes noves i més eficients. Juntament amb aquests canvis socioeconòmics, una de les transformacions més evidents va ser la redefinició de la interfície port-ciutat. Les noves necessitats logístiques i els avenços tecnològics van conduir a la construcció d'infraestructures cada cop més complexes: costes artificials, murs de moll més alts, districtes de magatzems més grans i xarxes ferroviàries i viàries integrades. Aquests avenços van alterar la naturalesa de la interacció entre els ports i les ciutats. Tot i que encara no s'havien erigit barreres físiques com ara tanques, els ports es van anar separant gradualment, tant de manera funcional com espacial, del seu entorn urbà.

L'etapa següent d'aquesta evolució es va desenvolupar durant el segle xx, quan el comerç mundial va adquirir una escala molt més gran, amb el suport d'acords comercials internacionals, cadenes de subministrament globals i grans vaixells. En aquesta evolució, el contenidor marítim, inventat a la dècada dels cinquanta del mateix segle, va suposar un pas determinant cap a la logística integrada. Les noves tecnologies marítimes van aportar una nova dimensió als ports i les zones lo-

Una economia blava «regenerativa», no solament minimitza el dany ecològic, sinó que també millora de manera activa la biodiversitat marina i mitiga el canvi climàtic.

gístiques, que es van anar allunyant cada cop més de les ciutats i, en particular, de la població local. Aquest procés es va accelerar durant la segona meitat del segle xx, amb l'automatització creixent de les operacions. Seguint unes directrius de seguretat més estrictes, les autoritats portuàries i les terminals van aixecar murs i tanques creant així una barrera entre el port i la ciutat.

La separació no solament era espacial, sinó que també es manifestava en les dimensions social i mediambiental del territori de la ciutat portuària. Les ampliacions dels ports eren necessàries per respondre al gigantisme naval i a l'acceleració del comerç mundial; sovint es justificaven sobre la base dels efectes econòmics positius que generaria la nova infraestructura. Els ports es van convertir en zones econòmiques altament especialitzades, essencials per al comerç mundial, però cada cop més invisibles i desconnectades de les ciutats a les quals servien.

Durant el mateix període de grans expansions portuàries, a partir de les dècades dels seixanta i els setanta, els canvis en l'escala i les noves demandes d'espai van donar lloc a l'aparició de terrenys portuaris abandonats. Aquests espais oferien oportunitats per restablir el contacte amb l'aigua, però en la majoria dels casos no

aconseguien reflectir la identitat marítima de les relacions que s'establien a la ciutat, alhora que subestimaven l'impacte significatiu del port i els mars en la societat. Afortunadament, en les darreres tres dècades, les autoritats portuàries han fet esforços importants per restablir el contacte amb la població local i augmentar la visibilitat dels ports. En la majoria dels casos, aquests organismes han començat a reflexionar sobre alguns dels reptes més grans de la societat, com ara la transició energètica, el canvi climàtic o la protecció dels oceans, així com a intensificar el seu compromís amb ells, cosa que sovint es reflecteix en iniciatives internacionals com l'Agenda 2030¹ de l'Associació Internacional de Ciutats i Ports (AIVP)². Aquests esforços es poden emmarcar en l'interès renovat per l'activitat econòmica relacionada amb els oceans o, com també se l'anomena, l'economia blava.

Definició de l'economia blava i el paper dels ports

La definició concreta del concepte d'economia blava continua sent objecte de controvèrsia, per la qual cosa no n'hi ha una que sigui acceptada universalment. Tal com subratllen **Judith Kildow** (2021) i altres persones de l'àmbit acadèmic, aquesta ambigüitat conceptual reflecteix una transició en curs: des d'un enfocament limitat a les indústries tradicionals relacionades amb l'oceà, fins a un marc més integrat que incorpora explícitament la sostenibilitat. Aquesta perspectiva ampliada està en consonància amb l'Agenda 2030 de les Nacions Unides, en particular amb l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible 14 (ODS 14, Vida submarina), que posa èmfasi en la conservació i l'ús sostenible dels oceans, els mars i els recursos marins.

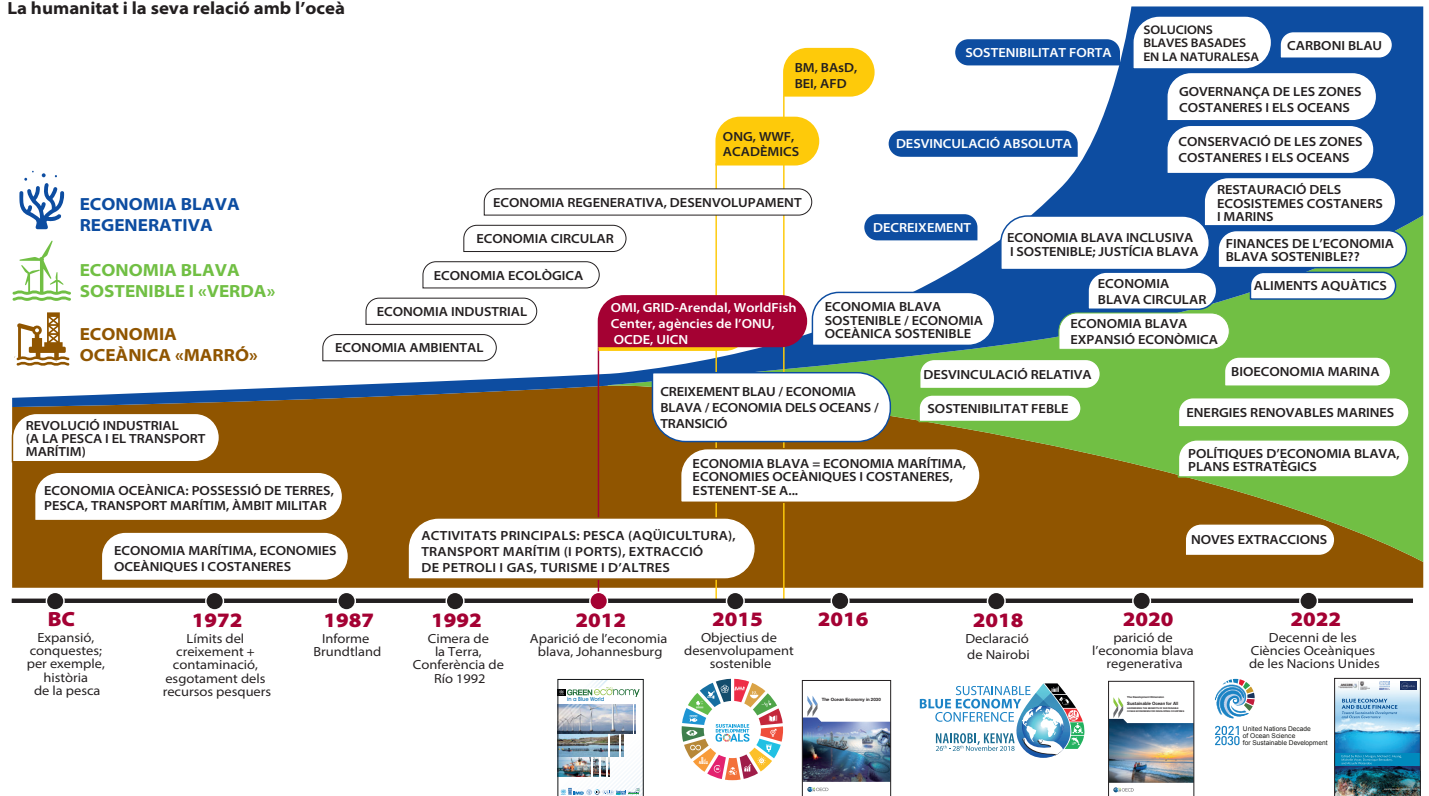
L'esforç per distingir l'economia blava dels models anteriors de desenvolupament marítim extractiu només va cobrar impuls a principis de la dècada inicial del segle xxi. Un informe recent de la Unió Internacional per a la Conservació de la Natura (UICN), titulat *Towards a Regenerative Blue Economy*, documenta aquesta evolució. L'estudi analitza l'evolució des d'una economia blava «marró» —basada en usos convencionals i antropocèntrics del mar— cap a una economia blava «sostenible», un concepte que va cobrar importància durant

1. Agenda 2030 de l'AIVP. Després del llançament, per part de les Nacions Unides, del marc de l'Agenda 2030, basat en els disset objectius de desenvolupament sostenible (ODS), el 2015, l'AIVP va publicar la seva pròpia Agenda 2030, centrada en el desenvolupament sostenible de les ciutats i els ports i la seva interacció. Aquesta iniciativa reuneix deu objectius i mesures concretes per als actors de les ciutats portuàries, que comprenen els reptes més grans de la societat des de la perspectiva d'aquestes ciutats.

2. L'organització té el seu origen a França, per la qual cosa les sigles corresponen al seu nom francès: Association International Villes et Ports.

Figura 1. Una breu descripció de l'economia blava, conceptes amb què es relaciona i algunes fites clau

La humanitat i la seva relació amb l'oceà



Font: Le Gouvello, R. i Simard, F. (2024: 2). *Towards a Regenerative Blue Economy: Mapping the Blue Economy*. Gland, Suïssa: IUCN.

la Conferència Rio+20 celebrada el 2012. Al mateix document, la UICN proposa la idea d'una economia blava «regenerativa», que no solament minimitza el dany ecològic, sinó que també millora de manera activa la biodiversitat marina i mitiga el canvi climàtic.

Malgrat aquests ajustaments conceptuals, els termes *economia blava* i *economia oceànica* es continuen utilitzant sovint de manera intercanviable en les polítiques i el discurs públic. Tot i això, entre les dues expressions hi ha diferències. Per exemple, l'*Institut Grantham d'Investigació sobre el Canvi Climàtic* de la London School of Economics estableix una diferència entre tots dos termes: l'economia oceànica abasta tot l'espectre d'activitats relacionades amb l'oceà, mentre que l'economia blava, en principi, ha de tenir la sostenibilitat com a eix central. Tanmateix, com ens adverteixen Romano *et al.* (2023), el simple fet de designar una activitat com a *economia blava* no garanteix per si mateix la sostenibilitat ni la responsabilitat ecològica. Molts dels sectors denominats d'*economia blava* continuen generant pressions mediambientals, la qual cosa subratlla la necessitat de mecanismes de governança sòlids —liderats, per exemple, per les Nacions Unides i la Unió Europea (UE)— per garantir l'alineació amb els principis del desenvolupament sostenible. Organitzacions no governamentals mediambientals com ara *World Wildlife Fund* (WWF) ja havien plantejat preocupacions similars el 2015, abans de l'adopció de l'Agenda 2030 de les Nacions Unides.

Romano *et al.* basen la seva anàlisi en la definició de l'OCDE (2016: 22) d'*economia blava* com «la suma de les activitats econòmiques de les indústries relacionades amb l'oceà més els actius, els béns i els serveis que proporcionen els ecosistemes marins». En aquest marc, els autors esmentats estimen que les indústries de l'economia blava podrien generar ocupació per a més de quaranta milions de persones d'aquí al 2030, amb una producció econòmica superior als tres bilions de dòlars i que representaria aproximadament el 2,5% del valor afegit brut (VAB) mundial.

Igual que ha evolucionat el debat sobre la definició bàsica del concepte d'*economia blava*, també ho han fet els sectors que s'hi inclouen, els quals han canviat en els darrers quinze anys. Les activitats tradicionals —la pesca, el turisme costaner i el transport marítim— continuen sent fonamentals, però estan sorgint ràpidament noves àrees econòmiques. Tal com s'esmenta a *The EU blue economy report 2025*, aquestes àrees inclouen, per exemple, la producció d'energia renovable a alta mar o l'ús innovador de la biomassa marina (per exemple, productes a base d'algues). L'informe també destaca la importància d'introduir l'educació, la recerca, la protecció del medi ambient i la defensa nacional en un marc integral d'economia blava.

Tal com hem vist, el concepte d'*economia blava* ha experimentat una notable evolució i ha suscitat debat. L'oceà, que abans es considerava principalment una font de

recursos extraïbles, ara s'entén cada cop més com un sistema dinàmic amb dimensions ecològiques, econòmiques i socials, relacionat amb la majoria dels reptes identificats a l'Agenda 2030 de les Nacions Unides. Aquesta connexió també ha estat objecte d'una major atenció per part de les organitzacions internacionals, i ha guanyat protagonisme en els fòrums mundials.

L'enfocament ecosistèmic de les Nacions Unides sobre els oceans i l'economia blava

Evolució del debat mundial sobre els oceans

Encara que la protecció dels oceans ja es va incloure a l'Agenda 21, fruit de la Cimera de la Terra celebrada a Rio de Janeiro l'any 1992, només recentment s'ha prestat una atenció més gran a aquest tema i ha passat a ocupar un lloc central a l'agenda de les Nacions Unides. Històricament, les qüestions relacionades amb els oceans eren abordades principalment per organismes especialitzats. Per exemple, l'Organització Marítima Internacional (OMI), que supervisa el transport marí-

l'oceà, que abans es considerava principalment una font de recursos extraïbles, ara s'entén cada cop més com un sistema dinàmic amb dimensions ecològiques, econòmiques i socials, relacionat amb la majoria dels reptes identificats a l'Agenda 2030 de les Nacions Unides.

tim mundial, va adoptar el **Conveni MARPOL el 1973** per prevenir la contaminació. De la mateixa manera, l'Organització per a l'Agricultura i l'Alimentació (FAO, per les seves sigles en anglès) va crear el seu Comitè de Pesca a la dècada dels seixanta, posant el focus en les pràctiques pesqueres responsables a partir de la dècada dels vuitanta. Fora d'aquests àmbits especialitzats, l'atenció prestada als oceans va continuar sent fragmentària. Un exemple cridaner és el Dia Mundial dels Oceans (8 de juny), proposat a la Cimera de la Terra de Rio del 1992, però que no es va celebrar oficialment fins al 2008. Aquesta diada és un clar símbol del retard en el reconeixement de les qüestions oceàniques en matèria de governança mundial.

Tanmateix, en els últims 15 anys hem assistit a un canvi important. Un primer avenç clau va ser la **Conferència de les Nacions Unides sobre els Oceans del 2009**, que va posar les bases per a tres fites que han estructurat l'acció i el debat a l'entorn dels oceans en els darrers anys:

- El 2015, la inclusió de la protecció dels oceans a l'Agenda 2030 de les Nacions Unides com a **ODS 14, Vida submarina**, va posar en relleu la connexió dels oceans amb totes les altres dimensions de la sostenibilitat.

- El 2017, es va confirmar el **Decenni de les Ciències Oceàniques per al Desenvolupament Sostenible (2021-2030) de les Nacions Unides**, coordinat per la Comissió Oceanogràfica Intergovernamental (COI) de la UNESCO. Tal com indica el seu títol, té l'objectiu de desenvolupar i estimular la recerca científica per aconseguir l'ODS 14.

- En aquest mateix any, 2017, es va celebrar a Nova York la primera Conferència de les Nacions Unides sobre els Oceans (UNOC-1). L'objectiu d'aquest esdeveniment i de les edicions posteriors era catalitzar els esforços i les accions innovadores dels organismes públics i privats per aconseguir l'ODS 14, és a dir, la protecció dels oceans i l'ús sostenible dels seus recursos. L'any 2022, la UNOC-2 va tenir lloc a Lisboa, Portugal. En tots dos casos, el resultat va ser un diàleg d'alt nivell, que va concloure amb una declaració política en la qual es posava èmfasi en la necessitat urgent d'actuar, com també amb milers de compromisos de les diferents parts públiques i privades implicades. La UNOC-3 va tenir lloc més recentment, entre el 9 i el 13 de juny de 2025, a Niça (França), i va ser coorganitzada per Costa Rica. Va reunir 15.000 participants i 60 caps d'estat i de govern a la ciutat portuària francesa. Atesa la rellevància d'aquesta conferència per a la relació entre les ciutats portuàries i l'economia blava, tot seguit l'analtitzarem en detall.

La declaració UNOC-3 i la seva rellevància per a les ciutats portuàries i l'economia blava

El resultat final de la conferència va ser la declaració titulada «**El nostre oceà, el nostre futur: unitats per a l'acció urgent**» que, juntament amb els compromisos adquirits pels estats i altres parts interessades, conforma el Pla d'acció de Niça per als oceans. El seu missatge central, en línia amb les anteriors UNOC, és una crida a l'acció urgent per conservar i utilitzar els oceans de manera sostenible. El funcionariat de les Nacions Unides que hi va participar va destacar l'èxit de la conferència com una demostració del multilateralisme global en un moment geopolític crític. Entre els temes principals, va sobresortir en especial el desenvolupament d'una economia sostenible basada en els oceans —l'economia blava—, tot reconeixent-ne el paper essencial per a la societat, des d'assegurar les cadenes alimentàries i donar suport a la logística mundial fins a mantenir les connexions culturals i comunitàries. Alhora, la declaració posava èmfasi en els vincles entre la protecció dels oceans, el clima i la biodiversitat, subratllant la seva importància per mitigar els efectes del canvi climàtic, especialment per a les comunitats costaneres.

En aquest marc, podem identificar cinc àrees prioritàries amb implicacions directes per a les ciutats portuàries:

- En primer lloc, el compromís global 30×30 per protegir el 30% de les zones marines i costaneres de cara al 2030³, que influirà en la planificació urbana i portuària, exigirà la integració de zones marines protegides i fomentarà infraestructures positives per a la naturalesa, com ara la restauració d'hàbitats o la creació de façanes marítimes amb capacitat d'adaptació al clima.
- En segon lloc, la crida a l'acció urgent en matèria de resiliència climàtica i costanera, que subratlla la vulnerabilitat de tots els territoris situats a la riba del mar, incloent-hi els ports, on l'exposició a l'augment del nivell del mar i a fenòmens meteorològics extrems fa que la planificació de la resiliència sigui una preocupació fonamental.
- En tercer lloc, la declaració insta a accelerar la lluita contra la contaminació marina, donant suport explícit a la tasca de l'OMI i la FAO en qüestions com ara la gestió de residus, els equips de pesca abandonats o el soroll submarí⁴. Això situa els ports com a nodes clau per a les instal·lacions de recepció, les iniciatives de reciclatge, els programes de devolució d'equips i la logística de neteja.
- En quart lloc, el document posa èmfasi en la creació d'una economia blava sostenible i inclusiva, qüestió de gran importància per a les ciutats portuàries. En aquest sentit, s'espera avançar no solament en la descarbonització del transport marítim i en una logística més ecològica, sinó també en la pesca sostenible, l'aqüicultura i l'energia renovable marina, sectors estretament vinculats a les economies de les ciutats portuàries.
- Finalment, la declaració destaca tres elements transversals: la necessitat d'enfortir la ciència oceànica i l'intercanvi de coneixements en totes les àrees d'acció, tot reforçant el paper de les ciutats portuàries com a centres d'observació i innovació; la importància de la governança multinivell, que destaca el rol de les autoritats locals —com ara els ajuntaments, les autoritats portuàries i els governs regionals—, en l'avenç de l'acció oceànica, i la centralitat de l'educació i el compromís social a les comunitats costaneres,

la qual cosa, des de la nostra perspectiva, reforça la necessitat d'enfortir la relació port-ciutat-ciutadania promoguda per l'AIVP.

Esdeveniments especials previs a la UNOC-3

En els dies previs a la inauguració oficial de la UNOC-3, es van celebrar tres esdeveniments especials d'alt nivell: la cimera Ocean Rise and Coastal Resilience Coalition Summit —sobre l'augment del nivell del mar—, el Blue Economy and Finance Forum (BEFF) i el congrés One Ocean Science —sobre la salut de l'oceà i la seva trajectòria futura. Si bé tots tres esdeveniments van abordar qüestions d'interès per a les ciutats portuàries, els dos primers van aportar debats concrets sobre el paper específic que els ports i les comunitats marítimes exerciran en la definició de dos eixos estratègics: l'enfortiment de la resiliència costanera i el foment d'una economia blava sostenible.

- La **cimera Ocean Rise and Coastal Resilience Coalition Summit** va posar en marxa una iniciativa concreta per ajudar les ciutats i les regions costaneres a adaptar-se a l'augment del nivell del mar i als canvis oceànics. La coalició que va impulsar la cimera

L'economia blava pot servir de base comuna per a la cooperació entre els ports i les ciutats, construint ponts entre els objectius oceànics mundials i el desenvolupament local.

compta amb un programa d'acció precís (2025-2028) que inclou diversos grups de treball sobre temes com ara l'adaptació basada en la ciència, la governança i les solucions inspirades en la naturalesa, que estan oberts a la participació dels governs locals. La coalició desenvoluparà la seva labor amb el suport de diferents grups de treball especialitzats. Un d'ells, liderat per l'AIVP, se centra específicament en les ciutats portuàries, reconeixent el paper que aquestes exerceixen en matèria d'infraestructures adaptades al clima, gestió de riscos i creació de comunitats marítimes resilients. L'esdeveniment també va comptar amb sessions sobre avaluació de riscos, justícia social i acció coordinada, i va formalitzar els compromisos mitjançant la signatura de la carta de la coalició per part dels actors participants.

- El **Blue Economy and Finance Forum** va reunir responsables polítics, inversors, personalitats del sector marítim, filantrops i bancs de desenvolupament per abordar el dèficit anual de 175.000 milions de dòlars en la inversió necessària per a una economia blava sostenible i inclusiva. **L'esdeveniment va anunciar 8.700 milions d'euros en nous compromisos per als**

3. L'objectiu de protegir almenys el 30% de les terres, les aigües continentals, les zones costaneres i els oceans del món de cara a l'any 2030 es va establir originalment al **Marc global de biodiversitat de Kunming-Montreal**, adoptat en la COP del Conveni sobre la diversitat biològica, el 2022.

4. Durant la UNOC-3 es va posar en marxa la **Coalició de gran ambició per un oceà tranquil**, codirigida pels governs de Panamà i el Canadà.

propers cinc anys, juntament amb 25.000 milions d'euros en inversions ja identificades, destinades al transport marítim descarbonitzat, la infraestructura portuària, la restauració dels ecosistemes marins, l'energia oceànica i la biotecnologia. Per a les ciutats portuàries, aquests compromisos revesteixen una importància especial, ja que confirmen que la transició cap a un transport marítim més net, l'electrificació dels ports, la pesca sostenible i les energies renovables marines ocupen ara un lloc destacat dins l'agenda d'inversions mundial. Les autoritats portuàries, el sector del transport i els operadors logístics van participar activament en els debats, subratllant la necessitat que els fluxos financers es connectin amb la realitat dels territoris marítims, on convergeixen les infraestructures, la innovació i les comunitats. Tal com va destacar el president de l'AIVP durant la sessió, la cooperació entre autoritats portuàries i municipals és fonamental per desenvolupar amb èxit projectes locals en els diferents àmbits de l'economia blava sostenible.

La UNOC-3 va posar de manifest la creixent atenció que les Nacions Unides, els líders polítics i les empreses presten als oceans. En aquest context, l'economia blava sostenible representa una oportunitat per a les ciutats portuàries i els seus principals actors: les autoritats del port i els municipis. La declaració de Niça i els resultats dels esdeveniments especials de la conferència posen en relleu que aquesta agenda es materialitzarà de manera més tangible a les ciutats portuàries, on convergeixen el comerç marítim, els ecosistemes costaners i el desenvolupament urbà. Aquestes ciutats estan especialment preparades per liderar la transició cap a un ús sostenible dels oceans per mitjà d'inversions en infraestructures amb capacitat d'adaptació als efectes del canvi climàtic, logística descarbonitzada, pesca sostenible, energia renovable marina i turisme costaner inclusiu.

L'economia blava en acció: iniciatives de ciutats portuàries

Els compromisos de la declaració UNOC-3 ja s'estan posant en pràctica en diverses ciutats portuàries. Les autoritats urbanes, les institucions portuàries i els actors privats estan desenvolupant estratègies per promoure una economia blava sostenible i inclusiva. Diversos membres de l'AIVP han desenvolupat projectes que abasten diferents sectors i escales d'acció, posant l'accent en el paper social que exerceixen els ports a les ciutats marítimes. Alguns exemples de projectes van des d'estratègies generals per facilitar la implementació de centres blaus fins a instal·lacions per a la realització de proves o finançament directe. En diversos casos, les intervencions en la interfície port-ciutat també han proporcionat una visibilitat més directa al sector, facilitant la participació de la població local.

- **Barcelona (Espanya)** ha posat en marxa la seva **estratègia Economia Blava**, coordinada per l'Ajuntament i el Port, per promoure l'ocupació, la iniciativa empresarial i les noves indústries marítimes. Les instal·lacions previstes, com el **BlueTechPort** i la remodelació del Port Vell, proporcionaran plataformes per a la innovació i activitats relacionades amb el mar orientades a la ciutadania.
- **Lisboa (Portugal)** està desenvolupant projectes en el marc del programa nacional **Hub Azul**, gestionat per Forum Oceano. El Port de Lisboa dona suport a aquesta agenda a través d'un **programa d'acceleració d'innovacions** i el projecte **Ocean Campus**, convertint la seva zona costanera en un espai per a la investigació i les noves iniciatives en aqüicultura, observació oceànica i serveis digitals.
- **Vigo (Espanya)** destaca per la seva estratègia integral **Blue Growth**, posada en marxa l'any 2016. Aquesta iniciativa integra projectes en els àmbits de la pesca, l'aqüicultura, la construcció naval, la biotecnologia, les energies renovables i l'economia circular, combinant la modernització industrial amb la protecció del medi ambient i la participació de les parts interessades.
- **San Diego (Estats Units)** s'ha convertit en un referent gràcies al seu programa **Blue Economy Incubator**, que dona suport a empreses emergents i projectes pilot en els àmbits de l'aqüicultura, la resiliència costanera, la biotecnologia i les energies netes. En reduir les barreres normatives i financeres, el port contribueix a posar a prova solucions amb un potencial impacte a escala mundial.

A **Los Angeles (Estats Units)**, l'autoritat portuària i la ciutat estan impulsant l'**institut AltaSea**, ja operatiu, com a centre de recerca, creació d'empreses emergents i formació en tecnologia marina, aqüicultura i energia. Aquesta iniciativa es reflecteix en informes recents de la **Los Angeles County Economic Development Corporation**. Altres projectes inclouen esforços educatius més amplis, com el programa **Blue Economy and Climate Action Pathways**, sobre les vies d'acció climàtica en relació amb l'economia blava.

En conjunt, aquestes iniciatives posen en relleu com l'economia blava pot servir de base comuna per a la cooperació entre els ports i les ciutats, construint ponts entre els objectius oceànics mundials i el desenvolupament local a través de projectes en els àmbits de la logística, la pesca, el turisme, l'energia i la innovació. Des de la perspectiva de l'AIVP, aquestes iniciatives també reforcen la importància d'enfortir la relació entre els ports, les ciutats i la ciutadania, garantint que el creixement econòmic, la protecció del medi ambient i els beneficis per a la comunitat es persegueixin de manera conjunta, i que la població participi activament en la configuració del desenvolupament sostenible dels seus ports.

Conclusió

L'evolució de les relacions entre els ports i les ciutats al llarg de mil·lennis il·lustra una tensió constant entre les funcions marítimes i la vida urbana. Aquesta tensió ha estat especialment visible en la reconfiguració contínua de la interfície entre els ports i les ciutats. Tanmateix, avui dia, la relació entre ambdós espais ha d'abastar tots els reptes socials i mediambientals, sense ignorar la configuració del territori. El repte continua sent aconseguir un equilibri entre tots els valors i les dimensions d'aquest territori, involucrant totes les parts interessades, incloent-hi la ciutadania. La importància creixent que la societat concedeix als oceans, la seva protecció i el seu ús sostenible, en el marc de l'economia blava, encapçalada per les nombroses iniciatives de les Nacions Unides, brinda a les ciutats i els ports l'oportunitat de tornar a connectar-se i potenciar la cultura i la identitat marítimes. Els actors de les ciutats amb port, en particular les autoritats portuàries, són els més indicats per demostrar la importància d'aquesta relació per al futur del planeta.

Els estudis de cas que es comparteixen en aquest article indiquen que els ports poden ser, alhora, motors del creixement econòmic, centres d'innovació i de lideratge en matèria d'ecosistemes marins. El canvi que s'ha produït en els darrers quinze anys demostra que el futur de les ciutats portuàries no solament depèn de la seva capacitat per gestionar el comerç marítim, sinó també de la seva habilitat per alinear les prioritats oceàniques globals amb el desenvolupament local. Enfortir la relació entre el port, la ciutat i la ciutadania, fomentar la governança multinivell i integrar els objectius socials, econòmics i mediambientals són factors essencials per garantir que les ciutats portuàries avancin cap a la consecució dels objectius de l'Agenda 2030.