



Port Solent. X. Magrané

Francesc Xavier Mangrané i Roig

Els ports esportius a Catalunya. Història, present i futur

Catalunya, amb més de mil anys d'història, en els seus aspectes culturals i econòmics, sempre ha estat directament vinculada amb la navegació. Ja al segle XIII, durant el regnat de Jaume I, es va forjar una nació catalana que va construir un veritable imperi marítim al Mediterrani, del qual formaven part Sardenya, Sicília, Nàpols i els comptats grecs d'Atenes i Neopàtria.

La costa catalana té avui una longitud de 580 km, s'estén des del cap Falcó, al nord, fins al riu Sénia, al sud, limitant amb la Comunitat Valenciana, i representa una proporció de 55 km²/km de costa, cosa que significa una àmplia façana marítima. Així mateix, té una forta densitat lineal de població, corresponent, pel conjunt de Catalunya, a uns 10.500 h./km de costa i a uns 6.700 h./km de costa si únicament ens basem en la població de les comarques costaneres (3.985.000 habitants). És a dir, el 65% de la població de Catalunya viu a les comarques de la nostra costa mediterrània. Es tracta d'una costa formada per uns 208 km de penya-segats, 280 km de platges, 50 km de costa baixa i uns 40 km d'obres marítimes, dels quals, uns 21 km corresponen al sistema portuari. La franja costanera es troba urbanitzada en 350 km lineals, cosa que representa prop del 60% de tota la costa. Amb aquest desenvolupament, el turisme a Catalunya representa, amb prop de 20 milions de viatges turístics (una pernoctació per persona), més de l'11% (6,5 MMS d'ingressos directes) del PIB total del país. Catalunya, avui, en la seva modernitat i diversitat, ha obert les seves fronteres marítimes al Mediterrani mitjançant una moderna xarxa de ports, comercials, esportius i turístics.

Els ports esportius a Catalunya

Els ports, en general, han tingut al llarg de la història una notable incidència en l'economia i en la societat. Avui, encara que els pobles del litoral no depenen com en el passat de les activitats estrictament marítimes, ningú no dubta que un port esportiu i turístic és un factor de gran importància per al desenvolupament del seu entorn, i és generador d'una gran diversitat d'activitats econòmiques (esportives, indus-

trials i de serveis), font de riquesa i ocupació per a molts dels municipis.

El port esportiu s'ha convertit en un dels llocs més populars de les ciutats costaneres i centres turístics. Certament, quan estan dissenyats i organitzats per a desenvolupar una diversitat d'activitats, integrats i oberts al seu entorn, són els llocs més visitats i atrauen una diversitat d'usuaris que són consumidors de serveis. Hi ha estudis que indiquen que un 80% de les famílies, en ciutats costaneres, escullen el port esportiu per sortir a passejar, anar a restaurants, celebrar reunions, etc. Un port esportiu amb aquestes característiques, a més de pal·liar les necessitats nàutiques de les embarcacions, donarà més bon servei a la demanda social, cultural i esportiva de la comunitat i les activitats nàutiques atorgaran un interès afegit a la comunitat i el turisme.

Aquesta reflexió no significa que a Catalunya sempre s'hagi seguit aquesta filosofia. La falta d'una legislació específica que possibilités aquest tipus de desenvolupament, les competències estatals i la generalització en el territori de la legislació de costes sobre el domini públic maritimoterrestre, juntament amb el model de finançament de les obres d'infraestructura a curt termini van produir un desenvolupament inicial en el qual els ports es dissenyaren per a donar resposta principal i quasi única a la demanda interior i inicial de places per a l'amarratge d'embarcacions, de petita o mitjana eslora, impossibilitant els usos complementaris (residencials, lúdics, etc.) tan necessaris per a obtenir la rendibilitat de nombroses inversions.

Planificació i Ordenació. Pla de ports esportius (1984 - 2001). Ajudes (1985). Llei (1998). Evolució i desenvolupament

Pel que fa als ports esportius, la Generalitat té competències totals sobre la planificació, gestió i construcció dels ports esportius en el seu territori, i en els terrenys del domini públic maritimoterrestre, inalienables per definició i que romanen com a competència exclusiva de l'Estat espanyol,



Port de l'Ametlla. R. Moreno



R. Moreno

són adscrits a la comunitat per al desenvolupament de les seves competències.

Sense oblidar el fet que els ports s'han d'ubicar forçosament a la costa i que el litoral és un patrimoni col·lectiu, únic, escàs i limitat, la Generalitat de Catalunya va desenvolupar, el 1984, un primer pla de ports esportius amb el qual va planificar i va ordenar l'espai del domini públic marítim terrestre pel que fa les instal·lacions nàutiques, amb la finalitat d'obtenir un aprofitament òptim i de fer compatible la necessitat de preservar el medi ambient i d'utilitzar racionalment els recursos naturals per a protegir i millorar la qualitat de vida, i fomentar el turisme i els esports nàutics.

El desenvolupament nàutic en el període dels anys 80 als 90 no va ser lineal i si bé al final del 1982 s'havien endegat, per iniciativa privada, la construcció dels primers 35 ports, en un segon període, comprès entre el 1983 i el 1985, no es va produir cap iniciativa.

Per a impulsar el sector i facilitar la creació d'amarratges per a l'ús de transeünts, el Govern de la Generalitat va pro-

mulgar un decret d'ajudes a la construcció dels ports esportius, destinades a cobrir part dels costos del 25% dels amarratges de transeünts, i que podia suposar fins un 15% del cost total de les obres d'infraestructura, amb resultats positius, com es pot observar pel creixement que hi va haver a partir del 1987.

Avui en dia, aquestes ajudes no estan en vigor i la Generalitat ha impulsat un nou pla de ports esportius, aprovat de manera definitiva el mes de maig d'enguany, que planifica el territori costaner amb criteris similars als del Pla del 1984, però d'una manera més restrictiva quant a la possible ocupació de la zona costanera per aquestes instal·lacions (si el Pla del 1984 possibilitava la construcció de ports en unes zones que significaven un 29% del total de la costa catalana, el nou pla limita aquesta franja a un 2% del total de la nostra costa).

En els quadres adjunts es pot observar l'evolució de les infraestructures nàutiques i la situació actual quant a nombre, tipus, manera de gestionar, etc.

Taula 1. Evolució de la situació nàutica a Catalunya en comparació amb Espanya		Catalunya					Espanya
Any		1982	1987	1992	1997	2000	2000
Nombre de ports i instal·lacions nàutiques		35	38	41	43	43	247
Nombre d'amarratges		10.803	12.993	18.828	21.444	22.820	85.768
Nombre d'embarcacions (Estimació ACPET)		26.650	29.956	35.558	37.985	45.086	176.808
Capacitat mitjana del port		308	342	459	499	530	347
Relació embarcacions/amarratges		2,47	2,31	1,89	1,77	1,98	2,06

Any 2000	Amarratges/ 1.000 habitants	Amarratges/ km de costa	Habitants/ embarcacions	Habitants/ amarratge
Total Catalunya	3,71	39,34	136,34	269,38
Total comarques costaneres de Catalunya	5,73	39,34	88,38	174,62
Espanya	2,20	10,88	220,58	454,72
Població total de Catalunya	6.147.160			
Població Catalunya comarques costaneres	3.984.730	60	Llenguadoc-Rosselló (F)	
Longitud de costa de Catalunya (km)	580	65	Provença/Alps Costa Blava (F)	
Població Espanya	39.000.000			
Longitud costa Espanya	7.880			

Font: ACPET 2000 i Pla de ports 2000



Ampliació de la dàrsena esportiva del port de l'Escala

Taula 2. Ports de Catalunya. Situació general 12/2000

Port	Tipus	Amarratges	OT	Gestió	Dist. MN
Cases d'Alcanar	DE	150	PG	CN	
Sant Carles de la Ràpita	DE	438	PG	CN	5,20
L'Ampolla	DE	432	PG	CN	30,00
L'Ametlla de Mar	DE	257	PG	CN	7,00
Sant Jordi d'Alfama	PE	Rem (130)	DGP	SA	2,45
Calafat	PE	404	DGP	SA	1,05
L'Hospitalet de l'Infant	PE	575	DGP	CN	5,00
Cambrils	DE	425	PG	CN	7,40
Salou	PE	230	DGP	CN	3,50
Tarragona	PE	441	APT	SA	6,20
Torredembarra	PE	816	DGP	SA	7,00
Roda de Barà	PE	Const. (450)	DGP	SA	4,06
Coma-ruga	PE	265	DGP	CN	2,15
Segur de Calafell	PE	265	DGP	A	5,50
Vilanova i la Geltrú	DE	812	PG	CN	5,79
Aiguadolç	PE	742	DGP	SA	4,50
Garraf	PE	589	PG	CN	3,59
Ginesta	PE	1064	DGP	SA	1,28
RCM Barcelona	DE	130	APB	CN	13,00
RCN Barcelona	DE	200	APB	CN	0,00
M Port Vell Barcelona	DE	410	APB	SA	0,00
Olimpí de Barcelona	PE	740	DGP	SA	1,59
Besòs	PE	Tramt. (1000)	DGP	A	2,92
Badalona	PE	Tramt. (1300)	DGP	A	2,42
El Masnou	PE	1078	DGP	SA	3,54
Premià de Mar	PE	208	DGP	CN	2,50
Mataró	PE	1080	DGP	ADGP	5,20
Balis	PE	775	DGP	CN	3,00
Arenys de Mar	DE	590	PG	CN	2,50
Blanes	DE	320	PG	CN	12,05
Canyelles	PE	132	DGP	CN	4,15
Sant Feliu	DE	325	PG	CN	8,09
M Port d'Aro	PE	838	DGP	SA	1,80
Palamós	DE	209	PG	CN	4,00
M Palamós	PE	861	DGP	SA	0,00
Llafranc	PE	140	DGP	CN	4,26
Aiguablava	PE	60	DGP	CN	2,68
L'Estartit	DE	706	PG	CN	7,52
L'Escala	DE	600	PG	CN	7,00
M Empuriabrava	M	2800	DGP	SA	12,10
M Santa Margarita	M	1598	DGP	SA	1,06
Roses	PE	51	PG	CN	1,32
Port de Roses	PE	Const. (650)	DGP	A	0,00
Port de la Selva	DE	328	PG	CN	20,08
Llançà	DE	497	PG	CN	2,44
Colera	PE	150	DGP	CN	2,00
Portbou	PE	Const. (300)	DGP	ADGP	1,23

Dades: ACPET i Pla de ports 2000

PE: Port esportiu

OT: Organisme tutelar

DGP: Direcció General de Ports i Transports. Generalitat de Catalunya

APB: Autoritat Portuària de Barcelona. Estat espanyol

SA: Societat mercantil

ADGP: Consorci Ajuntament/Generalitat Catalunya

DE: Dàrsena esportiva (instal·lada a port comercial o pesquer)

M: Marina interior

PG: Ports de la Generalitat. Generalitat de Catalunya

APT: Autoritat Portuària de Tarragona. Estat espanyol

CN: Club nàutic

A: Ajuntament



De les 47 instal·lacions nàutiques construïdes, en construcció o en tramitació, únicament dues estan, actualment, directament gestionades per ajuntaments, dues altres pel Consorci Ajuntament/Generalitat, el 87% de les quals construïdes i gestionades per la iniciativa privada, un 57% per clubs nàutics sense ànim de lucre i un 31% per societats mercantils portuàries.

El 1998, el Parlament va aprovar la Llei de ports de Catalunya (5/1998) que, omplint el buit específic legislatiu, facilitava l'existència d'un marc legal i estable i proposava un model de construcció i gestió dels ports basat en la iniciativa privada, la professionalitat i la gestió empresarial. Cal destacar-ne com a elements positius:

- L'establiment de les bases per a la renovació de les concessions abans de l'acabament del període de concessió (màxim de 30 anys) atorgant als actuals gestors i concessionaris i titulars d'amarratges un dret preferent per a continuar amb la seva gestió i gaudir de l'amarratge.
- L'aclariment del tractament de l'Impost de Béns Immobles (IBI) en els ports.
- La integració urbana dels ports.
- La possibilitat de crear, per part de la Direcció General de Ports i Transports, un servei de dragatges i transvasament de sorres per a tot Catalunya.



- Les bases per a la promoció dels ports com a components d'una oferta nauticoturística de qualitat.
- La possibilitat de desenvolupar a les zones portuàries els usos i activitats, turístics i lúdics, complementaris, tant importants per a facilitar el necessari equilibri econòmic de la gestió i la rendibilitat de les copioses inversions que signifiquen les obres d'infraestructura portuàries.
- La reducció del nombre d'amarratges d'obligat destí d'ús públic, passant d'un 25% a un 10%.

Aquest marc legislatiu s'ha complementat amb la recent aprovació (el juliol del 2001) del Reglament de policia portuària, que, responenent a una llarga demanda del sector, estableix la seguretat jurídica del règim que ha de regular les relacions entre usuaris de les instal·lacions portuàries, concessionaris de les mateixes i administració portuària.

Prognosi de ports i amarratges a Catalunya

El sector nauticoturístic ha de propiciar un canvi en el futur turístic dels municipis costaners, i pot, a més a més, generar nous serveis i induir inversions de consideració.

Els ports evolucionaran cap a una oferta més àmplia de serveis, amb la seva integració a l'entorn i a la ciutat, deixant de ser un simple punt d'accés de les embarcacions al mar, i oferint una gran varietat de serveis a aquells sectors socials que no són usuaris tradicionals del port:

- Els serveis comercials, lúdics, de restauració i oci.
- Hotelers i residencials temporals.
- L'hivernatge d'embarcacions (en període de temporada baixa) en terra i/o aigua.
- Els serveis per als usuaris d'embarcacions de transeünts.
- Els amarraments i serveis específics per a embarcacions de grans eslores (>15 E <40).
- La promoció d'activitats nàutiques.



Embarcacions esportives amarrades a palanques. R. Moreno

- Els xàters.
- Les àrees tècniques de serveis.
- L'equipament per a creuers i tràfic de passatgers d'excursions marítimes.

La situació del port és l'element més important i diferencial que en definirà la singularitat i en reflectirà la pròpia identitat en la seva àrea d'influència, i totes aquestes activitats estaran directament vinculades a les condicions del seu entorn, que s'estudiaran per a cada port de manera particular. L'estandardització de serveis i equipaments no significa que tots els ports siguin iguals.

Les noves instal·lacions nàutiques hauran de tenir el màxim respecte pel medi ambient, els promotors hauran de garantir-hi la implantació de tecnologia mediambiental i el seu cost l'hauran d'assumir els usuaris.

Hi ha una sèrie de temes que no podran oblidar-se en els futurs ports i instal·lacions nàutiques, i que l'administració portuària haurà de facilitar i propiciar, com ara:

*Aigües negres, grises i el seu tractament, *Control d'aigües pluvials, *Aigües olives, *Ús de detergents biodegradables, *Restes sòlides i líquides de les àrees de carenatge, *Recollida selectiva de deixalles, *Pintures contra la brutícia, *Recollida d'olis, pintures, aerosols, bateries etc., *Sediments de metalls pesants, *Abocaments de carburants, *Control de les aigües interiors, *Dragats, *Sorolls i gasos de les embarcacions, *Senyalització, informació i formació, *Lluita contra accidents mediambientals, etc.

A la Taula núm. 3 adjunta, es detalla la distribució dels amarratges per eslores dels ports de Catalunya, la tendència en l'increment de les mesures d'amarratges que s'ha originat en els últims construïts i també l'oferta que es fa per a un futur.



Port de l'Ametlla. R. Moreno

Taula 3. Tendència de distribució d'eslores d'amarratges a Catalunya i proposta per a futures instal·lacions

Amarratges Tipus	Distribució actual any 2000 22.820 amarratges		Distribució 7.181 amarratges anys 1990 a 2000, per eslores		Proposta de distribució futura de l'estimació de déficit d'amarratges per any 2015 (ACPET)	
	Nombre amarratges	%	Nombre amarratges	%	Nombre amarratges	%
E < 6 m	3.643	15,96%	205	2,85%	-	0,00%
6 m < E < 8 m	8.443	37,00%	2.299	32,02%	2.500	20,66%
8 m < E < 10 m	5.265	23,07%	2.097	29,20%	3.600	29,75%
10 m < E < 12 m	3.010	13,19%	1.333	18,56%	2.500	20,66%
12 m < E < 15 m	1.480	6,49%	702	9,78%	2.000	16,53%
15 m < E < 20 m	679	2,98%	316	4,40%	1.000	8,26%
E > 20 m	300	1,31%	229	3,19%	500	4,13%
Total:	22.820	100,00%	7.181	100,00%	12.100	100,00%

Dades: Pla de ports i proposta ACPET 2000

Hipòtesi de déficit d'amarratges al Pla de ports 2000 a Catalunya i proposta ACPET

Any	2000	2005	2010	2015
Hipòtesi mitjana	22.820	27.384	31.491	34.641 (35.000)
Previsió déficit	4.564	8.671	11.821 (12.100)	
Nombre de ports	43	47	?	?

Aiguada al moll esportiu de l'Ampolla. F. Vilaró



Encara que podem afirmar que els nostres ports han experimentat un creixement en la demanda d'usuaris transeünts (embarcacions visitants) en els últims anys, aquest continua sent limitat i requereix un continuat esforç de promoció.

L'any 1994 es va estimar una xifra d'embarcacions transeünts que van visitar els nostres ports de 17.000 unitats.

L'any 2000, s'han comptabilitzat 31.477 embarcacions, la qual cosa significa pràcticament un increment d'un 85%.

Tanmateix, l'estacionalitat d'aquestes visites segueix essent massa important ja que pràcticament es concentren en els mesos de juliol i agost en més d'un 70%. Un 50% d'aquestes embarcacions romanen una o dos nits (menys de dos

Taula 4. Situació de la nàutica esportiva europea

País	Població estimada	Nombre de ports	Nombre amarradors	Flota	Emb/ 1000 h.	H./emb	Ama/ 1000 h.	H./ amarrador
Catalunya	6.147.160	43	22.820	45.086	7,33	136,34	3,71	269
Balears	822.000	62	19.057	22.753	27,68	36,13	23,18	43
Comunitat Valenciana	4.000.000	38	14.500	22.382	5,60	178,72	3,63	276
Múrcia	1.100.000	18	7.000	5.652	5,14	194,62	6,36	157
Andalusia	7.000.000	34	11.500	27.454	3,92	254,97	1,64	609
Galícia	2.750.000	16	3.300	20.163	7,33	136,39	1,20	833
Canàries	1.500.000	11	3.336	13.714	9,14	109,38	2,22	450
Cantàbria	550.000	8	1.739	5.700	10,36	96,49	3,16	316
País Basc	2.110.000	6	1.280	8.007	3,79	263,52	0,61	1.648
Astúries	1.100.000	8	886	3.997	3,63	275,21	0,81	1.242
Altres	125.000	2	350	1.817	14,54	68,79	2,80	357
ESPANYA	39.000.000	246	85.768	176.725	4,53	220,68	2,20	455
Finlàndia	5.100.000		SC	725.000	142,16	7,03		
Suècia	8.800.000		SC	880.000	100,00	10,00		
Holanda	15.400.000		220.000	1.100.000	71,43	14,00	14,29	70
Dinamarca	5.200.000	250	90.000	360.000	69,23	14,44	17,31	58
Regne Unit	58.500.000	300	200.000	1.500.000	25,64	39,00	3,42	293
França	58.000.000	276	150.000	1.200.000	20,69	48,33	2,59	387
Itàlia	57.300.000	282	60.000	800.000	13,96	71,63	1,05	955
Grècia	10.400.000	25	7.500	104.000	10,00	100,00	0,72	1.387
Irlanda	3.600.000		SC	21.000	5,83	171,43		
Alemanya	81.500.000		SC	410.000	5,03	198,78		
Àustria	8.000.000		SC	40.000	5,00	200,00		
Portugal	9.900.000	19	4.700	25.000	2,53	396,00	0,47	2.106
Bèlgica	10.300.000	15	4.000				0,39	2.575
Luxemburg	400.000		SC	15.000		26,67		
Espanya	39.000.000	246	85.768	176.725	4,53	220,68	2,20	455
UE	371.400.000			7.356.725	19,81	50,48		
Noruega	4.300.000		SC	750.000	174,42	5,73		
Suïssa	7.000.000		SC	104.000	14,86	67,31		
Croàcia		41	11.500	SC				
Turquia		14	5.000	SC				



Dàrsena esportiva de Vilanova. R. Moreno

dies) al port. Un 20 % romanen de dos a set dies i el 30% restant, un període superior als set dies (entre 7 i 14). Aquestes últimes són principalment embarcacions petites (de 5 a 9 m) que accedeixen al port per terra per passar les seves vacances a la zona. En resum, la relació entre nombre de trànsits i embarcacions en trànsit s'estima en una mitjana de 5.

Aquestes limitacions, com a conseqüència d'una oferta inicialment dirigida a una demanda interna, s'aniran eliminant a mesura que la nostra oferta, i per tant les nostres infraestructures portuàries i turístiques, evolucioni per a donar resposta, a més de a la demanda interna, a una demanda exterior d'embarcacions de països de més enllà de les nostres fronteres, d'eslores més grans, que tenen saturada la seva capacitat portuària (actualment dupliquen l'oferta de Catalunya) i que continuen amb un creixement nàutic d'importància. Així s'aconseguirà una harmonització, tant dels impostos que graven la nàutica, l'adquisició i tinença d'embarcacions, com una simplificació dels feixucs requisits i formalitats que en condicionen el gaudiment, fet que situa el nostre país en situació d'enorme desavantatge amb la resta de la Unió Europea.

Creació d'ocupació

Certs estudis efectuats per l'ACPET indiquen que els ports generen de dos a sis ocupacions directes per cada 100 amarratges vinculats a la gestió estrictament portuària, i que la mitjana és de quatre. Així mateix, indirectament, per totes les activitats nàutiques portuàries que es desenvolupen com a conseqüència de l'existència del port i la seva oferta, aquesta xifra arriba a 50, fet que, en l'àmbit general de Catalunya, suposa uns 890 llocs de treball directes i uns 11.400 d'indirectes.

La necessitat de la unió del sector

La globalització del mercat i l'evolució de l'administració de Brussel·les (UE), cada vegada més burocràtica i intervencionista, el tractament demagògic i no justificat, que fàcilment

es dona als ports esportius i les seves activitats, la necessitat d'unir esforços, reduir costos de gestió i promoció, el tractament unitari de tots aquests temes que són comuns per a tots els ports i tenen una incidència generalitzada, l'estandardització d'equipaments, serveis i mitjans informàtics de gestió, la necessitat d'incrementar l'activitat nàutica i la correspondència d'ofertes entre ports, la defensa i representació dels interessos comuns són punts que justifiquen àmpliament la necessitat de la unió dels ports com a element de desenvolupament.

En aquest sentit, les associacions i federacions d'associacions són els ens més adequats d'unió i poden i han de tenir-hi un paper primordial.



Port d'Aiguablava. ACPET



Conclusions

- Els ports esportius són instal·lacions imprescindibles per al desenvolupament del turisme nàutic i, en la seva promoció, gestió i construcció, la iniciativa privada ha de tenir el rol de protagonista. L'Administració ha de facilitar el marc legislatiu necessari per a poder tenir els ports que la societat demana.
- Els ports esportius són centres d'atracció del turisme i visitant, un punt de trobada, amb vistes al mar, terrasses, bars, restaurants, serveis etc., que el converteixen en el lloc més popular de la ciutat.
- La planificació urbana, l'arquitectura, els usos portuaris i turístics i la seva integració amb l'entorn, la seva ciutat, la seva cultura urbana i social i el respecte pel medi ambient tenen una gran importància en l'èxit dels seus objectius.
- Les activitats nàutiques són un complement important per a un turisme de qualitat i els ports són la porta d'accés a les diferents activitats d'esbarjo relacionades amb el mar.
- Els ports esportius són generadors de riquesa, d'ocupació i d'activitats que suposen un benefici econòmic per al municipi i la seva comunitat.
- Encara que cada port hagi de desenvolupar la seva estratègia comercial i de màrqueting particular, per a incrementar l'activitat nàutica, no ser esclau de les estacions ni de les temporades i poder atraure el turisme, l'agrupació de ports, l'organització d'esdeveniments nàutics, de regates, etc. són accions comercials, ofertes i estratègies conjuntes molt necessàries.
- És necessari harmonitzar el Principi de Lliure Circulació de la CE, les normes duaneres i arribar a l'establiment d'una bandera comunitària.
- Les associacions de ports són els ens adequats per a realitzar operacions de promoció i accions comercials conjuntes, aglutinar sinergies i facilitar-hi el desenvolupament i la

millora dels canals de comercialització. Per a representar i defensar els interessos comuns del sector, impulsar la imprescindible cooperació entre gestors portuaris i els proveïdors de serveis relacionats amb les necessitats dels usuaris (culturals, nàutiques, esportives, portuàries, hoteleres, etc., necessàries per a organitzar la comercialització, el màrqueting i la promoció del lloc) i coordinar la necessària cooperació amb les administracions portuàries, turístiques i locals que asseguri una òptima relació entre la ciutat i el port.

Francesc Xavier Mangrané i Roig

president de l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics