

# Ciutats sostenibles o ciutats creatives?

## Reptes per a l'urbanisme del s. XXI



## Sumari

### Introducció

#### ◆ S'orienta bé la política urbana actual?

*Francesc Muñoz (moderador)*

- \* Evitar la sectorialització i formentar la transversalitat  
*Helena Cruz (geògrafa)*
- \* La competitivitat com a element definidor de les polítiques urbanes actuals  
*Miquel Pybus (geògraf)*
- \* El paisatge com a eina transversal en la gestió urbana i territorial  
*Míriam Valdelvira (geògrafa)*
- \* Ciutats més sostenibles mitjançant polítiques urbanes integrals  
*Marta Pérez (ambientòloga)*
- \* La complexitat "glocal" i els aeroports  
*Pere Suau Sánchez (geògraf)*

#### ◆ Poden ser transversals els conceptes de competitivitat, sostenibilitat i creativitat?

*Francesc Muñoz (moderador)*

- \* Vers polítiques urbanes integrals i participatives  
*Helena Cruz (geògrafa)*
- \* Cap a una perspectiva integral del territori  
*Miquel Pybus (geògraf)*
- \* El paisatge: una eina de planificació sostenible, competitiva i creativa  
*Míriam Valdelvira (geògrafa)*
- \* Nous conceptes vers polítiques urbanes integrals: la creativitat ambiental  
*Marta Pérez (ambientòloga)*
- \* Noves polítiques per a un transport aeri equilibrat  
*Pere Suau Sánchez (geògraf)*
- \* Presència de las tecnologies en la creatividad urbana  
*Teresa Banet*

## Introducció

Debat virtual sobre la lliçó inaugural del curs 2008-2009 de la Universitat Oberta de Catalunya. En el debat, moderat pel director de l'Observatori de la Urbanització Francesc Muñoz (UAB), hi han participat els geògrafs Miquel Pybus, Míriam Valdelvira, Helena Cruz i Pere Suau, i l'ambientòloga Marta Pérez. El debat ha durat dues setmanes, del 9 al 23 d'octubre de 2008. La versió electrònica de les intervencions es pot consultar a l'adreça <http://www.uoc.edu/inaugural08/cat/debat.html>.

## Ciutats sostenibles o ciutats creatives?

L'urbanisme i la planificació urbana actuals es caracteritzen per l'ambició per a redefinir les fórmules d'intervenció i gestió urbanes. Per un costat, pel que fa a les polítiques sectorials –de l'habitatge o l'espai públic a les polítiques ambientals i de seguretat; i per un altre costat, per la consideració d'una sèrie de qüestions que configuren una agenda urbana i territorial complexa: la relació entre model econòmic i canvi climàtic; la gestió de la immigració global als centres urbans; l'impuls de la innovació urbana en les seves múltiples vessants; o el plantejament de noves bases més rigoroses per a orientar els futurs creixements urbans vers situacions ambientalment i social més sostenibles.

Aquesta agenda de planificació podria activar-se en gran mesura a partir de tres grans objectius de caire general: competitivitat, sostenibilitat i creativitat.

*Francesc Muñoz (moderador)*

### ◆ PREGUNTA

#### 1. S'orienta bé, la política urbana actual?

En quina mesura, les orientacions de la política urbana i de l'urbanisme actuals estan (o no) treballant per a aconseguir aquests tres grans objectius de forma coordinada? Segurament hi han molts i bons exemples d'experiències de planificació orientades vers la consecució de majors lindars de competitivitat, sostenibilitat o creativitat –entesa en termes d'innovació– però potser aquests objectius es consideren de forma aïllada i sectorial i no sempre en el llarg termini.

##### 1.1. Evitar la sectorialització i fomentar la transversalitat

Els reptes que han presentat durant els darrers anys les ciutats contemporànies han fet necessària, certament, una reorientació de les polítiques urbanes. L'espiral de competència associat a la nova era de la globalització ha portat a les ciutats a orientar les pràctiques de planificació urbana vers objectius de competitivitat. Igualment, la creativitat i la innovació han aparegut com a elements clau per emfatitzar els trets diferencials de les ciutats i les regions i, així, presentar-se a l'escenari mundial en una posició més *competitiva*. Al mateix temps, l'establiment del paradigma ambiental com un valor consensual compartit entre l'opinió pública ha facilitat que les qüestions ambientals s'incorporessin com un nou objectiu de la planificació territorial.

Malgrat això, la divisió i fragmentació que presenten actualment les administracions públiques que intervenen en l'elaboració de les polítiques urbanes (diferents nivells de govern, diferents departaments, diferents partits polítics...) representen un obstacle que cal superar. La transversalitat que reclama avui dia la complexa agenda urbana i territorial necessita una coordinació més gran per part dels agents implicats, per tal d'executar-la de forma més efectiva. En

**«Massa sovint, gran part de les polítiques urbanes es desenvolupen de forma sectorialitzada i no sempre sorgeixen o s'inclouen en els instruments de planificació.»**

aquest sentit, massa sovint, gran part de les polítiques urbanes es desenvolupen de forma sectorialitzada i no sempre sorgeixen o s'inclouen en els instruments de planificació.

A més a més, la complexitat que presenta l'agenda de planificació actual ens fa pensar que difícilment podrà ser elaborada només per aquells que tradicionalment n'han estat els encarregats exclusius. En el marc actual, els poders públics deixen de ser els únics actors capaços de definir i gestionar les polítiques territorials i cada vegada esdevenen més necessaris l'establiment de canals adequats de participació i el diàleg amb la ciutadania.

«Cada vegada esdevenen més necessaris l'establiment de canals adequats de participació i el diàleg amb la ciutadania.»

*Helena Cruz (geògrafa)*

## 1.2. La competitivitat com a element definidor de les polítiques urbanes actuals

El principal element que defineix avui en dia bona part de les estratègies polítiques que es porten a terme a les nostres ciutats és la competitivitat. Evidentment, aquesta competitivitat la trobem a diferents escales i diferents graus, depenent de la grandària de la ciutat, de la seva ubicació geoestratègica, de les activitats econòmiques predominants, etc. Si bé és cert que una de les característiques de la realitat urbana és la seva complexitat, un dels objectius principals de bona part de les polítiques urbanes que es porten a terme actualment és el d'assolir major nivell competitiu respecte a la resta, independentment de si estem parlant d'una ciutat comarcal o d'una capital internacional. Això voldria dir, a gran trets i ajustat a cadascuna de les escales, fomentar la innovació i atraure sectors econòmics de major valor afegit, convertir-se en un node dintre les diferents xarxes regionals o globals de comerç i comunicació, tant tangible com intangible, adquirir més poder de decisió tant en l'àmbit públic com en el privat i, finalment, millorar la qualitat de vida. Aquest context competitiu ha estat el que ha fet que moltes polítiques urbanes adoptessin estratègies pròpies del món empresarial, la qual cosa fa que avui en dia, per exemple, el màrqueting sigui una eina que s'utilitza complementàriament a moltes de les actuacions polítiques que es porten a terme. Anys endarrere era impensable veure anuncis de ciutats o de determinades regions als diferents mitjans de comunicació com passa avui en dia. A part d'aquest *urban marketing*, que ens serveix per exemplificar clarament el gir empresarial de les estratègies urbanes actuals, una de les altres conseqüències d'adoptar l'objectiu d'assolir major competitivitat és la de desenvolupar polítiques orientades a satisfer les necessitats i demandes dels qui seran els teus clients o visitants i no dels qui resideixen a la ciutat. Aquesta diferenciació entre clients i usuaris comporta la configuració de males polítiques urbanes destinades o bé als clients de la ciutat o bé als usuaris de la ciutat, quan els destinataris haurien de ser universals.

Personalment, crec que si bé és cert que tant la competitivitat com la sostenibilitat i la creativitat són elements importants que formen part de l'agenda de planificació d'una ciutat, aquests tres no es troben, actualment, en el mateix nivell de decisió o d'importància. En altres paraules, l'exigència originada pel context competitiu és el que fa desenvolupar estratègies per tal d'atraure una *creative class* en comptes d'apostar realment per la creativitat local o portar a terme, més recentment, polítiques amb una major sensibilitat ambiental que en molts casos són més de caràcter superficial que estratègic. Mal que ens pesi, la competitivitat segueix explicant bona part de les decisions polítiques que es porten a terme en moltes de les nostres ciutats o, almenys, és l'element que defineix el rumb de la majoria de les seves línies estratègiques. Amb tot això no vull dir que les polítiques urbanes no hagin de tenir en compte les dinàmiques competitives actuals, sinó que aquestes haurien de ser un objectiu més a complir i no l'objectiu primordial. Si prenem

«La diferenciació entre clients i usuaris comporta la configuració de males polítiques urbanes destinades o bé als clients de la ciutat o bé als usuaris de la ciutat, quan els destinataris haurien de ser universals.»

l'exemple de la ciutat Barcelona i ens fixem en les enquestes del grau de satisfacció dels seus ciutadans, potser aquestes polítiques basades en assolir un major grau de competitivitat necessiten una revisió i un replantejament profund. L'equilibri entre els tres objectius que es plantegen a l'inici del debat serien un bon punt de partida.

*Miquel Pybus (geògraf)*

### 1.3. El paisatge com a eina transversal en la gestió urbana i territorial

Les polítiques urbanes i territorials actuals a Catalunya funcionen encara de manera excessivament sectorial i la seva articulació no s'ha consolidat de manera efectiva. Abordar la realitat urbana i territorial entenc que és molt complicat sense un procés dissociatiu pel que fa als principals temes: l'habitatge, la migració, les infraestructures, l'espai públic, etc., però es requereix un esforç per tal d'aconseguir polítiques transversals que tinguin com a objectius, tal com Muñoz defineix, la sostenibilitat, la competitivitat i la creativitat, aspectes clau amb vista a una renovació política.

En aquest sentit, voldria destacar una de les polítiques més interessants i innovadores que han introduït diversos governs, entre els quals el català: les polítiques de paisatge. Crec que aquesta és una òptica per intervenir i gestionar les ciutats i els territoris que pot funcionar, ja que vincula aquests tres objectius d'una manera transversal. Així doncs, les polítiques sectorials haurien d'incorporar l'òptica del paisatge i alguna de les seves eines, tant de diagnosi (els Catàlegs de Paisatge) com de planificació (les Directives de Paisatge) o com d'intervenció i gestió (els Estudis d'Impacte i d'Integració Paisatgística) per tal de ser més efectives quan es plasmen sobre el territori. Des del paisatge es pot aconseguir fer evolucionar la manera com s'enfoca avui dia la política urbana i territorial, i considero que les noves tendències seran positives ja

«Les polítiques sectorials haurien d'incorporar l'òptica del paisatge i alguna de les seves eines, tant de diagnosi com de planificació com d'intervenció i gestió.»

que el paisatge és un fenomen transversal des de la seva definició (segons el Conveni del Paisatge signat a Florència l'any 2000) i en les seves eines, i pot ajudar a crear vincles i a fer convergir els propòsits i les solucions de les altres polítiques sectorials.

*Miriam Valdelvira (geògrafa)*

### 1.4. Ciutats més sostenibles mitjançant polítiques urbanes integrals

Medi ambient i societat és el mateix quan parlem d'àrees urbanes. Les polítiques urbanes han de basarse en fer la ciutat sostenible per les persones que hi viuen, i això comprèn un ampli ventall d'actuacions, moltes de les quals relacionades amb el medi ambient. Els objectius de la sostenibilitat urbana van des de la preservació i recuperació dels espais verds fins a la millora de la mobilitat o la qualitat paisatgística del medi urbà. D'aquesta manera tant competitivitat (entesa com a millora econòmica) i creativitat (entesa com a innovació) han d'acompanyar la sostenibilitat en la creació de polítiques urbanes, que han de tenir com a principal objectiu la millora de la qualitat de vida dels habitants. La complexitat i diversitat dels actuals processos que actuen en el medi urbà (noves tecnologies, immigració, globalització, canvi climàtic...) han afavorit que tant polítics com acadèmics o la societat en general reclamin polítiques que siguin transversals i integrals per a poder planificar i gestionar els actuals processos que hi ha en l'àmbit urbà. Però, malgrat això, la pràctica d'aquesta nova i necessària filosofia no s'ha sabut encara materialitzar.

«Els objectius de la sostenibilitat urbana van des de la preservació i recuperació dels espais verds fins a la millora de la mobilitat o la qualitat paisatgística del medi urbà.»

*Marta Pérez (ambientòloga)*

### 1.5. La complexitat "glocal" i els aeroports

Estic d'acord amb l'afirmació que realitza Francesc Muñoz en el seu text sobre la importància de la gestió de les petites diferències a l'hora d'integrar o encaixar un element global en un entorn local. Avui en dia patim el que alguns autors anomenen complexitat glocal, que hauríem d'entendre com la constant tensió entre els interessos locals i els interessos globals dirigits en gran mesura per l'economia de mercat. Molts governs reconeixen que en una societat en xarxa com la nostra hi ha necessitat de noves polítiques i de nous conceptes administratius. Però en l'intent d'afrontar la complexitat glocal, molts governs acaben produint un excessiu número de plans, polítiques i nivells administratius. Això, doncs, porta cap a nivells més alts de complexitat en forma de mosaics ingovernables de polítiques que pequen d'una excessiva governança. Així doncs, s'han de buscar models de gestió que puguin afrontar el creixent nivell de

«La complexitat dificulta aconseguir nivells més alts de competitivitat, sostenibilitat i creativitat.»

complexitat. Models que segurament han de ser més transversals i menys verticals. En tot cas i en referència a la primera pregunta plantejada, el que està clar és que la complexitat dificulta aconseguir nivells més alts de competitivitat, sostenibilitat i creativitat, ja que passen de ser elements controlats a ser elements completament volàtils que es dissolen dins el mar de la complexitat.

Un exemple clar dels problemes que genera la complexitat en l'assoliment de llinars més llunyans de competitivitat, sostenibilitat i creativitat és el transport aeri. El transport aeri és l'únic mitjà de transport que permet el moviment de persones i mercaderies a escala global. Així doncs, el transport aeri és bàsic per a una societat que es basa cada cop més en la innovació (creativitat), ja que és l'únic mitjà que permet l'intercanvi de coneixement tàcit (el realment valuós) a escala global. De forma similar, el bon aprofitament de la infraestructura aeroportuària, en altres paraules la maximització de la infraestructura per a que proporcioni la major connectivitat possible, té impactes molt importants en la competitivitat d'una regió, ja que facilita els intercanvis de coneixement tàcit, la creació de llocs de treball, i també aporta divises a través d'altres activitats com el turisme. Pel que fa a la sostenibilitat, l'esforç a escala global en innovació ha tingut importants efectes en l'eficiència de les aeronaus. Les aeronaus que surten avui de les fàbriques d'Airbus i Boeing són fins a un 30% més eficients que les aeronaus que estan substituint, i les properes generacions d'aeronaus seran fins i tot més eficients que els cotxes actuals, més respectuosos amb el medi ambient. Per posar un exemple, mentre que el Toyota Prius híbrid produeix 104 g de CO<sub>2</sub> per kilòmetre, les futures aeronaus produiran entorn a 50 g de CO<sub>2</sub> per kilòmetre i passatger.

Però el que sembla tan fantàstic a escala global es complica en l'escala local. L'efecte més terrible relacionat amb la sostenibilitat ambiental del transport aeri és l'impacte del soroll generat per les operacions aeronàutiques. En els últims 40 anys s'han dut a terme importants millores de disseny en les aeronaus i els seus motors que han permès reduir el nombre de persones afectades pel soroll. L'Organització per l'Aviació Civil Internacional (OACI), que pertany a les Nacions Unides, ha establert diversos programes per a la retirada d'avions sorollosos. Tot i això, l'imparable creixement del trànsit aeri i els canvis en el grau de tolerància del soroll fan que avui en dia el soroll generat pels avions sigui un problema per aconseguir els nivells desitjats de competitivitat, sostenibilitat i cohesió social. La resolució dels problemes relacionats amb el soroll és complexa i s'ha demostrat en molts casos que les polítiques d'usos del sòl no sempre funcionen, és un clar exemple de falta de coordinació entre una política sectorial i una d'urbanística. Però, ¿com s'identifica el responsable del problema en la densa xarxa de relacions existent a l'entorn d'un aeroport? Dificil de saber, ja que el problema està dissolt en la complexa xarxa d'actors, plans, normatives i polítiques. Algunes responsabilitats es podrien buscar en els promotors que busquen sòls residuals, els ajuntaments que cedeixen a les pressions d'aquests a la cerca d'uns ingressos de caràcter puntual, les administracions autonòmiques que per ignorància de

«El soroll generat pels avions és un problema per aconseguir els nivells desitjats de competitivitat, sostenibilitat i cohesió social.»

«¿Com s'identifica el responsable del problema en la densa xarxa de relacions existent a l'entorn d'un aeroport?»

les complexes especificacions aeronàutiques permeten l'aparició d'incompatibilitats d'usos del sòl, i també els nous veïns, que no sempre compren innocentment.

*Pere Suau Sánchez (geògraf)*

#### ◆ PREGUNTA

## 2. Poden ser transversals, els conceptes de competitivitat, sostenibilitat i creativitat?

Com podem definir de maneres més operatives aquests tres conceptes: competitivitat, sostenibilitat i creativitat? Tendim a utilitzar, en aquest sentit, adjectius força simplificadors, de manera que la competitivitat

s'acostuma a definir purament en termes econòmics, la sostenibilitat, merament en termes ambientals i la creativitat simplement en termes tecnològics. Fins a quin punt, en canvi, no seria més productiu orientar la definició d'aquestes tres paraules clau de forma més transversal? Conceptes nous, i certament suggeridors, com la competitivitat ambiental, la sostenibilitat cultural o la creativitat social apareixerien així com certament inspiradors de noves i potser millors polítiques urbanes.

*Francesc Muñoz (moderador)*

### 2.1. Vers polítiques urbanes integrals i participatives

L'urbanisme del segle XXI fa necessària l'aplicació d'aquests tres conceptes (competitivitat, sostenibilitat i creativitat) d'una forma transversal en totes les polítiques urbanes. La complexitat i interdependència que presenten les qüestions urbanes i territorials cal que siguin afrontades de forma integral. En aquest sentit, ens sembla que no es tracta de promoure ciutats competitives a escala econòmica, ciutats sostenibles a escala ambiental o ciutats creatives a escala tecnològica sinó que, més aviat, les polítiques urba-

**«Les polítiques urbanes del segle XXI haurien de ser capaces de recollir les diferents sensibilitats presents en el territori i desenvolupar formes més democràtiques i transparents per tal de reconèixer a la ciutadania com a actor.»**

nes haurien d'impulsar ciutats socialment, culturalment, econòmicament, ambientalment o fins i tot políticament creatives, sostenibles i competitives.

A més a més, ens sembla que les polítiques urbanes del segle XXI haurien de ser encara més ambicioses i haurien de ser capaces de recollir les diferents sensibilitats presents en el territori i desenvolupar

formes més democràtiques i transparents per tal de reconèixer a la ciutadania com a actor, el qual també té espai en el procés d'elaboració de les polítiques territorials. Només llavors podrien esdevenir ciutats vertaderament competitives, sostenibles i creatives.

*Helena Cruz (geògrafa)*

### 2.2. Cap a una perspectiva integral del territori

És complicat intentar redefinir termes com ara *competitivitat*, *sostenibilitat* o *creativitat* quan el seu significat aplicat al fet urbà és relativament recent. Personalment, penso –seguint la línia que he exposat en la resposta de la primera pregunta– que aquests tres elements han de ser considerats elements estratègics, intrínsecs d'alguna manera, en la planificació i l'urbanisme d'avui dia sempre que mantinguin un equilibri entre si. Potser trobaria a faltar un altre element essencial que també hauria de figurar dintre aquesta llista d'objectius: la igualtat. Igualtat entesa tant des de la perspectiva social, com espacial i econòmica de la planificació, és a dir, igualtat d'oportunitats i d'utilització de l'espai urbà.

Però si realment volem apostar per una nova forma de pensar o fer ciutat, més que parlar d'objectius, els quals han de formar part del discurs que desenvolupem, hauríem de parlar, primerament, d'una nova mirada del fet urbà i, en segon lloc, de nous mecanismes de gestió adaptats a aquesta mirada. En altres paraules, hauríem d'abraçar la realitat urbana tal com és, enfrontant-nos a les seves problemàtiques i necessitats i acceptant el grau de complexitat i el nivell d'esforç que això comportaria i oblidant-nos definitivament de la perspectiva que ens dóna una visió sectorial del territori. A l'inici del debat s'enumeren algunes de les qüestions que defineixen els reptes de futur de la planificació. Un seguit de paradoxes i necessitats de caràcter complex que necessiten ser resolts des d'una perspectiva integral amb polítiques i actuacions de caràcter transversal i amb una major participació de tots els actors que formen part de la realitat urbana. Des de finals de l'any 2004, alguns dels barris amb més necessitats i problemàtiques de Catalunya han estat beneficiats amb les ajudes de la Llei de barris. Evidentment, aquest no és l'espai per valorar el procés d'implementació dels programes que la llei desplega ni per avaluar els impactes que ha tingut sobre els barris, però la filosofia amb què neix la llei sí que pot ser utilitzada per exemplificar aquestes noves polítiques transversals de les quals parlava abans. Així doncs, per una banda, la llei proposa actuar sobre una multiplicitat de temàtiques del fet urbà, des de la cohesió social a la renovació física de l'espai, fet

que implica des d'un inici una visió de la ciutat des d'una perspectiva complexa i multisectorial. Evidentment, aquesta visió es contraposa als mecanismes de funcionament tradicionals de les administracions públiques, massa sectorials i estàtics. Per altra banda, els mecanismes de funcionament que proposa la llei obliguen, d'alguna manera, a desenvolupar una nova estructura en la gestió de les actuacions molt més coordinada internament entre les diferents àrees de l'ajuntament i flexible a l'hora d'adoptar accions conjuntes amb altres administracions del territori. Així doncs, la llei introdueix conceptes com la integralitat o la transversalitat en la gestió. Un dels aspectes més interessants dels impactes que tindrà la Llei de Territori, des del meu punt de vista, és copsar quin ha estat el grau de comprensió de totes aquestes noves òptiques de fer política per part dels diferents municipis beneficiats i, sobretot, si aquesta comprensió s'ha transformat en voluntat a l'hora de pensar futures polítiques del municipi.

*Miquel Pybus (geògraf)*

**«Un dels aspectes més interessants dels impactes que tindrà la Llei de barris sobre el territori és copsar quin ha estat el grau de comprensió de totes les noves òptiques de fer política per part dels diferents municipis beneficiats.»**

### 2.3. El paisatge: una eina de planificació sostenible, competitiva i creativa

Des del prisma del paisatge es reforça el concepte de territoris i ciutats sostenibles. Ambientalment és evident que el paisatge considera paràmetres com la vegetació, la qualitat de l'aire i de l'aigua i la contaminació acústica en el moment de planificar. Alhora, però, el component social és altament valorat, ja que des del Conveni Europeu del Paisatge (Florència, 2000) s'assumeix que "paisatge fa referència a una àrea, tal com la percep la col·lectivitat, com a resultat de la interacció dels factors naturals i humans". Per aquest motiu s'estan fent intents més o menys reeixits per a integrar processos de participació ciutadana en la planificació. Per tant, a través de les polítiques els valors socials són promoguts i reconeguts. Igualment, l'economia tampoc no s'ha deixat de banda en les anàlisis paisatgístiques, i tant des de les eines de diagnòsi com des de les d'intervenció i gestió, es té en compte.

Si vinculem la reflexió anterior amb l'objectiu de ser competitius, entès de forma global i no exclusivament econòmica, es pot comprovar com territoris amb bones intervencions i ben gestionats paisatgísticament garanteixen una competitivitat superior en els aspectes esmentats (ambientalment, socialment i, també, econòmica i culturalment). L'entrada a un municipi en la qual s'ha intervingut per tal de fer-la més atractiva visualment, on s'ha controlat el pas dels vehicles privats, s'ha netejat la riera, s'ha plantat vegetació autòctona i s'ha creat un carril bici i un passeig del qual en gaudeixi tota la població, és més sostenible i més competitiva que una de desordenada on es prioritza l'accés dels cotxes i els camions, amb la qual la

**«Territoris amb bones intervencions i ben gestionats paisatgísticament garanteixen una competitivitat superior en aspectes ambientals, socials, econòmics i culturals.»**

població no se sent identificada i només funciona com a lloc de pas. Per tant, i en la línia d'aquest exemple, molts altres territoris poden "emergir a la llum" si es tracten des de l'òptica integradora del paisatge, que amb actuacions a curt termini assegura un desenvolupament sostenible vers el futur.

Finalment, les polítiques de paisatge destaquen per les seves estratègies innovadores, des de les que es fan servir per diagnosticar els diferents territoris (no només amb barems qualitius, sinó també amb impressions i percepcions qualitatives tingudes en compte i que provenen de la societat), com les d'intervenció i gestió (per exemple, els estudis d'intervenció i integració paisatgística) o les de les tasques posteriors de monitoratge (amb els indicadors elaborats en funció dels objectius de qualitat).

*Miriam Valdelvira (geògrafa)*

### 2.4. Nous conceptes vers polítiques urbanes integrals: la creativitat ambiental

Certament la complexitat de la realitat urbana actual fa que els termes que fins fa poc ens servien per definir (encara que de forma simplista) els processos urbans i territorials, ara s'hagin quedat pobres en contingut i lluny de ser capaços de descriure aquests nous i diversos processos que s'interrelacionen i in-

«La creativitat ambiental serà una de les nostres principals aliades per a poder fer front als nous i complexos reptes socials i ambientals que ens reserva el futur.»

teractuen en l'espai urbà. En aquesta nova etapa un dels termes que jo suggeria potenciar és la necessària creativitat ambiental (entesa com a innovació per poder fer front i minimitzar o fins i tot anul·lar els impactes ambientals que provoquem en el nostre entorn). Aquesta innovació tecnològica aplicada al medi ambient serà una de les

nostres principals aliades per a poder fer front als nous i complexos reptes socials i ambientals que ens reserva el futur.

*Marta Pérez (ambientòloga)*

## 2.5. Noves polítiques per a un transport aeri equilibrat

Seguint amb l'exemple que he donat en la meua intervenció anterior titulada "La complexitat 'glocal' i els aeroports", la transversalitat és bàsica per entendre i gestionar la complexitat glocal. La veritat és que a priori sembla difícil trobar polítiques transversals en el sector del transport aeri, ja que requereix un nivell d'especialització molt alt. Com he dit en la meua primera intervenció, el soroll és l'impacte mediambiental que té un impacte més gros en l'escala urbana local. Tot i això, posaré l'exemple d'una política que intenta combatre transversalment el problema que representa el soroll tant per als aeroports (reducció de capacitat aeroportuària per a generar menys soroll) com per als ciutadans (detriment de la qualitat de vida). Com he dit en

«La transversalitat és bàsica per entendre i gestionar la complexitat glocal.»

«El *balanced approach* consisteix a identificar el problema particular de soroll en un aeroport i a continuació avaluar les possibles solucions.»

la resposta anterior, ja fa temps que l'OACI ha establert diversos programes per a la retirada d'avions sorollosos. Però recentment ha iniciat la promoció d'una nova política que anomenen el *balanced approach*. Aquesta política de l'OACI consisteix a identificar el problema particular de soroll en un aeroport i a continuació avaluar les possibles solucions des de quatre punts de vista:

- la reducció del soroll a la font (avió),
- la planificació i gestió dels usos del sòl,
- els canvis en els procediments i rutes d'aterratge i enlairament,
- les restriccions operatives de trànsit (p. ex. limitar els vols nocturns).

L'objectiu és afrontar el problema del soroll de la manera més efectiva comprenent que les solucions han de ser ideades a la mida de les característiques de l'aeroport en qüestió. Així el *balanced approach* promogut per l'OACI busca la conciliació de dos elements oposats: d'una banda, les mesures de mitigació del soroll han de complir els requeriments locals que varien d'un aeroport a un altre, i d'una altra banda, les mesures triades han de ser prou universals per satisfer les necessitats globals i estandarditzades de les línies aèries i la indústria. Polítiques com aquestes demostren que sí que és possible trobar sinergies entre la competitivitat, la sostenibilitat i la cerca de creativitat.

*Pere Suau Sánchez (geògraf)*

### Enllaços relacionats

**La planificació urbanística i les seves implicacions en el món en globalització**


Lliçó inaugural del curs 2008-2009 de la Universitat Oberta de Catalunya

<http://www.uoc.edu/uocpapers/7/dt/cat/vegara.pdf>

**Debat virtual "Ciutats sostenibles o ciutats creatives? Reptes per a l'urbanisme del s. XXI"**

[http://www.uoc.edu/inaugural08/index\\_cat.htm](http://www.uoc.edu/inaugural08/index_cat.htm)

Citació recomanada



MUÑOZ, Francesc (mod.) (2008). «Ciutats sostenibles o ciutats creatives? Reptes per a l'urbanisme del s. XXI». A: *Debat virtual sobre la lliçó inaugural del curs 2008-2009 de la UOC* (en línia: 9-23/10/2008). UOC. [Data de consulta: dd/mm/aa].

<<http://www.uoc.edu/inaugural08/cat/debatvirtual.pdf>>



Universitat Oberta  
de Catalunya

[www.uoc.edu](http://www.uoc.edu)