

# Bones Pràctiques

# 05

Gener-Març  
2012

## Protagonistes

Rafael Reina (Programa d'educació viària a Palau-solità i Plegamans) i Eva Sánchez (Camins escolars del CEIP Sant Joan)

## En profunditat

Sobre les *smart cities* i la intel·ligència urbana, per Xavier Boneta

## Entrevista

Albert Vidal. Coordinador de recerca d'Í2CAT, sobre l'experiència de Sant Vicenç dels Horts



## Què entenem per ciutat intel·ligent? Quina és la contribució de les tecnologies digitals a les polítiques urbanes?

Aquest cinquè número de la revista **BONES PRÀCTIQUES** l'hem dedicat a temes de territori, urbanisme i sostenibilitat.

Us apropem a dues experiències d'èxit mitjançant les entrevistes breus als protagonistes del Programa d'educació viària de Palau-solità i Plegamans i del programa "Camins escolars" de Berga. Aquestes experiències ens mostren el camí cap a una mobilitat més segura i sostenible des de l'educació i el treball transversal de diferents actors.

Xavier Boneta, ens presenta algunes reflexions entorn del concepte de *smart cities* com a eina al servei del desenvolupament i la millora de les polítiques urbanes. Les *smart cities* aprofiten el factor tecnològic per innovar la gestió energètica, del transport i de la mobilitat, dels residus i altres elements clau de les polítiques municipals.

Hem volgut complementar aquestes reflexions amb l'experiència directa de l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts, que ha estat capdavanter en el desenvolupament d'una estratègia *smart city* al seu municipi. Per aquest motiu, us oferim l'entrevista amb Albert Vidal, coordinador de recerca d'i2CAT.

Finalment, us apropem les experiències d'èxit d'altres ciutats: d'una banda, amb un breu resum de les tres bones pràctiques guanyadores dels Premis Europeus del Sector Públic 2011, i de l'altra, amb el Premi Europeu d'Espai Públic Urbà que ha obert la seva nova convocatòria 2012.

**Esperem que sigui  
del vostre interès!**

BONES PRÀCTIQUES és una revista trimestral editada pel Banc de Bones Pràctiques de la Diputació de Barcelona i la Fundació Carles Pi i Sunyer, que vol contribuir a generar un espai d'intercanvi de sabers i experiències a l'entorn de la innovació en les polítiques locals. Us

agraïrem que ens feu arribar els vostres comentaris i suggeriments per millorar-la a través de [coordinacio@bbp.cat](mailto:coordinacio@bbp.cat).

Si us voleu subscriure a la revista, doneu-vos d'alta a la Xarxa BBP a [www.bbp.cat/inscripcion\\_banco.php](http://www.bbp.cat/inscripcion_banco.php)



SI VOLEU SABER-NE MÉS:  
[www.bbp.cat](http://www.bbp.cat)  
[www.diba.cat](http://www.diba.cat)  
[www.pisunyer.org](http://www.pisunyer.org)

## Programa d'educació viària a Palau-solità i Plegamans

Rafael Reina  
Caporal responsable de la Unitat d'Educació per a la Mobilitat Segura.  
Ajuntament de Palau-solità i Plegamans



Mobilitat



### Quins factors creus que converteixen aquesta bona pràctica en una política innovadora?

El fet de que tothom tingui el seu espai i la seva responsabilitat, fomentar accions de mobilitat segura i sostenible, no tan sols per als estudiants, sinó també per a pares, mares i professors. Incloure les accions en el dia a dia i convertir-les en hàbits.

### Seria útil estendre-la a altres territoris? Per què?

Traslladar el nostre projecte a altres municipis significaria crear una xarxa de camins i accions cap als centres escolars, convertir la bona pràctica en un model de referència i que tots els municipis es gestionessin de la mateixa manera. Seria importantíssim que tots els municipis fessin servir els mateixos criteris per gestionar la mobilitat dels voltants dels centres escolars.

### Quins són els grans reptes de les polítiques locals de mobilitat actualment?

Aconseguir que els centres de les poblacions i els seus trajectes més curts es facin de manera

sostenible i segura. Potenciar el transport públic, habilitar i desenvolupar espais per a vianants i vehicles ecològics. Apostar fort per un canvi d'hàbits en el dia a dia dels habitants de poble.

### El BBP és una bona eina per abordar-los? Com?

El BBP es una de les millors eines de les quals disposem actualment en temes de mobilitat, per la diversitat de bones pràctiques, el contacte directe amb altres tècnics i la possibilitat de disposar d'un gran ventall de notícies, cursos, estudis, subvencions, accions. En aquest sentit la Diputació de Barcelona, amb la creació de la Xarxa MOBAL, també ens dóna una eina molt bona.

### Com en podem treure més profit? Què li falta al BBP? Com el milloraries?

Amb un major reconeixement per part dels dirigents de les polítiques (àmbits) que es veuen reflectides al BBP. Personalment, crec que hauria de ser el vademècum de totes les accions en àmbits com ara la mobilitat, el comerç, la gent gran i d'altres. Tots haurien de consultar el BBP abans de fer qualsevol acció.

## Camins escolars a Berga

Eva Sánchez  
Tècnica d'Educació de l'Ajuntament de Berga



Sanitat pública



### Quins factors creus que converteixen aquesta bona pràctica en una política innovadora?

La seva transversalitat en els diferents àmbits de ciutat fa que els camins escolars fomentin l'autonomia personal dels infants de sis a dotze anys, treballin l'educació viària, es conscienciïn de la importància del nostre entorn i dels efectes de la contaminació al nostre planeta en la biodiversitat, i fomentin els hàbits saludables pel fet d'estimular l'exercici físic i donar a conèixer l'entorn i el teixit comercial amb el qual compta el municipi.

### Seria útil estendre-la a altres territoris? Per què?

Crec que el sol fet d'educar els infants en la importància del medi ambient i el fet de treballar en els diferents hàbits, fa que el projecte sigui útil i necessari. Cal tenir en compte que cada territori és diferent i, per tant, la implantació d'un projecte d'aquestes característiques s'ha de fer segons les necessitats de cada poble o ciutat.

### Quins són els grans reptes de les polítiques locals d'educació actualment?

El gran repte passa perquè la ciutadania cregui en el seu municipi com un poble o ciutat educador, que aposta per una bona planificació educativa, que ofereix activitats per a totes les edats, que treballa en xarxa amb diferents entitats i associacions per assolir aquest caràcter educador de ciutat, que vetlla per la infància, per la formació, per l'ocupació juvenil...

### El BBP és una bona eina per abordar-los? Com?

Sí, és un instrument on es comparteixen experiències, on s'aproximen els municipis i on queda recollida molta informació de caràcter municipal.

### Com en podem treure més profit? Què li falta al BBP? Com el milloraries?

Conec poc el butlletí però el trobo complet ja que va destinat als diferents àmbits municipals. Seria molt útil algun recull esporàdic sobre una mateixa temàtica, segur que hi ha un munt d'experiències interessants per aprendre.

Consulteu les fitxes  
d'aquestes pràctiques a  
[www.bbp.cat](http://www.bbp.cat)

## Sobre les *smart cities* i la intel·ligència urbana

**Xavier Boneta.** Observatori Territorial. Diputació de Barcelona

El naixement i el desenvolupament de les ciutats estan vinculats a la innovació tecnològica. No és possible entendre els canvis urbans al llarg de la història sense trobar en tots el rastre de nombrosos avenços tecnològics. Les ciutats "respiren" tecnologia pels quatre costats.

**S**mart és l'últim gran adjectiu aplicat a la ciutat. Hem conegut *edge cities*, *post-oil cities*, *slow cities*, *sustainable cities*, ciutats ubiqües, ciutats sense cotxes, ciutats híbrides, ciutats creatives..., infinitat d'etiquetes que s'han aplicat al fenomen urbà durant els darrers anys.

Les *smart cities* representen una nova aportació al discurs urbà i, al mateix temps, una marca sovint equívoca. El concepte *smart* sorgeix probablement del màrqueting empresarial, de la mà de conceptes com ara *smart growth* (teoria de la planificació urbana desenvolupada els anys noranta, molt lligada a les teories de la ciutat compacta) o *smart grids* (xarxes intel·ligents per a la generació i distribució d'energia que permeten un control més integrat i en temps real de les demandes i dels fluxos energètics al llarg d'una xarxa distribuïda de punts de consum i generació).

En realitat el concepte de *smart city* comença a estendre's i a popularitzar-se en el moment en què grans empreses tecnològiques, amb departaments de màrqueting potents, l'incorporen com a part del seu catàleg de serveis i, per tant, del seu vocabulari.

Així la *smart city* irromp en l'imaginari col·lectiu com una ciutat idíl·lica, un mar d'ubiquïtat digital on la informació flueix, la ciutadania es connecta als fluxos d'informació urbana per operar en temps real i la gestió es converteix en un procés gairebé infal·libre orientat a l'anhelada conquesta de les emissions zero, dels edificis eficients i d'una ciutat neta i segura.



### Què ofereix la *smart city*?

Una *smart city* és una ciutat que incorpora el factor tecnològic com a element central de les seves propostes de millora urbana en àmbits de gestió diversos.

A la pràctica la majoria de *smart cities* ofereixen solucions tecnològiques per a la prestació de serveis urbans en els àmbits següents:

1. Gestió energètica. Un exemple habitual d'actuació en aquest àmbit és la incorporació de *smart grids* que pot contribuir a millorar l'eficiència en la gestió de la xarxa d'energia reduint el consum global de la xarxa d'enllumenat públic, gestionant i controlant punt per punt el funcionament de la xarxa i obtenint una facturació més precisa.
2. Gestió del transport i de la mobilitat. En aquest àmbit, trobem aplicacions per a la millora del flux del trànsit i la gestió de l'aparcament en superfície a través de sensors i dispositius de control del trànsit en temps real; eines per a una millor gestió del transport públic o de l'activitat logística.

La *smart city*  
irromp en l'imaginari  
col·lectiu com una  
ciutat idíl·lica, un mar  
d'ubiquïtat digital on  
la informació flueix

3. Altres. Aplicacions sensòriques per al control remot de l'estat de capacitat dels contenidors de RSU, de les necessitats de rec de parcs i jardins o de la qualitat de l'aire; mecanismes de teleassistència ciutadana; aplicacions de realitat augmentada amb finalitats turístiques, etc.

La ciutat es converteix, així, en una plataforma generadora de dades que capturen en temps real patrons detallats de comportament i donen lloc a un nou paradigma que planteja reptes relacionats amb la llibertat individual i el dret a l'anonimat. Aquesta nova ciutat que alguns autors han qualificat d'*híbrida*, perquè pot construir capes d'informació digital sobre els espais físics, pot generar sistemes de dades oberts (*open data*) o tancats (*locked data streets*) i planteja una infinitat de nous interrogants des del punt de vista de la seva governabilitat.

Les tecnologies digitals poden suposar la gestió més eficient de determinats serveis, però també poden afavorir l'extensió de noves formes d'acció urbana (urbanisme 2.0 o urbanisme emergent) en les quals tinguin cabuda noves formes de participació.

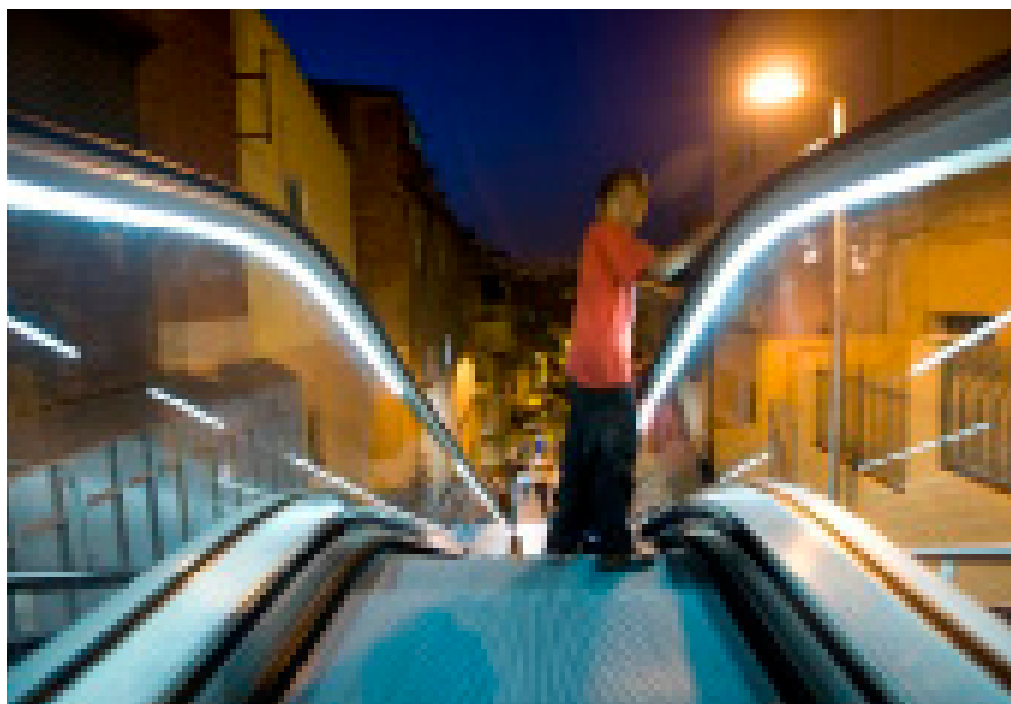
## En el fons, parlem de polítiques urbanes

De vegades, es tendeix a considerar l'estratègia *smart* d'una ciutat com si es tractés d'una política urbana més, quan hauria de ser una eina al servei del desenvolupament i la millora de les polítiques urbanes.

Analitzant amb detall alguns projectes de *smart city*, s'observa com sovint pequen d'exagerat optimisme, no tenen perspectiva global sobre el funcionament urbà i ofereixen una visió de la ciutat des de dalt, poc atenta a les persones en la línia de les teories mecanicistes sobre el funcionament urbà de la Carta d'Atenes.

Sovint s'atorga l'etiqueta de *ciutat intel·ligent* a projectes que són aproximacions sectorials de contingut energètic o d'experimentació de la ubicuitat digital.

Molts projectes fan gala d'una retòrica avantguardista farcida d'objectius de sostenibilitat, però demostren pocs



coneixements sobre ecologia urbana, sociologia urbana o, simplement, sobre la vida social dels espais públics.

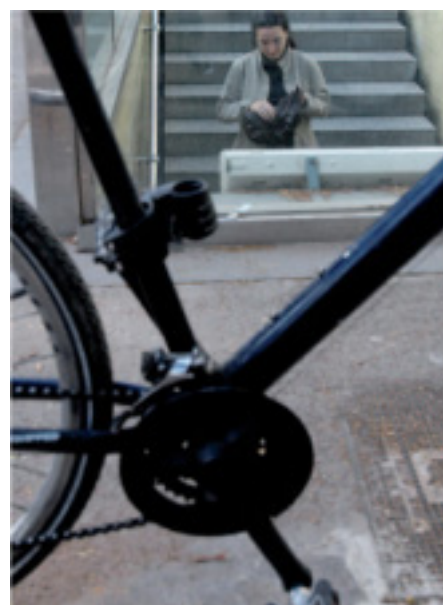
Hi ha quelcom en la idea de desenvolupar ciutats a partir d'una tecnologia que remet a les ciutats pensades i planificades fa dècades pensant en l'ús del vehicle privat. Fóra bo no repetir errors del passat.

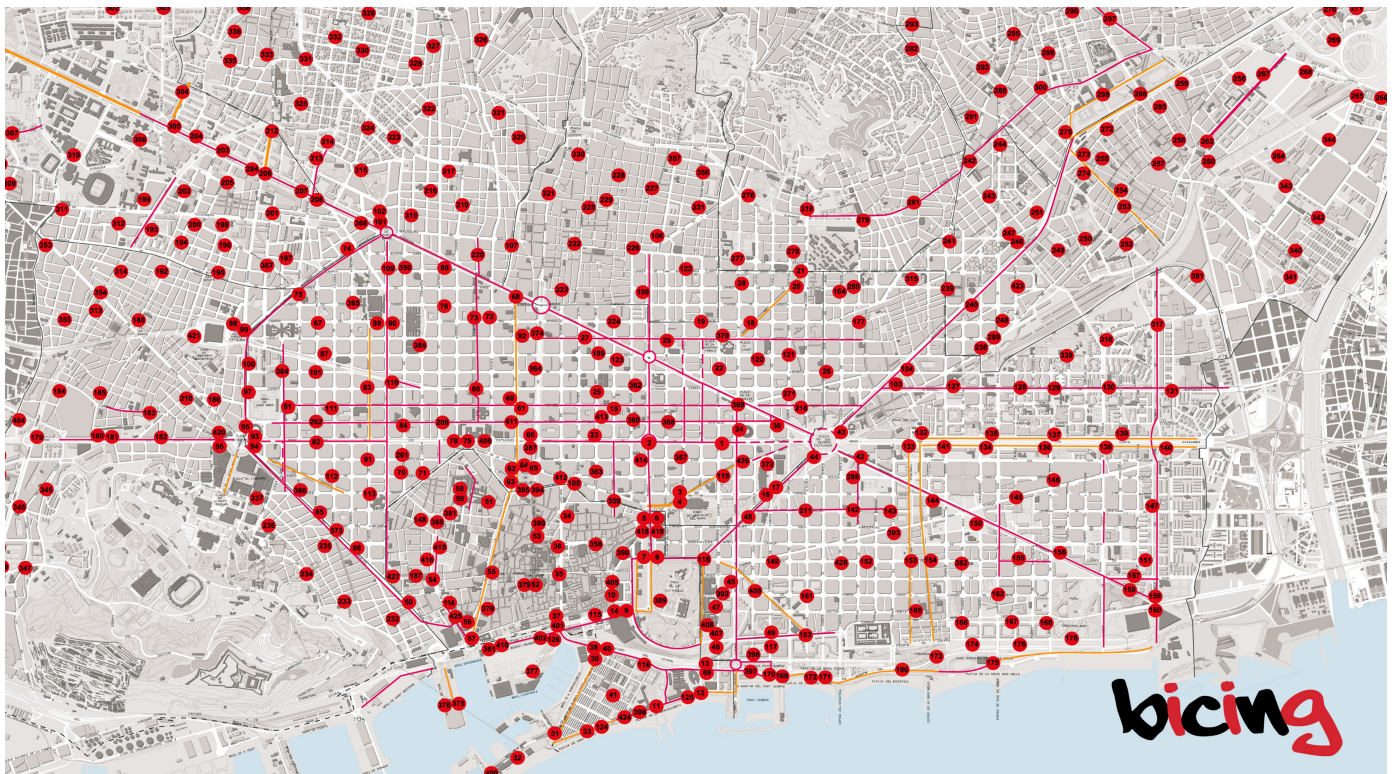
Disposar de més dades i d'informació en temps real sobre el comportament dels ciutadans i l'evolució dels fluxos de funcionament de la ciutat pot millorar, sens dubte, la provisió de determinats serveis públics. No obstant això, cal mesurar amb rigor fins on ens pot portar aquesta suposada panacea.

Projectes constructius *ex novo* basats en la introducció intensiva de solucions digitals que pretenen automatitzar la vida a la ciutat atreuen avui l'atenció com en el seu moment ho van fer les primeres eco-ciutats, superant amb el nou paradigma del "tot connectat" l'anterior de la "ciutat sostenible".

Com amb els ecobarris, el barri més eficient és el que es reforma, no el que es construeix de nou. De la mateixa manera, **la ciutat més intel·ligent és la que es reinventa**, la que millora els seus processos i treballa sobre l'espai construït, no la que creix innecessàriament, encara que sigui amb l'excusa d'un futur tecnològic prometedor.

La ciutat es converteix, així, en una plataforma generadora de dades que captura en temps real patrons detallats de comportament





## La intel·ligència de les ciutats està al carrer

La ciutat és densitat, complexitat, conflicte, intensitat, activitat i barreja d'usos. I en aquest context, els avenços tecnològics tenen i tindran un paper fonamental en els processos de transformació urbana dels propers anys i en l'agenda de les polítiques públiques urbanes. Tanmateix, els reptes de les nostres ciutats seguiran remetent a qüestions més relacionades amb l'organització social de la convivència, amb la manera com accedim als serveis que la ciutat ofereix, amb la forma de l'espai físic, amb el disseny i la regulació de l'espai públic, amb els incentius i els principis de sostenibilitat local o amb l'activitat econòmica.

La intel·ligència de les ciutats no resideix només en la seva tecnologia. De fet, en depèn poc. Per això és important dotar de bases conceptuals i ideològiques aquestes transformacions tecnològiques. Molts dels problemes que es pretenen resoldre amb solucions *smart* són essencialment de comportament individual i d'organització col·lectiva, com són, al cap i a la fi, la majoria de conflictes urbans.

La intel·ligència urbana està al carrer i en les persones, com ja va apuntar Jane Jacobs. El veritable laboratori urbà és el

carrer i la veritable intel·ligència de la ciutat radica en el gairebé miraculós ordre inestable i espontani en què es dona la vida a la ciutat.

Són les relacions socials, les persones, les que generen la intel·ligència del funcionament de les ciutats. Imperfectes, conflictives, caòtiques de vegades, millorables sempre. La tecnologia només facilitarà certs processos i la lògica de la vida col·lectiva superarà qualsevol intent d'implantar sistemes excessivament complexos. La tecnologia que dona intel·ligència a la ciutat i que fa que les coses funcionin té a veure amb la diversitat, la confiança recíproca, la trobada de l'altre o la capacitat d'apropiar-se i construir la ciutat de manera conjunta. El determinisme tecnològic xocarà irremediablement amb la impredecibilitat i la complexitat de la vida urbana si s'imposen les estratègies *top-down* de sofisticació tecnològica en un moment, a més, de dificultats pressupostàries per a les entitats locals.

L'objectiu, no ho perdem de vista, és gaudir de ciutats pensades i gestionades de manera intel·ligent, no de ciutats plenes d'artefactes intel·ligents.



La tecnologia que dona intel·ligència a la ciutat i que fa que les coses funcionin té a veure amb la diversitat, la confiança recíproca, la trobada de l'altre o la capacitat d'apropiar-se i construir la ciutat de forma conjunta

## Guanyadors dels Premis Europeus del Sector Públic 2011:

L'Institut Europeu de l'Administració Pública, en la seva cerimònia anual de premis a les millors bones pràctiques del sector públic, ha atorgat els seus guardons a l'Ajuntament de Bilbao, en la categoria de "Serveis públics intel·ligents"; al govern municipal de Viena, en la de "Solucions per a l'ambientalització del sector públic", i al govern de Portugal, en la de "Govern obert i governança col·laborativa".

En total s'hi van presentar 274 projectes de 32 països diferents. La iniciativa de Bilbao "Gestió política basada en l'austeritat econòmica i els pressupostos estratègics" reconeix la seva gestió pressupostària eficient lligada a les línies estratègiques de la ciutat i a l'assoliment de resultats, en un context de dèficit zero.

El projecte de Viena ha permès generalitzar els criteris de la compra verda al conjunt de l'administració municipal. En el cas de Portugal, s'ha aconseguit incorporar les associacions d'immigrants en la política d'acollida i integració social dels immigrants.

[www.epsa2011.eu](http://www.epsa2011.eu)

## El projecte "Atenea", seleccionat per la FEMP com a bona pràctica

La Federación Española de Municipios y Provincias ha seleccionat el projecte "Atenea", desenvolupat per l'Àrea de Desenvolupament Econòmic i Ocupació de la Diputació de Barcelona, per tal d'incorporar-lo a la publicació *Manual de buenas prácticas de políticas activas de empleo para las mujeres desde el ámbito local*. Aquest projecte estava orientat a l'aprofitament del talent femení en ocupacions d'alta qualificació i va permetre que un total de 332 dones se'n beneficiessin.

El projecte "Atenea" va facilitar el contacte amb 1.639 dones qualificades, de les quals 332 van realitzar els itineraris d'inserció. El 35% de les participants es van inserir en la seva ocupació preferent. A més, el projecte també va ajudar a sensibilitzar el teixit empresarial vers l'aprofitament del talent femení i millorar, així, la seva competitivitat. Es va contactar amb 2.892 empreses, gremis, organitzacions sectorials, associacions d'empreses i institucions, 641 de les quals es van visitar, i es van establir 61 convenis de col·laboració.



projecte

ΑΤΕΝΕΑ

## Bones pràctiques a centres oberts

L'Àrea d'Atenció a les Persones de la Diputació de Barcelona, conjuntament amb la Federació d'Atenció i Educació a la Infància i l'Adolescència, organitza, per segon any consecutiu, aquestes jornades de treball i intercanvi d'experiències sobre centres oberts. El tema d'enguany és el treball en xarxa.

S'han previst quatre visites d'intercanvi, dues a centres oberts municipals i dues a centres oberts d'entitats d'iniciativa social. A la primera part de la trobada es presenta una bona pràctica, es realitza un treball d'aprofundiment que dona pas a un debat plenari, on poder compartir i reflexionar sobre les claus d'èxit del treball en xarxa.

## El projecte *Smart cities* de Sant Vicenç dels Horts **Albert Vidal**

“La integració en l'operativa habitual dels gestors d'una ciutat és un repte que serà fonamental en els propers anys”



**Albert Vidal**  
Coordinador de recerca  
d'i2CAT

Quins són els elements clau del projecte “Smart cities” de Sant Vicenç dels Horts?

Darrerament, moltes ciutats han començat a parlar de projectes per dotar de certa intel·ligència les infraestructures de la ciutat per fer-ne una gestió més eficient i donar un millor servei als seus ciutadans. L'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts va apostar ja fa anys, el 2007, per aquest tipus de projectes innovadors fonamentalment per les oportunitats que podien suposar per la ciutat i els seus habitants. Aquest projecte va tenir des del seu inici la participació del centre de recerca i2CAT i la Universitat Politècnica de Catalunya, i ha permès validar sobre un entorn urbà les tecnologies desenvolupades en el sector emergent de les *smart cities*.

Què diria als qui creuen que un projecte com aquest no és prioritari en un moment com l'actual?

Atesa l'actual conjuntura econòmica i social en la qual ens trobem, ningú està disposat a fer despeses innecessàries ni a fer inversions que no suposin un retorn a curt termini. Precisament, aquest tipus de projectes el que es proposen és arribar a desenvolupar tecnologies i serveis que ajudin a millorar l'eficiència de la gestió ciutadana. Per tant, és una inversió que pretén generar estalvis a curt termini. Per posar un exemple, aquest tipus de projectes permeten que el reg de parcs i jardins s'optimitzi de manera que no es malbarati aigua, la qual cosa significa una reducció de costos en la factura de

Aquest tipus de projectes el que es proposen és arribar a desenvolupar tecnologies i serveis que ajudin a millorar l'eficiència de la gestió ciutadana





l'aigua de l'Ajuntament. De la mateixa manera, es pot estalviar costos en la recollida de residus, en l'enllumenat, en la gestió del trànsit o en la gestió de l'aparcament.

#### Quins resultants i impactes ha tingut la implementació del projecte?

Per una banda, el projecte ha aconseguit validar amb èxit les tecnologies que en un futur proper formaran part de moltes ciutats. I de l'altra, també s'ha aconseguit que Sant Vicenç dels Horts hagi estat exemple i referència per a molts projectes de *smart cities* que s'han fet a posteriori. Per exemple, algunes ciutats més importants, com ara Barcelona, Sant Cugat o Lleida, ara estan plantejant els seus projectes on part de les tecnologies involucrades són les mateixes que s'han fet servir a Sant Vicenç dels Horts. El projecte també està tenint impacte sobre les empreses del sector que s'han interessat pels seus resultats i algunes han decidit fer projectes a Sant Vicenç, exercint d'aquesta manera de pol d'innovació. El projecte també permetrà que emprenedors i empreses joves puguin desenvolupar noves aplicacions i serveis al voltant de les *smart cities*.

#### Quins són els principals problemes que us heu trobat en el seu desenvolupament?

Com a projecte amb un fort component tecnològic, els principals problemes i inconvenients amb què ens hem trobat no han estat de caire tecnològic, sinó més aviat qüestions del desplegament de la tecnologia i l'esforç que s'ha hagut de fer

per no ser intrusius amb la via pública i l'operativa habitual de gestió de la ciutat.

#### El desenvolupament del projecte ha comportat canvis en la manera de treballar o en l'organització interna de l'Ajuntament?

El projecte té l'objectiu principal de validar la tecnologia i no tant d'implantar un sistema de gestió urbana. En qualsevol cas, la integració en l'operativa habitual dels gestors d'una ciutat és un repte que serà fonamental en els propers anys.

#### Com ha estat la col·laboració, si és que n'hi ha hagut, amb altres administracions pel que fa al desenvolupament del projecte?

El mateix Ajuntament ha tingut una predisposició total a l'hora de col·laborar tant amb els centres de recerca que han fet l'execució del projecte com amb altres administracions, com ara la Generalitat, la qual, inicialment, va donar suport i va impulsar el projecte.

#### Creus que el projecte "Smart cities" de Sant Vicenç dels Horts és transferible a altres ciutats de Catalunya? Què recomanaries a altres municipis que vulguin engegar un projecte similar?

L'experiència desenvolupada a Sant Vicenç dels Horts es pot exportar fàcilment a altres ciutats de Catalunya i de la resta del món. Com a prova de la internacionalització del sector de les *smart cities*, el passat novembre de 2011, a Barcelona, va tenir lloc un esdeveniment a escala internacional

anomenat Smart City Expo World Congress, amb la presència de més de sis mil visitants i expositors nacionals i internacionals, tots interessats per aquest tipus de solucions.

A les ciutats interessades a desenvolupar aquest tipus de projectes, només els cal contactar amb centres tecnològics o empreses amb experiència en aquest sector emergent, com ara i2CAT, que els ajudaran a plantejar el tipus de projecte més adequat a les necessitats específiques de cada ciutat i també a cercar maneres per finançar-los.

#### Com s'imagina Sant Vicenç d'aquí cinc o deu anys?

Sant Vicenç va posar la seva primera pedra amb aquests projectes innovadors per esdevenir una ciutat emprenedora i això es demostra amb el fet que a partir d'aquest projecte n'hagin sorgit altres de nous. Continuar aquest procés que ja s'ha iniciat, permetrà que la ciutat guanyi cert prestigi en l'àmbit de la innovació urbana, que tant empreses com altres entitats mostrin el seu interès en el que s'hi fa i que esdevingui un pol d'innovació que pugui atreure cap a Sant Vicenç tant empreses de fora com impulsar l'emprenedoria local.

## Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà



**E**l Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà és un certamen biennal organitzat per sis institucions europees amb l'ànim de reconèixer i estimular els projectes de recuperació i defensa de l'espai públic a les nostres ciutats. El Premi, creat l'any 2000, celebra la seva setena edició l'any 2012. Aquesta convocatòria romandrà oberta fins al 19 de gener de 2012.

És una iniciativa del Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) que, arran de la seva exposició "La reconquesta d'Europa" (1999), va decidir ser testimoni del procés de rehabilitació dels espais públics que té lloc en moltes ciutats europees.

El Premi va néixer amb la finalitat de reconèixer i promoure el caràcter públic dels espais urbans, com també la seva capacitat de cohesió social. Assumint les ambigüitats inherents a la noció d'espai públic, el Premi és l'únic a Europa que reconeix i promou un espai alhora públic (obert i d'accés universal) i urbà. D'aquesta manera, es distingeix d'altres iniciatives centrades en la figura de l'arquitecte i dels premis consagrats al paisatge, per posar de relleu el caràcter relacional i cívic de l'espai típicament urbà.



[www.publicspace.org/ca](http://www.publicspace.org/ca)

proposa, consulta, participa...

[www.bbp.cat](http://www.bbp.cat)