

Nicola Valentino Canessa, <https://orcid.org/0000-0002-4537-7210>

Dipartimento di Architettura e Design, Scuola Politecnica, Università di Genova, Italia

[nicolavalentino.canessa@unige.it](mailto:nicolavalentino.canessa@unige.it)

**Abstract.** Nel 1992 le città di Barcellona e Genova hanno entrambe iniziato il loro percorso di trasformazione recente, la prima con le Olimpiadi e la seconda con le Colomiane. Mentre la prima ha capitalizzato le sue trasformazioni e da quelle ha cominciato un percorso estensivo legato ad investimenti sia pubblici che privati, la seconda ha vissuto su processi legati ai grandi eventi, accadimenti o finanziamenti (G8, Genova Capitale della Cultura, crollo del Viadotto Morandi, PNRR, ecc.). È interessante notare che in entrambe le città fino ad oggi la partecipazione o l'attivazione dei cittadini dipende molto da quanto la città cerca di trovare consenso sulle operazioni di trasformazione più che dalle scelte progettuali, con un approccio molto *top-down*, che però si configura similmente in tutte le grandi e medie città europee che difficilmente riescono a dare spazio o importanza ai processi *bottom-up* se non quando sinergici ad una strategia già pianificata.

**Parole chiave:** Trasformazione urbana; Partecipazione; Dibattito pubblico; Piattaforme di co-decisione.

Genova e Barcellona, sono città molto simili e molto diverse, entrambe con un passato industriale molto caratterizzante, costrette diversamente tra mare e montagna, hanno cambiato passo nel loro percorso di rilancio all'inizio degli anni '90. Questo articolo ripercorre un arco di circa 30 anni di trasformazioni urbane delle due città e analizza i differenti approcci di partecipazione (all'autostima, selettiva e attiva) sperimentati dalle rispettive amministrazioni.

## Partecipazione all'autostima. Le città dei grandi eventi

Per Genova e Barcellona, ma lo stesso vale per molte città europee, nel periodo tra gli anni '90 e il l'inizio del XXI secolo la

partecipazione della cittadinanza, tolti alcuni casi specifici con gruppi di quartiere, comitati o associazioni, è pensata dalla pubblica amministrazione come un meccanismo per accrescere

## Genoa and Barcelona. Urban transformation and participation

**Abstract.** In 1992 the cities of Barcelona and Genoa both began their recent transformation journey, the former with the Olympics and the latter with the Colomians. While the former capitalised on its transformations, beginning an extensive path of both public and private investments, the latter focused on processes related to major events, happenings or funding (G8, Genoa Capital of Culture, Morandi Viaduct collapse, the national resilience and recovery plan (NRRP), etc.). It is interesting to note that, to date, in both cities, citizen participation or activation largely depends on how much the city seeks consensus on transformation operations more than on design choices by adopting a top-down approach, which is similarly configured in all large and medium-sized European cities. They hardly give space or importance to bottom-up processes except when synergistic to an already planned strategy.

l'autostima urbana. Questo modello si innesca perché le grandi trasformazioni urbane di questo periodo sono legate principalmente ai grandi eventi che portano risorse o visibilità alla città. Nel cinquecentenario della scoperta dell'America, Genova comincia il suo cambiamento radicale da città industriale a città culturale e turistica. Il primo tassello di questo ridisegno della città attraverso le Colomiane è legato al progetto di Renzo Piano del Porto Antico che viene aperto alla cittadinanza eliminando per la prima volta la barriera tra città e porto (Gabrielli, 2005). Nello stesso anno la città di Barcellona con l'occasione di ospitare le Olimpiadi (Gambino *et al.*, 2005), subì una radicale riqualificazione seguendo il piano sviluppato da Oriol Bohigas, con interventi su tutta la città, tra cui la ristrutturazione dell'Estadi Olímpic e la costruzione del Palau Sant Jordi progettato da Arata Isozaki sulla collina del Montjuïc, il Villaggio Olimpico nel distretto riqualificato del Poblenou e la realizzazione del Parc del Mar e dell'area Diagonal Mar che restituì alla città un rinnovato accesso alle spiagge (Costa, 2004).

Gli eventi del 1992 hanno segnato uno spartiacque per Genova e Barcellona, cominciando a cambiare radicalmente l'immagine delle due città e aumentandone l'attrattiva. In entrambi i casi la città ha lavorato con un progetto massivo di informazione verso i cittadini che infondesse un senso di autostima e appartenenza, conseguentemente ottenendo un buon consenso senza la necessità di aprire ad una partecipazione attiva alle fasi progettuali delle trasformazioni urbane.

Per entrambe le città gli eventi organizzati fino al 2004 hanno garantito questo tipo di interazione con la propria cittadinanza. Da un lato a Genova i fondi per l'organizzazione del G8 del 2001 vengo utilizzati per il restauro delle facciate dei principali edifici

**Keywords:** Urban transformation; Participation; Public debate; Co-decision platforms.

Genoa and Barcelona are very similar and yet very different cities. Both have a highly defining industrial past, one faces the constraints of the sea and the other of the mountains. Their revitalisation journey changed pace in the early 1990s. This paper traces a span of about 30 years of urban transformations of the two cities, analysing the different approaches to participation (to selective and active self-esteem) experienced by the respective administrations.

## Participating to build self-esteem. Cities of events

In the period between the 1990s and the early 21<sup>st</sup> century, the public administration of Genoa and Barcelona,

as also in many European cities, considered citizen participation, apart from a few specific cases of neighbourhood groups, committees or associations, a mechanism to increase urban self-esteem. This pattern stems from the fact that the major urban transformations of this period are mainly related to leading events that bring resources or visibility to the city.

On the 500<sup>th</sup> anniversary of the discovery of America, Genoa began its radical change from an industrial city to a cultural and tourist city. The first step in redesigning the city through the *Colomiane* is related to Renzo Piano's design of the Old Port, which was opened to citizens, thus eliminating the barrier between city and port for the first time (Gabrielli, 2005). That same year, when hosting the Olympics (Gambino, et al, 2005), the city of Barcelona underwent radical redevelop-

pubblici genovesi e per la pedonalizzazione di alcuni spazi centrali. Viene però anche data la possibilità di cofinanziare i condomini privati per restaurare le facciate del centro storico, con percentuali differenti a seconda della loro localizzazione rispetto alle principali arterie turistiche, successivamente fulcro dell'evento Genova Capitale della Cultura Europea 2004 (Gastaldi, 2009). Dall'altro lato Barcellona prosegue la sua trasformazione dell'area del Poblenou, con la riqualificazione del quartiere dell'@22, ma soprattutto con il completamento dell'area della Diagonal Mar in preparazione del Forum Universale delle Culture nel 2004.

Dagli inizi del XXI secolo ai cittadini, nel rapporto tra dare e avere dell'impatto delle trasformazioni non è più sufficiente la sola autostima urbana (Franceschini, 2016). In più i grandi eventi cominciano ad essere molto criticati, in quanto le grandi trasformazioni portano anche molti problemi, spesso di carattere economico. Per questo motivo comincia a cambiare la modalità di approccio tra municipalità e cittadini nelle grandi città, dove spesso cambia la scala degli interventi e di conseguenza l'interesse di chi non abita nelle immediate vicinanze.

Invece i processi di autostima urbana si concentrano sulle grandi visioni territoriali, come i progetti di Grand Paris<sup>1</sup>, Grand Genève<sup>2</sup> o Luxemburg in Transition<sup>3</sup> che mostrano alla cittadinanza scenari futuri alternativi dello sviluppo urbano e territoriale con la possibilità di integrare progetti differenti in una nuova visione di urbanità condivisa. Il Governo Catalano fece una operazione simile e precursora, all'inizio degli anni 2000, con Hyper-Catalunya<sup>4</sup>, che raccontava una visione di cambio di scala della lettura territoriale con un solo macro-scenario composto dalla sovrapposizione di molti livelli strategici che permettevano di leggere tutta la Catalunya come un'unica città.

opment by following the plan developed by Oriol Bohigas. Interventions were implemented all over the city, including the renovation of the Estadi Olímpic and the construction of the Palau Sant Jordi designed by Arata Isozaki on the Montjuïc hill, the Olympic Village in the redeveloped Poblenou district, and the construction of the Parc del Mar and the Diagonal Mar area, which gave the city renewed access to the beaches (Costa, 2004).

The events of 1992 marked a watershed for Genoa and Barcelona, beginning to radically change the image of the two cities and enhancing their attractive features. In both cases the city adopted a massive information project for citizens to instil a sense of self-esteem and belonging, consequently gaining good acceptance without having to seek active participation during the design phases of urban transformations.

For both cities, the events organised until 2004 ensured this kind of interaction with their citizens. Genoa allocated funds for the organisation of the 2001 G8 restoration works on the façades of the main Genoese public buildings, and to create pedestrian areas in some central spaces. However, the possibility was also given to co-finance private apartment buildings in restoring façades in the historic city centre, with different percentages depending on their location in relation to the main tourist street axes, later the focus of the event Genova *Capitale della Cultura Europea 2004* (Gastaldi, 2009). Barcelona, instead, continued its transformation of the Poblenou area by redeveloping district @22, but especially by completing the Diagonal Mar area in preparation for the Universal Forum of Cultures in 2004.

Since the early 21st century, urban self-esteem alone is no longer sufficient for

### **Partecipazione selettiva. Le città delle scelte**

Il modello selettivo (Caudo and De Leo, 2018) è alla base di molti processi partecipativi, affrontati con metodi e obiettivi differenti, sia quando si mostrano soluzioni alternative tra cui scegliere, sia quando si lascia libertà al cittadino di proporre soluzioni o necessità.

Il processo partecipativo, successivamente al 2004, a Barcellona si è concentrato su diverse trasformazioni puntuali, come le riqualificazioni industriali delle Fabbriche delle Idee, o le enormi trasformazioni urbane concentrate, come la rinaturalizzazione del corridoio ferroviario della Sagrera. In questi casi si è privilegiato una partecipazione degli abitanti limitrofi agli interventi e una comunicazione cittadina del buon esito delle progettualità. Sono state diverse le modalità di partecipazione attuate in una trasformazione urbana con un'estensione capillare come il progetto *Superilles*, soprattutto perché il lungo periodo temporale che lo caratterizza ha visto molte modifiche e varianti di progetto, ma soprattutto diversi modi di porsi della città rispetto alla collettività e per questo vale la pena ripercorrerli.

Nel 2003 Salvador Rueda, coordinatore dell'Agenzia di Ecologia Urbana di Barcellona, immagina un piano rivoluzionario per la città (Rueda, 2007). Questo piano è quello che oggi e dal 2016 sta portando all'attuazione del progetto *Superilles*. Il progetto originale puntava a far diventare Barcellona la prima grande città dove la maggior parte delle strade non fosse destinata alle auto e dove di conseguenza per muoversi dentro alla città (similmente a come sarà poi teorizzato da Carlos Moreno per la città dei 15 minuti) non sia necessario possedere una macchina e ci si possa muovere con la mobilità pubblica o lenta.

La prima visione di Rueda, completamente *top-down*, era effet-

citizens, in the give-and-take of the impact of transformations (Franceschini, 2016). In addition, large events are now being criticised, as extensive transformations also bring many problems, often economic ones. Hence, municipalities' approach to citizens is changing in large cities, where the scale of interventions often changes and, consequently, the interest of those who do not live in the immediate vicinity. Instead, urban self-esteem processes focus on large territorial visions, such as the *Grand Paris*<sup>1</sup>, *Grand Genève*<sup>2</sup> or *Luxemburg in Transition*<sup>3</sup> projects that show citizens alternative future scenarios of urban and territorial development with the possibility of integrating different projects into a new vision of shared urbanity. The Catalan government implemented a similar early initiative in the early 2000s with *Hyper-Catalunya*<sup>4</sup>, which presented

the vision of a change of scale of territorial interpretation with a single macro-scenario comprising the overlap of many strategic levels allowing to view all of Catalunya as a single city.

### **Selective participation. Cities of choice**

The selective model (Caudo and De Leo, 2018) is the basis of many participatory processes approached with different methods and objectives, either when proposing alternative solutions to choose from, or when leaving citizens free to present solutions or needs. Since 2004, the participatory process in Barcelona has focused on different punctual transformations, such as industrial redevelopment of the Factories of Ideas, or huge concentrated urban transformations, such as the renaturalisation of the Sagrera rail corridor. Participation of the inhabitants

tivamente un progetto che immaginava la gestione del traffico (Fig. 1), infatti andava a mostrare come all'interno dell'area dell'Ensanche di Cerdà il traffico avesse troppe possibilità, diventando ipertrofico. L'idea era quella di poter creare una circolarità di traffico a 50km/h non intorno ad ogni isolato, ma adattandosi ad una maglia di isolati 3x3 (andando a riprendere una struttura urbana già immaginata da Le Corbusier) e rendendo lento o limitato il traffico interno. In quel momento però politicamente il progetto non sembrava attuabile, oltre che osteggiato dai primi tavoli di incontro con i cittadini.

Nel 2010 Manuel Gausa struttura una proposta che lavora dentro la configurazione immaginata da Rueda, andando a definire all'interno della struttura lasciata libera dal traffico un asse con una valenza più pedonale che attraversasse orizzontalmente più *Superilla* e un asse verde che gestisse la connessione mare-montagna della città (Fig. 2). Questa strategia progettuale caratterizzava così una sequenza di corridoi verdi, distanti poche centinaia di metri uno dall'altro, che configurava un *multistring central park* (Gausa, 2012) nel tessuto edilizio di Barcellona, dove ogni asse aveva la possibilità di essere specializzato (es. sport, *leisure*, *full green*, ecc.), ma la cui totalità poteva essere letta come un grande polmone di verde urbano. Il progetto, sviluppato da Gausa con il suo gruppo di ricerca GIC-lab, nel 2011 è stato presentato al MAXXI di Roma durante la mostra *Re-Cycle<sup>5</sup>* ed è stata una linea guida per l'architetto capo del Comune di Barcellona (Vicente Guallart, 2011; 2015) anche per strutturare l'idea del concorso sulle "Porte della Montagna" e per inserire il concetto di *Superilla* di Rueda, con una nuova logica, nel piano del traffico. Purtroppo,

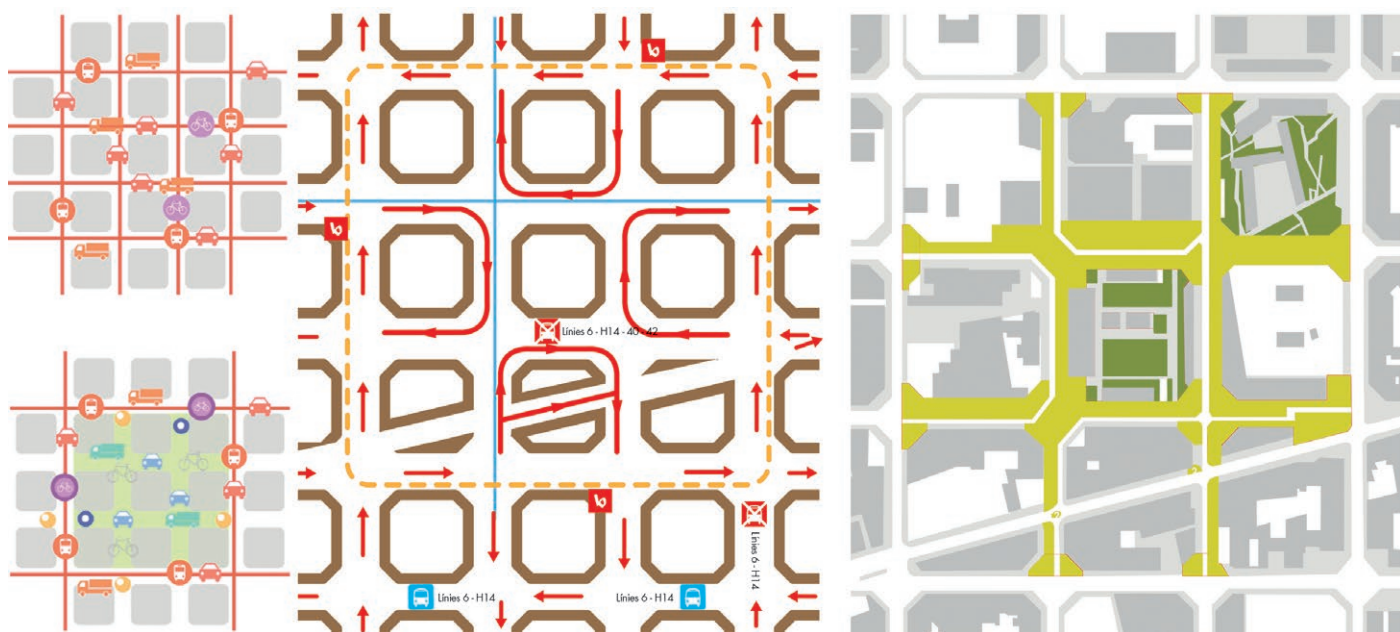
l'idea di operare sul traffico privato, per il sindaco Xavier Trias, era ancora un grosso *taboo* culturale e il piano non si attivò.

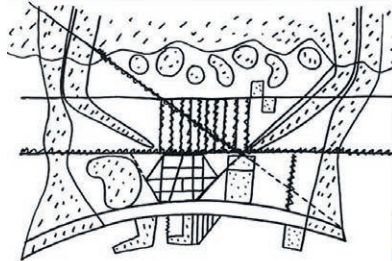
Il piano subì un'accelerata nel 2015, con la Sindaca Ada Colau, e si partì con la sperimentazione della *Superilla* Poblenou, il che implicava lavorare su un solo super isolato, scollegandolo da qualunque tipo di contesto. L'impatto fu traumatico per i residenti. Le Università e gli Istituti allestirono temporaneamente con una operazione di urbanistica "tattica" le strade. La prova passò quasi subito da temporanea a strutturale. Dopo i primi sei mesi di esperimento, a seguito di molti incontri tra il governo locale e cittadini per scegliere le configurazioni possibili degli spazi, gli abitanti cominciarono ad abituarsi ed apprezzare i nuovi spazi, decretando il successo della sperimentazione, che portò nel 2019 ad avere completate le prime cinque *Superilla* (Fig. 3).

All'inizio del 2021, anche a seguito della pandemia da COVID-19, la città di Barcellona ha ripreso l'idea di collegare tra loro le *Superilles* (Fig. 4) attraverso corridoi verdi orizzontali e verticali (Bohigas and Rueda, 2022), il che però ha portato ad un grande scontro con i comitati, che hanno vinto anche un ricorso per la riapertura al traffico degli assi orizzontali. Infatti, mentre gli assi verdi mare-montagna (come già individuato da Gausa) possono facilmente essere riconvertiti, gli assi orizzontali hanno una forte vocazione commerciale e di conseguenza una maggior resistenza al cambiamento.

A Genova invece il confronto selettivo ha avuto il suo apice in due consultazioni pubbliche, da un lato il dibattito sulla Gronda autostradale nel 2009 e dall'altro la realizzazione della nuova Diga Foranea nel 2021.

01 |





adjacent to the intervention areas and citizen communication of the successful outcome of the projects were favoured in these cases. Different modes of participation have been implemented in a capillary urban transformation such as the *Superilles* project, especially since the extensive period of time that characterises it has seen many modifications and design variants, but above all the city's various ways of approaching the community. This is why it is worth tracing them. In 2003 Salvador Rueda, coordinator

of the Barcelona Urban Ecology Agency, envisioned a revolutionary plan for the city (Rueda, 2007). Since 2016 this plan is leading to the implementation of the *Superilles* project. The original project aimed to make Barcelona the first major city where most of the street axes were not intended for cars and where, consequently, (similarly to how Carlos Moreno would later theorise for the 15-minute city) one does not need to own a car to get around the city, and can get around by public transport or slow mobility.

Rueda's first vision, which was completely top-down, was indeed a project that envisioned traffic management (Fig. 1). It showed how, in the *Ensanche* area of *Cerdà*, traffic had too many possibilities, thus becoming hypertrophic. The idea was to create traffic circulation at 50 km/h not around each block but adapting to a mesh of 3x3 blocks (going back to an urban structure already imagined by Le Corbusier), thus slowing down or limiting internal traffic. However, the project did not seem politically feasible at the

time, besides being opposed at the first citizen meeting tables. In 2010 Manuel Gausa structured a proposal that worked within the configuration imagined by Rueda by defining, within the structure left free of traffic, a street axis with enhanced pedestrian value that would horizontally cross more *Superilla*, and a green road that would manage the city's sea-mountain connection (Fig. 2). This design strategy thus characterised a sequence of green corridors, spaced a few hundred metres apart, configur-



ing a multistring central park (Gausa, 2012) in the built fabric of Barcelona, where each axis had the possibility of being specialised (e.g., sports, leisure, full green, etc.), but whose totality could be read as a large urban green lung. The project, developed by Gausa with his research group GIC-lab, was presented at MAXXI in Rome in 2011 during the *Re-Cycle*<sup>5</sup> exhibition. It was a guideline for the chief architect of the Barcelona City Council (Vicente Gualart, 2011-2015) also to structure the idea of the competition on the “Gates of the Mountain”, and to incorporate the concept of Rueda’s Superilla into the traffic plan with a new rationale. Unfortunately, the idea of operating on private traffic was still a big cultural taboo for Mayor Xavier Trias, and the plan was not activated. The plan underwent an acceleration in 2015, with Mayor Ada Colau. They

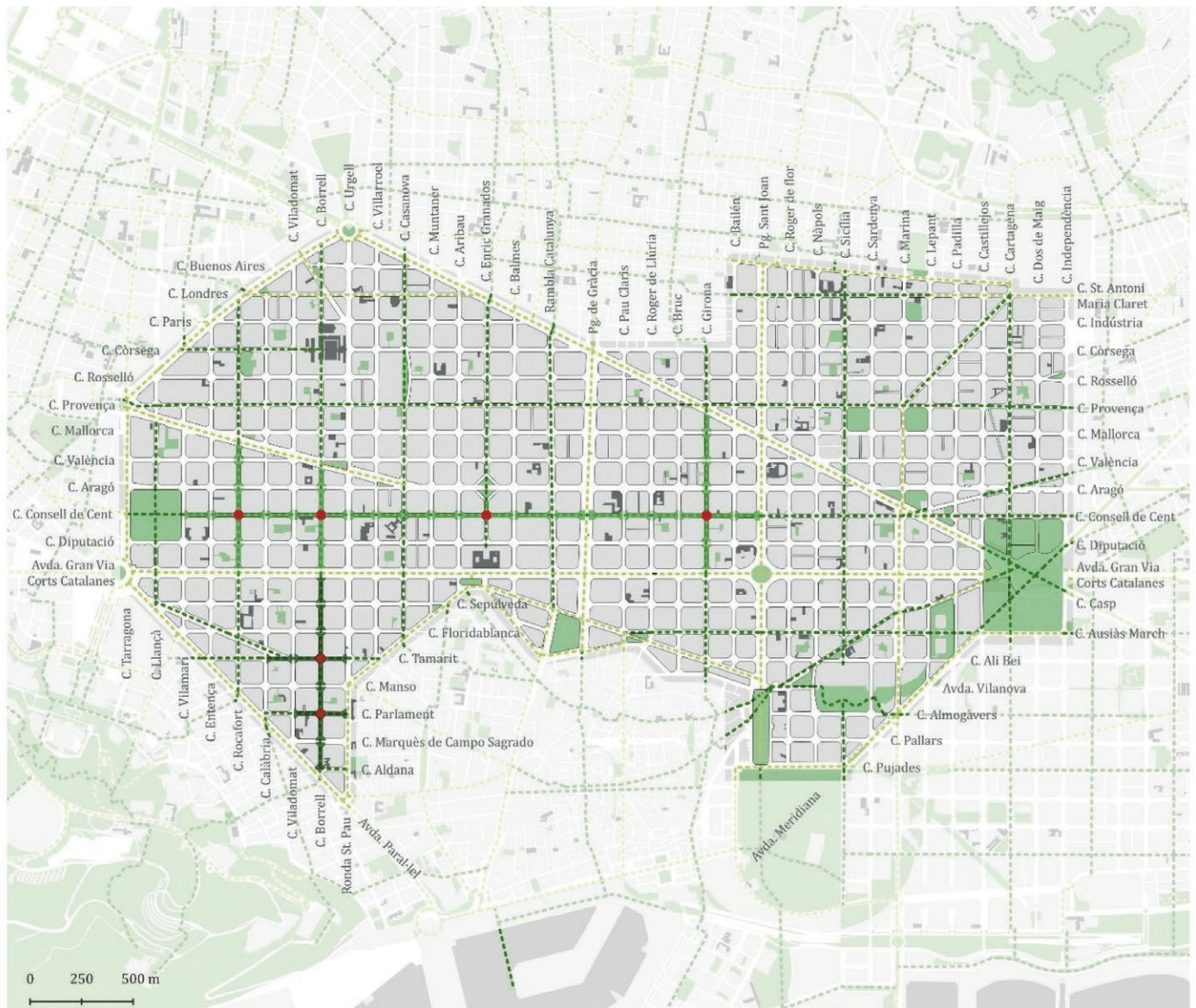
started by experimenting with the Superilla Poblenou, which implied working on a single super block, disconnecting it from any kind of context. The impact was traumatic for residents. The Universities and Institutes temporarily set up the street axes with a “tactical” urban planning operation. The trial went almost immediately from temporary to structural. After the first six months of the experiment, following many meetings between the local government and citizens to choose possible configurations of the spaces, residents began to get used to and appreciate the new spaces, decreeing the success of the trial, which led to having the first five Superilla completed in 2019 (Fig. 3). In early 2021, partly as a result of the COVID-19 pandemic, the city of Barcelona revived the idea of linking the *Superilles* (Fig. 4) through horizontal

and vertical green corridors (Bohigas and Rueda, 2022), which, however, led to a major clash with the committees, who also won an appeal to reopen the horizontal street axes to traffic. In fact, while the green sea-mountain axes (as already identified by Gausa) can easily be converted, the horizontal axes have a strong commercial calling and, consequently, greater resistance to change. In Genoa, instead, the selective confrontation culminated in two public consultations, precisely the debate on the *Gronda autostradale* in 2009, and the construction of the new Diga Foranea in 2021. The debate on the Eaves (Fig. 5) unfolded during thirteen in-depth meetings with citizens so that they could bring comments with respect to the five routes identified by the city’s new highway by-pass and on whether or not to downgrade the highway sec-

tion currently in use, which passed over the former Morandi Bridge. The meetings went on for more than four months, under the city administration of Mayor Marta Vincenzi, and after six presentation meetings, seven thematic meetings, and thirty-seven stakeholder notebooks for the choice of a route, actually led to expropriations and the start of the final and executive design, with a construction site that, however, only began in 2024. The debate on the Foranea Dam (Fig. 6), under Mayor Bucci’s first term in office, which later became a pivotal work of the national resilience and recovery plan (NRRP) at national level, also took a similar approach, with four alternatives. In this case, although the debate was open to the public, stakeholders were the port operators. In fact, in this case the assessment was more related to the impact on the

Il dibattito sulla Gronda (Fig. 5) è stato strutturato in tredici incontri di approfondimento con i cittadini, in modo che potessero portare osservazioni rispetto ai cinque tracci individuati dal nuovo *by-pass* autostradale della città e sul declassamento o meno del tratto autostradale attualmente in uso, che transitava sul ex-ponte Morandi. Gli incontri si sono susseguiti per oltre quattro mesi, sotto l'amministrazione cittadina della Sindaca Marta Vincenzi, e portò effettivamente dopo sei incontri di presentazione, sette incontri tematici, trentasette quaderni degli attori per la scelta di un tracciato, agli espropri e all'avvio della progettazione definitiva ed esecutiva, con una cantierizzazione iniziata però solo nel 2024.

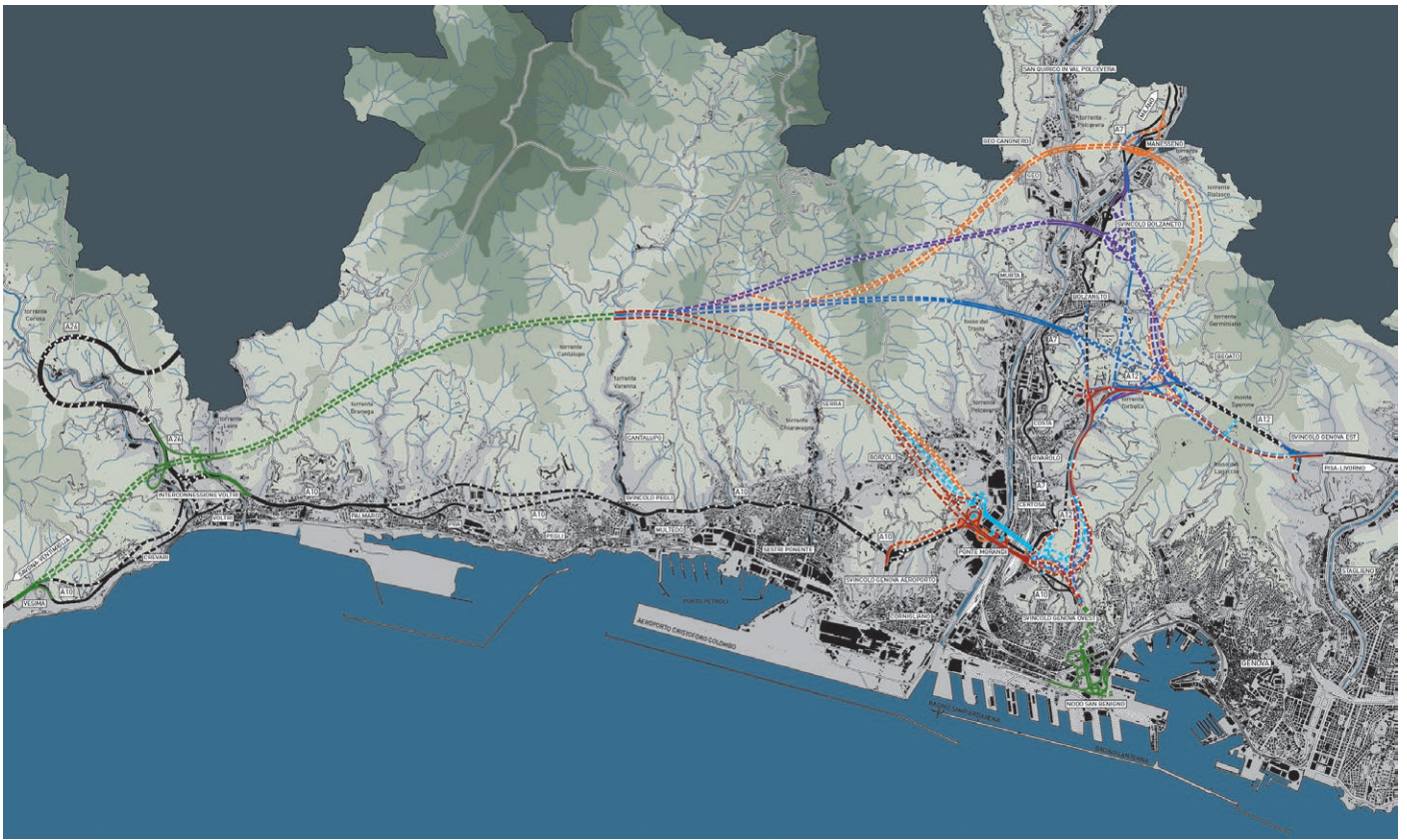
Anche il dibattito sulla Diga Foranea (Fig. 6), sotto il primo mandato del Sindaco Bucci, diventata poi opera cardine del PNRR a livello nazionale, ha avuto un'impostazione simile, con quattro alternative. In questo caso i soggetti interessati, anche se il dibattito era aperto alla cittadinanza, sono stati gli operatori portuali. Infatti, in questo caso la valutazione è stata maggiormente legata all'impatto sul mondo del lavoro all'interno dell'ambito portuale e del suo indotto, mentre nella precedente consultazione i temi caldi erano legati al rischio delle terre amiantifere e agli espropri, tematiche con un impatto più sentito dai cittadini.



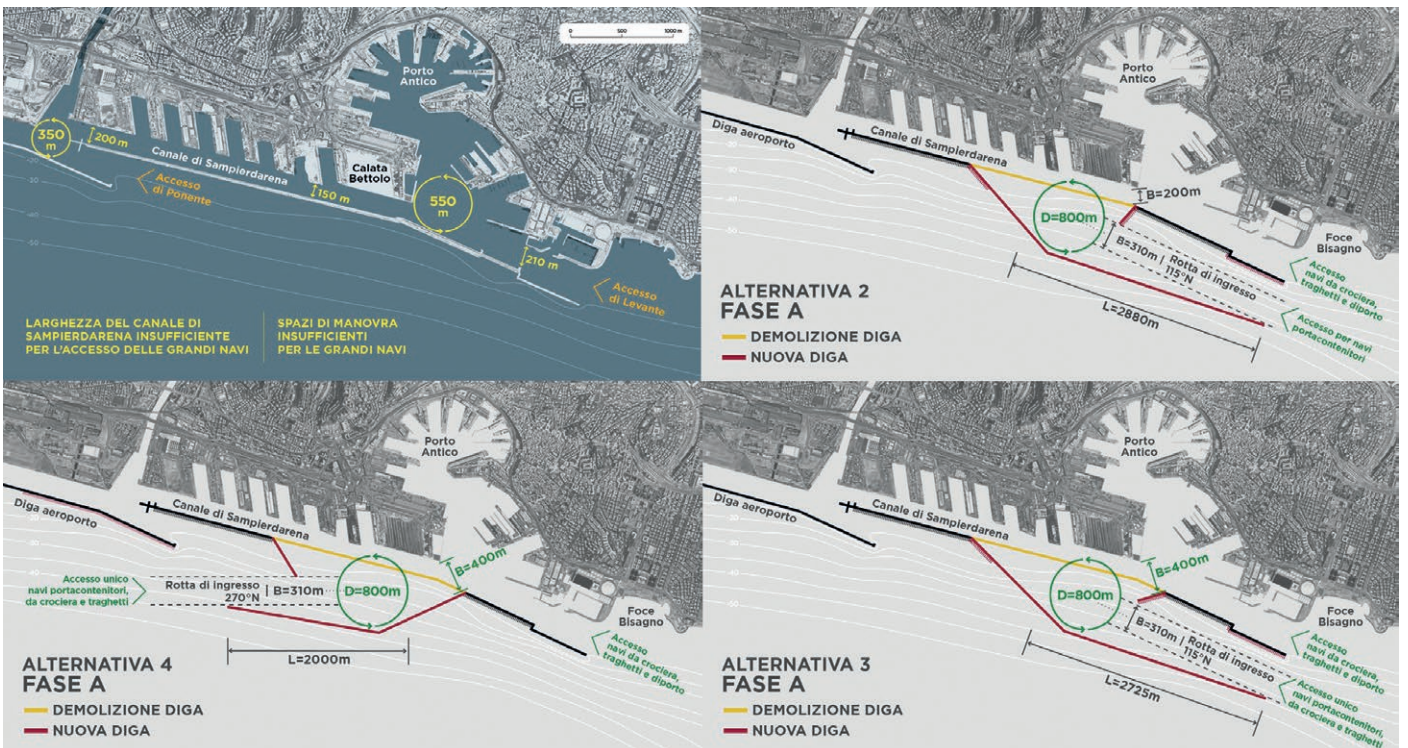
05 | Presentazione dei 5 tracciati della Gronda di Genova per il Dibattito Pubblico  
*Presentation of the 5 routes of the Genoa Eaves for Public Debate*

06 | Presentazione delle 4 proposte per la Diga Foranea per il Dibattito Pubblico  
*Presentation of the 4 proposals for the Breakwater for Public Debate*

05 |



06 |



Così come a Barcellona anche a Genova in questa fase temporale l'Università è stata motore di partecipazione urbana, generalmente attraverso a progetti finanziati dalla Comunità Europea in partnership con il Comune. Effettivamente negli ultimi dieci anni sono moltissimi i casi in cui i progetti di ricerca universitaria apre a processi di partecipazione per il cambiamento dello spazio pubblico, come per l'aggiornamento del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), il progetto per la riattivazione del quartiere del centro storico di Prè, la riqualificazione dell'ex-Caserma Gavoglio. Quest'ultima è un enorme spazio abbandonato nel cuore del quartiere del Lagaccio, che anche attraverso i progetti "URBACT III - 2nd chance - waking up the sleeping giants" di Silvia Pericu e Christiano Lepratti, "KA-AU: RESILI(G)ENCE" di Manuel Gausa con il GIC-lab e "H2020 project ECOLOPES ECOlogical building enveLOPES" di Katia Perini e Adriano Magliocco, ha dato la possibilità agli abitanti di accedere per la prima volta all'area (Fig. 7), di poter vedere e partecipare al progetto di riqualificazione degli spazi e al monitoraggio delle *nature-based solutions* proposte.

Oltre ai due momenti di dibattito pubblico visti precedentemente, veramente molti interessanti dal punto di vista partecipativo, il Comune di Genova non ha trovato altri momenti, se non parzialmente nel processo del "Parco del Ponte" a seguito del crollo del Ponte Morandi, in cui replicare l'esperienza selettiva. Questo nonostante in questo momento la città è interessata da trasformazioni urbane importanti che meriterebbero un processo partecipativo più spinto, anche perché tutte queste progettualità portano contestualmente all'espulsione degli abitanti e spesso a processi di gentrificazione. Infatti, alcune tematiche come la funivia dei forti, il tunnel sub-portuale (con il mantenimento o meno della stra-

world of work within the port and its allied industries, while in the previous consultation the hot topics were related to the risk of asbestos land and expropriations, issues with a more heartfelt impact by citizens.

Just as in Barcelona, in Genoa too, the University has been an engine of urban participation in this phase, usually through projects funded by the European Community in partnership with the City Council. Indeed, over the past ten years there have been many cases in which university research projects have opened to participatory processes for the change of public space, such as to update the PUMS (Sustainable Urban Mobility Plan), the project intended to revive the Prè neighbourhood in the city centre, the redevelopment of the former Gavoglio Police Station. The latter is a huge abandoned space in the heart of the Lagaccio neighbour-

hood, which also through the projects "URBACT III - 2nd chance - waking up the sleeping giants" by Silvia Pericu and Christiano Lepratti, "KA-AU: RESILI(G)ENCE" by Manuel Gausa with GIC-lab and "H2020 project ECOLOPES ECOlogical building enveLOPES" by Katia Perini and Adriano Magliocco, gave residents the opportunity to access the area for the first time (Fig. 7), to see and participate in the space redevelopment project, and to monitor the proposed nature-based solutions.

Apart from the two moments of public debate seen above, which were really very interesting from a participatory point of view, the City of Genoa has not found any other moment, except partially in the "Bridge Park" process following the Morandi Bridge collapse, in which to replicate the selective experience. This is despite the fact that

da sopraelevata Aldo Moro, che divide la città storica dal mare), lo Sky-metro per il trasporto pubblico nella Val Bisagno, stanno condensando diversi "comitati del no". Questo tipo di comitati si formano "naturalmente" in questi contesti e con questi progetti. Indifferentemente dalla bontà o meno dei progetti stessi, un processo partecipativo selettivo non toglie la contestazione, che resta uno strumento utile al dibattito, ma dovrebbe aiutare maggiormente a motivare scelte, spiegare scenari, modificare i progetti.

Le ultime progettazioni a livello nazionale, spesso legate al PNRR, rendono molto complessa l'organizzare di una buona partecipazione (Di Filippo, 2022). I tempi sono molto stretti e non permettono né una fase di confronto sulle idee, né sulle scelte, che implicherebbe una strutturazione di scenari alternativi e parzialmente modificabili per i quali spesso non c'è tempo.

### Partecipazione attiva. Le città dei cittadini

In soccorso a una partecipazione più attiva le *Smart Cities* possono rendere i loro dati disponibili al pubblico. Questo significa che i cittadini, sia dilettanti che professionisti, possono accedere ad alcuni dati, produrre intuizioni inaspettate, ma soprattutto informarsi per partecipare. In particolare, il requisito della partecipazione pubblica nei processi di pianificazione (Morini, 2020), beneficia molto del coinvolgimento delle persone anche attraverso i *social network* e le piattaforme pubbliche, ovviamente nei limiti di riuscire a produrre una vera partecipazione attiva e non solo ostativa. Infatti, la Comunità Europea ha appena bandito una linea di Horizon, legata al *New European Bauhaus*, su nuove metodologie digitali per i processi di *co-design* e *co-creazione* degli spazi pubblici. Per questa tipologia di processi la città di Barcellona sta speri-

the city is currently undergoing major urban transformations that deserve a more robust participatory process, not least because all these projects contextually lead to the expulsion of inhabitants and often to gentrification processes. In fact, some issues such as the cable car of the forts, the sub-port tunnel (with retention or not of the Aldo Moro causeway, which divides the historic city from the sea), and the Sky-metro for public transportation in the Bisagno Valley are generating several "no committees". These committees form "naturally" in such contexts and with these projects. Regardless of the goodness or otherwise of the projects, a selective participatory process does not remove contestation, which remains a useful tool for debate, but should help motivate choices, explain scenarios, and modify projects.

The latest designs at the national level,

often related to the NRRP, make it very complex to organise good participation (Di Filippo, 2022). The timeframe is very tight and does not allow either a confrontation phase on ideas or choices, which would imply structuring alternative and partially modifiable scenarios for which there is often no time.

### Active participation. Citizens' cities

To encourage more active participation, Smart Cities could make their data available to the public. This means that citizens, both amateurs and professionals, can access some data, share unexpected insights and, most importantly, find information in order to participate. In particular, the requirement of public participation in planning processes (Morini, 2020) also benefits greatly from people's involvement through social networks and public platforms, obviously within the





mentando dal 2016 la piattaforma *Decidim*<sup>6</sup> per la partecipazione cittadina digitale, che ha effettivamente rivoluzionato il modo in cui gli abitanti possono coinvolgersi attivamente nella gestione della trasformazione della città. Attraverso la piattaforma i cittadini possono partecipare a sondaggi, consultazioni pubbliche, forum di discussione e persino proporre progetti. Questa piattaforma digitale ha contribuito a promuovere la trasparenza, l'inclusione e la democrazia partecipativa, consentendo a tutti di esprimere le proprie opinioni e contribuire alla costruzione di una comunità più forte e coesa. Ovviamente alle spalle di tutto questo sistema c'è una struttura che spesso produce scelte guidate, approfondimenti conoscitivi dei processi in atto o delle reali possibilità realizzative di certe opere rispetto ad altre, ma sempre con l'intento di promuovere iniziative di o con i cittadini, discutere attraverso processi partecipativi, co-

produrre ed infine decidere con consultazioni pubbliche. Questo modello sta prendendo piede anche in Italia dove è stata sviluppata nel 2019 *ParteciPa*, la piattaforma del Governo italiano dedicata ai processi di consultazione e partecipazione pubblica promossa dal Dipartimento della Funzione Pubblica e dal Dipartimento per le Riforme istituzionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che si basa su *Decidim* e che ad oggi è già utilizzata da diversi Comuni e Regioni per il confronto diretto con i cittadini su moltissimi aspetti, non necessariamente di carattere urbanistico. Anche Genova ha sperimentato modelli di digitali di partecipazione, già nel 2014 ad esempio con il progetto *partecip@* per far esprimere il voto ai cittadini nei concorsi per gli spazi pubblici, ma ad oggi senza rendere questi strumenti una prassi nel dialogo tra le parti. Questi strumenti possono essere degli ottimi contenitori di

limits of being able to produce genuine active participation and not just hostile participation. Indeed, the European Community has just launched a Horizon line, linked to the New European Bauhaus, on new digital methodologies for co-design and co-creation processes of public spaces.

For these types of processes, the city of Barcelona has been experimenting with the *Decidim*<sup>6</sup> platform for digital citizen participation since 2016. It has effectively revolutionised the way residents can actively be involved in managing the transformation of the city. Through the platform, citizens can participate in surveys, public consultations, discussion forums, and even propose projects. This digital platform has helped promote transparency, inclusion, and participatory democracy, allowing everyone to voice their opinions and help build a stronger and

more cohesive community. Of course, behind this system there is a structure that often produces guided choices, cognitive insights into the processes at work or the possibility of actually implementing certain works over others, but always with the intention of promoting initiatives by or with citizens, discussing through participatory processes, co-producing and, finally, deciding through public consultations. This model is catching on in Italy as well, where *ParteciPa*, the Italian government platform dedicated to public consultation and participation processes promoted by the *Dipartimento della Funzione Pubblica* and by *Dipartimento per le Riforme istituzionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri*, was developed in 2019. The platform is based on *Decidim* and, to date, is already being used by several municipalities and regions for direct discus-

sion with citizens on a great many issues, not necessarily urban planning. Genoa has also experimented with digital models of participation, as early as 2014, for example with project *partecip@* to let citizens cast their votes in competitions for public spaces without, however, making these tools a practice in the dialogue between the parties.

These tools can be excellent containers for active participation, which is perhaps the model that best allows to combine top-down needs that are integrated with bottom-up processes. These tools can be easily used by a large number of users even if they often lack the combination with moments of confrontation and exchange (informative, cultural, planning and experimental) as were, for example, the public meetings in Genoa for the *Gronda* or the *Superilles*. In fact, in addition to obtaining a large response

(which does not always correspond to real interest), it is important to build a cultural and informational background on the projects administered to citizens and, especially, to work toward co-design processes. These tools also allow for a better model of sharing and integration in urban dynamics for projects that actually start from the bottom (associations, informal communities, etc. designated as "commoners") and which can operate on the common asset, even determining rules of management, use and enrichment of the public asset.

#### NOTES

<sup>1</sup> *Grand Paris* consultation was an ambitious initiative involving 153 multidisciplinary groups as part of an initiative called "Inventons la Métropole du Grand Paris" to count 10 scenarios presented to the citizens.

partecipazione attiva, che è forse il modello che permette meglio di combinare esigenze *top-down* che si integrano con processi *bottom-up*. Sono strumenti facilmente fruibili per un gran numero di utenti anche se spesso manca la combinazione con momenti di confronto e scambio (informativo, culturale, progettuale e sperimentale) come sono stati ad esempio gli incontri pubblici di Genova per la Gronda o delle *Superilles*. Infatti, oltre ad ottenere un alto numero di risposte (che non sempre corrispondono ad un reale interesse), è importante costruire un *background* culturale ed informativo sui progetti somministrati ai cittadini e soprattutto operare verso processi di *co-design*. Questi strumenti permettono anche un miglior modello di condivisione ed integrazione nelle dinamiche urbane per progetti che partono effettivamente dal basso (associazioni, comunità informali, ecc. designate come “*commoners*”) che possono operare sul bene comune, anche determinando da se regole di gestione, utilizzo e arricchimento del bene pubblico.

#### NOTE

<sup>1</sup> La consultazione *Grand Paris* è stata un’iniziativa ambiziosa che ha coinvolto 153 gruppi pluridisciplinari nell’ambito di un’iniziativa chiamata “*Inventons la Métropole du Grand Paris*”, per arrivare a 10 scenari presentati alla cittadinanza.

<sup>2</sup> La consultazione *Grand Genève* ha elaborato scenari per lo sviluppo dell’agglomerato Franco-Vaud-Ginevra al 2050, basandosi su uno sviluppo sostenibile ambientale, sociale ed economico.

<sup>3</sup> La consultazione *Luxemburg in Transition* si è impegnata a sviluppare soluzioni strategiche di pianificazione territoriale e a produrre scenari di transizione ecologica entro il 2050 per il Granducato di Lussemburgo e i suoi territori transfrontalieri.

<sup>2</sup> *Grand Genève* consultation developed scenarios for the development of the Franco-Vaud-Geneva agglomeration to 2050, based on sustainable environmental, social and economic development.

<sup>3</sup> *Luxemburg in Transition* consultation undertook to develop strategic spatial planning solutions and to produce ecological transition scenarios by 2050 for the Grand Duchy of Luxembourg and its cross-border territories.

<sup>4</sup> *Hyper-Catalunya* is a 2003 research and analysis project based on a regional-scale territorial study. Sponsored by the *Generalitat de Catalunya*, directed by *Metapolis* (Gausa *et al.*), it was carried out in the IAAC (Institute of Advanced Architecture of Catalunya) with the aim of proposing an “advanced” perspective of the contemporary territory, recognising and enhancing its potential.

<sup>5</sup> Within the exhibition *Re-cycle* (Ciorra and Marini, 2011), the urban planning and landscape section curated by Moses Ricci presents several projects to change the footprint in European cities through renaturalisation projects.

<sup>6</sup> To date, the platform has registered nearly 30,000 citizens, 14 participatory processes have been opened (including some related to the evolution of the *Superilles* project), and more than 12,000 small proposals have been submitted by citizens, more than 70% of which have been appropriately merged and adopted by the city.

<sup>4</sup> *Hyper-Catalunya* è un progetto del 2003, di ricerca e analisi, basato su uno studio territoriale a scala regionale, promosso dalla *Generalitat de Catalunya*, diretto da *Metapolis* (Gausa *et al.*) e realizzato nell’IAAC (Istituto di Architettura Avanzata di Catalunya) con l’obiettivo di proporre una prospettiva “avanzata” del territorio contemporaneo e di riconoscerne e valorizzarne le potenzialità.

<sup>5</sup> All’interno della mostra *Re-cycle* (Ciorra and Marini, 2011), la sezione urbanistica e paesaggio curata da Mosè Ricci presenta diversi progetti per il cambio del *footprint* nelle città europee attraverso progetti di rinaturalizzazione.

<sup>6</sup> Ad oggi la piattaforma ha registrato quasi 30.000 cittadini, sono stati aperti 14 processi partecipativi (tra cui alcuni legati all’evoluzione del progetto *Superilles*) e sono state presentate oltre 12.000 piccole proposte dai cittadini, di cui più del 70% sono state, adeguatamente accorpate, adottate dalla città.

#### REFERENCES

Bohigas, J. and Rueda, S. (2022), *BCN ecologia: 20 Years of the Urban Ecology Agency of Barcelona*, Department of the City of Barcelona, Barcellona.

Caudo, G. and De Leo, D. (2018), *Urbanistica e azione pubblica*, Donzelli Editore, Roma.

Costa, G. (2004), *Barcelona 1992-2004*, Gustavo Gili, Barcellona.

Di Filippo, A. (2022), *Le Pubbliche amministrazioni di fronte alle sfide del PNRR*, Ipsoa, Milano.

Franceschini, S. (Eds. 2016), “PartecipAzioni: sostantivo, plurale. Guida metodologica per la gestione di processi di partecipazione integrati”, *Quaderni della partecipazione 01/16*, Regione Emilia-Romagna. Available at: [https://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/tutte-le-pubblicazioni/pubblicazioni/partecipazioni\\_sostantivo\\_plurale/quaderno\\_partec\\_05-2017\\_web.pdf/@download/file/quaderno\\_partec\\_05-2017\\_web.pdf](https://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/tutte-le-pubblicazioni/pubblicazioni/partecipazioni_sostantivo_plurale/quaderno_partec_05-2017_web.pdf/@download/file/quaderno_partec_05-2017_web.pdf) (Accessed on 06/06/2024).

Gabrielli, B. (2005), “Politiche per la città di Genova”, *Urbanistica Informazioni*, Vol. 202, pp. 19-20.

Gambino, R., Mondini, G. and Peano, A. (2005), *Le olimpiadi per il territorio*, Edizioni Il Sole 24 Ore, Milano.

Gastaldi, F. (2009), “Rigenerazione urbana e processi di Gentrification nel Centro Storico di Genova”, in Diappi, L. (Eds.), *Rigenerazione Urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, FrancoAngeli, Milano.

Gausa, M. (2012), *BCN GOA. Barcellona-Genova new multistring centralites*, Listlab, Trento.

Giontoni, B. (2020). *Le trasformazioni di Genova: piani e interventi urbanistici dagli anni Settanta a oggi*, Erga edizioni, Genova.

Morini, C. (2020), *Dialogo e partecipazione nella governance dell’Unione Europea*, Cacucci, Bari.

Ricci, M. (2011), “New Paradigms: Reduce Reuse Recycle the City (and the landscape)”, in Ciorra, P. and Marini, S. (Eds.), *Re-cycle Strategie per l’architettura, la città e il pianeta*, Electa, Firenze, pp.64-77.

Rueda, S. (2007), *Barcelona, ciudad mediterránea, compacta y compleja. Una visión de futuro más sostenible*, Archivo CCCB, Barcellona.