

# LABORATORIO VALENCIA

**Giuseppe Grezzi**

Ex Assessore alla Mobilità Sostenibile e Spazio Pubblico del Comune di Valencia

Modera: **Giovanni Acciaro**, Direttore Tecnico  
Mobility in NET Engineering

**G. Acciaro:** Andiamo ora a conoscere, attraverso un'esperienza diretta e concreta, quella che è stata una trasformazione urbana vissuta in prima persona da Giuseppe Grezzi. Giuseppe ha guidato, ed è stato senza dubbio uno dei protagonisti più significativi, della seconda fase di trasformazione urbana della città di Valencia.

Valencia aveva già vissuto una prima grande fase di cambiamento agli inizi degli anni 2000, con la realizzazione della Ciutat de les Arts i les Ciències e, in seguito, con la celebre reinterpretazione dello spazio lasciato dal fiume.

Ma è con una seconda fase, molto più recente, che si è intervenuti con decisione sulla città storica, sulla città consolidata. Un intervento fortemente orientato alla pedonalizzazione e alla ciclabilità, che ha comportato una vera e propria redistribuzione degli spazi pubblici. Una trasformazione che ha significato, e significa tuttora, un cambiamento profondo nei comportamenti quotidiani delle persone.

**G. Grezzi:** Prima di tutto, grazie. È veramente un piacere essere qui, avere la possibilità e l'onore di poter raccontare un po' questa avventura che abbiamo vissuto al Comune di Valencia, dove ho avuto il privilegio di essere assessore alla mobilità e allo spazio pubblico.

Valencia ha vissuto molte trasformazioni. È una città romana, dobbiamo dirlo, fondata dai Romani nel 138 a.C., quindi una città compatta, con una struttura urbana originaria ben definita. Successivamente ha vissuto un'evoluzione come città araba, con un centro storico caratterizzato da strade molto strette. Porta con sé questa eredità urbana, stratificata nel tempo.

Poi, però, c'è stato il dopoguerra e, in Spagna, la situazione è stata ancora più complicata a causa della dittatura, che è durata fino al 1975. In quegli anni, lo sviluppo urbano è stato piuttosto caotico, come accaduto in molte altre città del mondo, con una crescita disordinata e una forte dipendenza dall'automobile. Le auto potevano circolare ovunque, anche nelle zone storiche.

Noi abbiamo cominciato a lavorare quando siamo arrivati al governo

cittadino, nel 2015. Io, dopo essere stato per quattro anni assistente del nostro capogruppo all'opposizione, ho avuto l'onore di diventare assessore. E siamo partiti con un progetto di trasformazione che voleva fare in modo che Valencia assomigliasse di più a quelle città europee da cui traevamo ispirazione.

L'idea era chiara: partire dalla redistribuzione dello spazio urbano. Come lo usiamo? Come possiamo usarlo meglio? Questo era il punto di partenza, e da lì abbiamo cominciato a lavorare, puntando su alcuni elementi fondamentali. Primo fra tutti: la coerenza del progetto.

Non abbiamo mai mentito né preso in giro nessuno. Fin dall'inizio abbiamo detto chiaramente: vogliamo una città migliore, una città per tutti, e vogliamo meno macchine.

Io fui nominato assessore il 1° luglio 2015. È passato un bel po' di tempo, ma credo sia importante raccontare la continuità del lavoro. Il 1° settembre dello stesso anno dichiarammo il centro storico zona a 30 km/h. In Spagna, le città hanno più competenze rispetto all'Italia per quanto riguarda la gestione delle strade, perché la normativa nazionale lo consente.

Lo so che qui il dibattito sulla "Città 30" è aperto da tempo, lo sto seguendo, ma da noi c'era questa possibilità, e l'abbiamo colta subito. Abbiamo iniziato così a lanciare il messaggio: vogliamo cambiare. E forse quello che più ha funzionato è stato il fatto che abbiamo sempre fatto esattamente ciò che avevamo detto di voler fare.

Nel nostro programma era chiaro: vogliamo ridurre il numero di auto, creare più spazi pubblici di qualità, migliorare la sicurezza stradale. Così abbiamo lavorato sulla Città 30, che poi è diventata legge nella nuova ordinanza sulla mobilità del 2019, prima ancora che la misura venisse estesa a tutta la Spagna.

In parallelo, abbiamo sviluppato progetti per offrire migliori alternative alla mobilità privata, perché alla fine è questo il nodo: se non vuoi che le persone usino l'auto, devi togliere i vantaggi che l'auto ha sempre

garantito. Parcheggiare ovunque, andare veloci, poter circolare liberamente: tutte queste cose vanno ripensate.

Nel centro storico, ad esempio, prima di trasformare quella piazza, lo facemmo a maggio 2020, c'erano cinque corsie davanti al Comune. Era una delle ultime grandi città spagnole a non avere una piazza centrale pedonale. Il cuore della città non era pensato per i pedoni.

Poi abbiamo avviato una serie di progetti che hanno generato molto dibattito, ma che hanno cominciato a cambiare davvero il volto della città. Alcuni sono stati realizzati con tecniche di urbanistica tattica, come diceva anche Tocci, che permettono di fare interventi rapidi, testabili, modificabili. Se qualcosa non funziona, si cambia. Non si fanno da subito interventi "pesanti".

Nel 2018, facemmo un progetto integrale di trasformazione di Plaza de la Reina. Sotto c'era un parcheggio, ed era vicina alla cattedrale.

Ha un nome di piazza, però, come vedete, era praticamente una grande rotonda, con fermate in cui arrivavano ben undici linee di autobus.



C'era un po' di verde, ma era decorativo: di fatto, non si usava, perché sotto c'era il parcheggio. Lavorammo a questo progetto tenendo conto anche delle richieste e delle aspirazioni delle persone. Facemmo quindi un processo partecipativo, molto interessante, perché volevamo sapere cosa ne pensasse la cittadinanza. Questo era anche un modo per garantire la realizzazione del miglior progetto possibile, cercando di ricevere il minor numero di critiche e di fare qualcosa che potesse piacere a tutti. Ovviamente, poi ci furono delle polemiche, perché, come spesso accade, tutto fu riportato su un piano ideologico.

I giornali parlarono delle critiche, dei cantieri che duravano troppo. Anche se, devo dire, quel cantiere, con una spesa di 13 milioni di euro, è durato un anno e mezzo, cioè 15 mesi, mentre inizialmente era previsto per 12 mesi. Abbiamo posato 2.500 tonnellate di granito e restaurato il parcheggio, che era stato inaugurato il 1° dicembre del 1970. Durante i lavori, trovammo anche dei resti archeologici visigoti del V secolo.

L'altro esempio è la piazza del Comune, che cominciammo a trasformare con interventi di urbanistica tattica. Ora si sta sviluppando il progetto definitivo, per renderla uno spazio pienamente accessibile e non più provvisorio. Lavorammo insomma su queste idee, con l'obiettivo di cambiare davvero la città. E devo dire che i risultati sono arrivati.

Valencia oggi è conosciuta anche perché è stata Capitale Verde Europea. Ma, senza questo tipo di interventi, non sarebbe stato possibile. Abbiamo ridotto la presenza delle auto di circa il 10%, aumentato l'uso del trasporto pubblico (aumentando anche il bilancio destinato del 50%), e ottenuto un incremento dell'uso del trasporto pubblico del 10%. Abbiamo realizzato 200 km di piste ciclabili in totale: 75 solo negli ultimi 8 anni. Stiamo parlando di un incremento del 60%, tutte realizzate in corsie dedicate, mai sui marciapiedi.

Abbiamo tolto corsie alle auto e questo ovviamente ha generato polemiche, ma siamo sempre rimasti coerenti con il nostro programma.



Dopo i primi quattro anni di governo, in Spagna si vota ogni 4 anni, siamo stati rieletti, proprio perché abbiamo avuto il coraggio e la visione di trasformare davvero la città.

Ci siamo ispirati a tanti esempi molto positivi e interessanti in tutta Europa. Era quello il nostro riferimento, ma poi bisogna adattare quelle strategie alla propria città, conoscendone bene la psicologia, le tendenze, le abitudini, la vita quotidiana. Le città europee e anche quelle del resto del mondo possono essere un'ispirazione, certo. Ma poi bisogna costruire una strategia concreta, e noi quella strategia l'abbiamo costruita, passo dopo passo, in quegli anni.

**G. Acciario: Da questo punto di vista, considerando i diversi stimoli emersi durante la giornata, credo che questa esperienza progettuale abbia toccato davvero molti dei temi di cui abbiamo discusso: comunicazione, partecipazione, gestione dei disagi e molto altro. Sono aspetti che, in questo caso, sono stati vissuti pienamente.**

**Quindi, la domanda che mi pongo, che ci poniamo, è: possiamo dire che tutto ciò che è stato fatto sia stato un successo, ma ci sono stati elementi che non hanno funzionato come previsto? Ci sono decisioni che, tornando a quel momento, affronteresti in modo diverso perché magari non hanno prodotto i risultati sperati?**

**G. Grezzi:** Come sempre, tra l'altro, quando si ha a che fare con la burocrazia, gli appalti, e soprattutto con un governo nuovo. Noi arrivammo dopo 24 anni, perché lì un sindaco può restare in carica senza limiti, può essere sindaco anche per vent'anni. Quindi, c'erano forme di gestione della cosa pubblica molto antiquate, che facevano sì, per esempio, che non ci fosse una vera cooperazione, una collaborazione inter-amministrativa o tra assessorati.

Anche perché il nostro era un governo di coalizione. Una delle prime difficoltà che incontrammo fu proprio questa mancanza di coordinamento tra interventi, tra appalti, tra le informazioni che dovevano passare da un assessorato all'altro. Questo fece sì che alcuni progetti richiedessero molto più tempo per essere realizzati, come nel caso dei cantieri.

Ad esempio, se si ritrovano resti archeologici, serve un altro assessorato che faccia uno studio, dia l'autorizzazione a scavare di nuovo, oppure che l'assessorato al bilancio assegni nuovi fondi. Tutto questo allunga i tempi.

Devo dire che all'inizio avevamo molto entusiasmo, ma eravamo anche un po' ingenui. Cominciammo a governare con tanta voglia di fare e questo poi è stato anche il nostro punto di forza. Perché, quando si comincia prima, si finisce prima, e prima si vedono i risultati. Soprattutto nella mobilità, come sapete, è fondamentale fare le cose all'inizio del mandato.

Però, ad esempio, quando decidemmo di cambiare i percorsi di 12 linee di autobus, organizzammo riunioni nei vari quartieri, ma non riuscimmo a coinvolgere davvero le persone né a spiegare bene quali sarebbero stati i vantaggi. Quelle linee, dopo qualche mese, hanno cominciato a funzionare benissimo: abbiamo avuto un incremento dei passeggeri del 10, 20, anche 30%. Ma all'inizio ci furono molte critiche; in alcuni quartieri raccolsero firme contro il progetto.

Da lì imparammo che dovevamo puntare molto di più sulla comunicazione, sulle spiegazioni, e capire che cosa non stava funzionando, perché magari non ci eravamo spiegati bene. Poi, però, i progetti hanno funzionato, e le critiche sono praticamente scomparse.

Quindi, da quei primi problemi imparammo molto. Imparammo anche a lavorare su strategie di comunicazione efficaci, che si rivelarono fondamentali. Lavorammo molto anche sui processi di partecipazione. All'inizio comunicavamo in modo molto informativo, cioè "vi spieghiamo l'opera che vogliamo fare", ci riunivamo con gli agenti coinvolti, spesso uno a uno. Ma poi capimmo che dovevamo costruire vere strategie partecipative.

Infatti, per Plaza de la Reina, facemmo un processo partecipativo da cui uscì un decalogo, e praticamente avemmo un consenso quasi unanime. Lavorammo anche sulla comunicazione evocativa, coinvolgendo illustratrici donne: per noi era importante valorizzare il talento e la ca-

pacità evocativa delle illustratrici valenciane, nella grafica, nel disegno, nell'illustrazione. I loro disegni catturavano subito l'attenzione.

Quando, ad esempio, decidemmo di ridurre la velocità nel centro a 30 km/h, l'1 settembre, e inaugurammo l'anello ciclabile intorno al centro storico, ci fecero un bellissimo disegno. Lo usammo su tutti i pannelli esterni, in tutta la città: tutti lo vedevano, ne parlavano, si chiedevano "che cos'è?", si informavano. Questo generava dibattito.

Abbiamo quindi sviluppato una serie di strategie di comunicazione e partecipazione, anche per progetti a livello di quartiere.

Coinvolgemmo esperti facilitatori, che aiutavano le persone a partecipare e a dialogare, anche quando c'erano opinioni contrastanti. Per esempio, in una zona vicino al mercato, dove c'era una piazza piena di macchine, alcuni volevano trasformarla, altri no. I facilitatori aiutarono a far emergere un consenso: alla fine, fu chiaro che era meglio avere una piazza vivibile.



All'inizio c'era una certa resistenza, e ora invece abbiamo una piazza in cui la gente può stare: hanno aperto dei negozi, dei ristoranti, ci sono dei giardinetti, i giochi per i bambini. Creammo una serie di strategie di partecipazione, creando un Tavolo della Mobilità.

L'immagine è una delle riunioni che facevamo, tra l'altro, proprio nella sala del consiglio comunale, perché volevamo dare anche un carattere istituzionale forte a questi momenti di partecipazione.

Queste sono alcune delle tante occasioni, quasi un centinaio, se non di più, in cui le persone, con grande affluenza, hanno partecipato per dibattere, ascoltare, criticare. E così noi potevamo anche spiegare quali erano le nostre misure, dandoci allo stesso tempo la possibilità di comunicare attraverso la partecipazione. Io credo che questo approccio ci abbia dato ottimi risultati.

Perché, comunque, quando parli a tu per tu, allo stesso livello, non come assessori che stanno sopra e il cittadino sotto, ma proprio da pari a pari, funziona. Infatti, io ero lì, seduto tra il pubblico, ad ascoltare e partecipare, e i facilitatori guidavano il processo partecipativo.



**G. Acciaro:** Diciamo quindi che confermiamo sicuramente l'aspetto della comunicazione come uno degli elementi fondamentali. Forse ci vorrebbe proprio un Assessorato alla cantierizzazione, che tiene le fila di tutti, il coordinamento dei vari assessorati nella gestione della città transitoria.

**G. Grezzi:** Una direzione generale di coordinamento è fondamentale, soprattutto nei governi di coalizione. Sapete che la Spagna è famosa perché ci fu il 15 maggio, quando occuparono le piazze: da lì si cominciò a riscrivere una nuova grammatica della partecipazione politica, soprattutto da parte dei giovani, che nei decenni precedenti avevano abbandonato la politica in Spagna e volevano riprendere il futuro nelle loro mani.

Da quel movimento nacquero una serie di governi, soprattutto nei comuni, che iniziarono a ripensare anche il modo di gestire la cosa pubblica e di coinvolgere i cittadini. Noi creammo, per esempio, un Assessorato alla Partecipazione e, da alcuni di questi processi partecipativi, venne definita una vera e propria strategia: un documento su come si doveva partecipare.

Tra l'altro, realizzammo una serie di strumenti concreti. Per esempio, creammo il bilancio partecipativo: in quegli anni abbiamo fatto investimenti per circa 45 milioni di euro, legati a quasi 500 proposte nei vari quartieri, proposte che venivano presentate e votate direttamente dai cittadini. Il 70% di tutte le proposte riguardava piste ciclabili, zone pedonali, giardini, passi carrabili, strisce pedonali e semafori, con l'obiettivo di rendere le strade più sicure.

Questo ci ha dato anche la possibilità di capire realmente cosa volessero i cittadini e, allo stesso tempo, ci ha fornito un appoggio utile per spiegare alla società le nostre scelte, anche per rispondere alle polemiche. Potevamo dire: "Guardate che la maggior parte delle persone vuole questo."

È stato utile anche per consolidare una visione e una pianificazione che potessero davvero trasformare la città.

Secondo me, la visione e la volontà politica sono fondamentali: quando c'è volontà politica, le cose si possono fare, anche in presenza di ostacoli. La volontà politica serve anche per resistere alle pressioni, ai grandi titoli di giornale in prima pagina che parlano di confusione, di disastro. Ne ho vissuti tanti di quei momenti. Ero quasi diventato il nemico pubblico numero uno, perché sembrava che la città stesse andando allo sfascio: quando fai dei lavori, sembra che blocchi tutto, che la gente non possa più muoversi in macchina. Poi però, il giorno dopo, quando hai creato una zona pedonale, tutti sono contenti.

È successo per esempio con la piazza del Comune: i commercianti dicevano "non è il momento", subito dopo la pandemia. E invece, ora è una piazza pienissima, realizzata con urbanistica tattica, giardini, segnaletica. E questo anche il nuovo governo, entrato nel 2023 con una maggioranza minima, non ha intenzione di cambiarlo. Si è consolidata. Qualche settimana o mese dopo, infatti, era il posto dove tutti volevano andare: c'era questo spazio molto grande in cui camminare, e mantenere anche la distanza di sicurezza sanitaria.

Avere un progetto chiaro è fondamentale. Noi ce l'avevamo, con il



Piano della Mobilità del 2013, poi abbiamo costruito una guida, in cui era scritta chiaramente la nostra visione: come volevamo la mobilità, lo spazio pubblico, i trasporti, la sicurezza stradale, l'ambiente, l'adattamento al cambiamento climatico. E nel 2017/2018 abbiamo iniziato a lavorare sulla "Strategia Urbana Valencia 2030", un documento strategico che non è finito nel 2023, e non finirà nel 2025, ma che guarda almeno al 2030.

Questo documento ci permette di allargare lo sguardo e affrontare le strategie urbane non solo dal punto di vista della mobilità, dell'urbanistica e dello spazio pubblico, ma anche per esempio dei servizi sociali, dell'invecchiamento della popolazione, dello sviluppo economico. Qual è il modello di sviluppo che vogliamo?

Dentro questo quadro strategico, abbiamo avuto l'opportunità di mettere nero su bianco tutta la nostra visione della città. La visione per la Valencia del 2030.

**G. Acciario: Una domanda forse non di facile risposta, però credo sia importante. Se consideriamo il totale del valore degli investimenti in città, in questo pacchetto di trasformazione completa della città e della percezione che le persone hanno degli spazi, quanto è stato, secondo te, il costo, l'effort, in termini di comunicazione e di predisposizione della città transitoria?**

**Cioè, al di là di quello che è l'investimento per realizzare l'opera in sé, qual è il budget necessario o comunque lo sforzo richiesto per affrontare realmente un processo di questo tipo?**

**G. Grezzi:** Ci sono alcune strategie di partecipazione che, praticamente, non costano nulla. La partecipazione stessa, in fondo, è già una forma di comunicazione. È chiaro che su alcune cose bisogna lavorarci, ma conta di più essere creativi.

Ad esempio, un cartello illustrato che abbiamo realizzato con delle illustratrici ci è costato circa 2.000 euro. Se lo confrontiamo con il costo complessivo dell'intervento – la pista ciclabile, l'anello ciclabile – che è stato di circa 800.000 euro, capiamo subito che è una spesa minima.

Quindi il punto non è il budget: certo, servono comunque dei fondi – se fai annunci sulla stampa, se produci video, se realizzi illustrazioni da mettere fuori dal cantiere per informare le persone – ma l'importante è come comunichi.

Conta la creatività, il modo in cui riesci a far emergere i valori, i desideri delle persone che stanno aspettando quel progetto. Che tipo di città sognano? Cosa si aspettano da quello spazio? Se le fai partecipare, stai già comunicando. E questo, forse, è difficile da quantificare, ma è essenziale.

**G. Acciario:** In fondo, si tratta di investire una quota davvero minima rispetto al costo complessivo dell'opera. Parliamo di attività che spesso vengono considerate accessorie, come il wayfunding o lo studio dei flussi veicolari durante il cantiere. Possono sembrare interventi secondari, magari persino costosi, ma se li mettiamo in relazione con il valore dell'intervento complessivo, il paragone non regge. Anzi, il vantaggio è evidente: queste azioni permettono di rispettare meglio i tempi, di ridurre gli imprevisti e di rendere l'intero processo più efficace. È proprio in questi dettagli che si gioca la qualità della trasformazione urbana. Non si tratta solo di costruire, ma di farlo nel modo giusto, coinvolgendo il contesto e anticipando le complessità.

**G. Grezzi:** Sì, come dicevamo prima, quando c'è un cantiere, che tra l'altro spesso occupa uno spazio pubblico, come i marciapiedi dove ci sono i negozi, bisogna pensare bene a come organizzare le fasi dei lavori. Ad esempio, se si interviene su una piazza, si può iniziare da un lato del marciapiede, però così i negozi su quel lato soffrono, perché i clienti non riescono ad arrivarci. Poi si passa all'altro lato. In questi casi è molto più utile progettare le fasi in modo strategico, lavorare insieme a chi è coinvolto, tenendo conto ad esempio dei flussi delle persone che camminano, non solo delle auto.

Serve una vera e propria strategia di comunicazione, con cartelli chiari che dicano: "Qui puoi passare", "Gira lì", "Qui trovi questi negozi".

Oppure anche prima di iniziare i lavori, spiegare bene cosa succederà. Noi, ad esempio, avevamo un sistema di centro di controllo del traffi-

co che ci dava in tempo reale, minuto per minuto, l'intensità del traffico. Sapevamo i flussi delle auto e delle biciclette sulle piste ciclabili. Avevamo installato delle spire metalliche a terra che registravano ogni passaggio, e così raccoglievamo tutti questi dati. In questo modo sapevamo qual era il flusso medio giornaliero a ogni ora. E da lì si potevano elaborare strategie migliori. Quindi secondo me è importante essere creativi.

Il bilancio destinato alla comunicazione e all'informazione è bassissimo rispetto al costo complessivo dell'opera. E soprattutto, non bisogna avere paura della partecipazione.

Noi facevamo incontri pubblici a cui venivano anche i giornalisti, ascoltavamo critiche e poi rispondevamo direttamente. Questo ci permetteva anche di far capire che eravamo davvero interessati a ciò che la gente ci diceva.

Anche quello è comunicazione: serve a ridurre la distanza con i cittadini. Così le persone capiscono che non stiamo facendo le cose perché ci siamo svegliati quella mattina con un'idea, ma perché c'è un processo, un progetto, ci sono degli ingegneri, c'è una strategia pensata. E che stiamo lavorando in base a quel progetto, in base alle linee guida già presenti nella città. Una strategia che serve a migliorare la città: l'economia, la qualità della vita, la sicurezza, l'ambiente, l'adattamento al cambiamento climatico.

Parole chiave, possiamo dire, sono comunicazione e pianificazione. Cioè, la visione ci deve essere, ma serve anche una buona pianificazione progettuale. I progetti vanno fatti bene, e se non sono stati fatti bene, allora vanno rivisti: quella è la vera garanzia.

Noi, per esempio, avevamo un progetto da 13 milioni di euro, con lavori previsti per durare 12 mesi, e alla fine ne sono serviti 15. Ma stiamo parlando di uno spazio di 12.000 mq, un parcheggio aperto il 1° dicembre del '70, con una struttura ormai corrosa in superficie. Alla fine, per un intervento così importante e complesso, il fatto che si sia sforato di soli tre mesi è un risultato comunque positivo.



Giuseppe Grezzi | Ex Assessore alla Mobilità Sostenibile e Spazio Pubblico del Comune di Valencia