

Giuseppe Grezzi, el pacificador



València viu una revolució. Al capdavant hi ha el regidor de Mobilitat Sostenible, Giuseppe Grezzi, decidit a “pacificar” el trànsit mitjançant l’impuls de transports alternatius, en especial la bicicleta i els autobusos.

Un canvi de mentalitat no exempt de crítiques que pot marcar un abans i un després en la història de la ciutat.

*Reportatge de Víctor Maceda
Fotografies de Miguel Lorenzo*

Ara fa 25 anys, un tal Francisco Camps s’estrenava en un càrrec públic com a regidor de Trànsit de la ciutat de Valèn-

cia. Era un advocat que encara no havia arribat a la trentena i que ja havia assessorat el grup popular al consistori. Rita Barberà –que el 1991 també s’estrenava

a l’alcaldia, gràcies a un govern de coalició amb Unió Valenciana– va confiar-li una àrea menor perquè el jove Camps agafara rodatge. Aquell xic apuntava maneres.

I és que, en efecte, la regidoria de Tràfic era una responsabilitat de poca volada. Camps, això sí, va abocar-hi els seus somnis de grandesa –volia construir uns túnels costosíssims per sota de l’Albereda que alliberaren de trànsit la zona més selecta de la ciutat– i va acabar molt satisfet per la feina feta: “Fui concejal del Ayuntamiento de Valencia y arreglé el tráfico en la ciudad. Y mire, aquí ya no existen los atascos”, va afirmar a la revista *Telva* l’any 2013.



El regidor de Mobilitat Sostenible de València, Giuseppe Grezzi, transitant per l'avinguda de Suècia, la setmana passada. Aquest ecologista amant de la bicicleta s'ha proposat d'estendre'n l'ús tant com siga possible. Un canvi radical respecte a la política seguida fins ara.

al trànsit de la plaça de l'Ajuntament el darrer diumenge de cada mes; el tancament al trànsit al davant de la Llotja per protegir-la com a Patrimoni de la Humanitat Unesco que és, i des del 3 de maig, l'adopció de la mateixa mesura a l'entorn de la plaça de la Mare de Déu, incloent-hi el transitadíssim carrer de Serrans i el del Salvador. L'objectiu és que, d'ací a tres anys, un cop s'esgoti el mandat, tothom parle d'una revolució en tota regla. D'un capgirament de la mentalitat dels ciutadans que permeta una València més amable, menys contaminada.

El despatx de Grezzi ocupa l'últim pis de les dependències municipals del vell edifici de Tabacalera, situat al costat del camp de futbol de Mestalla. S'hi arriba després de superar un reguitzell de corredors, escales i més. Costa gairebé tant com anar de la Malva-rosa a un carreronet del barri xinès. Un cop a dins, les prestatgeries defineixen el seu ocupant: el llibre *Pedaling revolution*, de Jeff Mapes, diversos exemplars de la revista *Ciclosfera*... I presidint la sala, un cartell enorme amb els lemes "Ciutat Vella recupera el carrer" i "València camina cap al futur", l'obra preciosa que la il·lustradora valenciana Laura Pérez ha efectuat amb motiu de la pacificació del trànsit al nucli històric.

Pacificació. Com si la ciutat fóra un camp de batalla entre els cotxes i les persones. És la semàntica en positiu que Grezzi contraposa al discurs catastròfista o directament crític dels opositors als canvis. N'és conscient, i per això ha iniciat els canvis de seguida, convençut que el rebuig inicial mutarà en un aprovat general quan tothom perceba la millora de la seua qualitat de vida.

Els retrets d'alguns veïns i mitjans de comunicació se centren en la "improvisació" de les decisions preses. Grezzi exhibeix el programa electoral de Compromís, que es dedica a seguir fil per randa. "I tenim la sort de comptar amb un gran expert en mobilitat com Vicent Torres, que ens ajuda desinteressadament", ex-

plica el regidor, que també recorda els "tres o quatre mesos de reunions amb els comerciants i veïns de la Llotja" i la petició dels residents del carrer del Salvador perquè s'accelerara el tancament al trànsit de la seua zona.

"Algunes de les mesures que ara aprovem ja les havia plantejades el PP com a globus sonda", diu Grezzi en el seu català perfecte, "però no van tenir la valentia de dur-les a terme, i nosaltres de valents, sí que en som", afegeix en referència al lema electoral de Compromís als comicis de l'any passat.

Els més crítics, de moment, són els comerciants del Mercat Central. Diuen que han notat un descens de les vendes des que el mes de febrer va quedar talletat al trànsit la plaça del Mercat, on hi ha la Llotja, i Grezzi els ha proposat de comparar el nivell de vendes amb el de l'any anterior quan hagen transcorregut 12 mesos des de la prohibició que hi transiten vehicles. De fet, l'avinguda del Baró de Càrcer ara és de doble sentit, i la Generalitat i l'Ajuntament han desbloquejat l'obertura del pàrquing Ciutat de Bruges, que està conclòs però no es fa servir per problemes burocràtics, una denúncia reiterada dels venedors del Mercat.

En general, els comerciants del centre històric i els distribuïdors saluden les mesures del nou equip de govern municipal. "Només es tracta de reduir el trànsit oportunista", explica Grezzi, "que ningú no faça servir el centre com a drecera, a més d'implementar uns altres sistemes de transport".

Especialment, la bicicleta i l'autobús. En el primer cas, la setmana passada es va presentar l'anell ciclista que encerclerà Ciutat Vella i que està a punt d'eixir a licitació. Un traçat de 4,7 quilòmetres que Grezzi espera tenir a punt d'ací a poc més d'un semestre. El projecte també va rondar pel cap -i els plànols- de l'equip de govern de Barberà, però va morir en un calaix. Ara ha ressuscitat ampliat, perquè el carril bici és més ample que aquell. En algun cas, consta de tres carrils, per poder girar amb seguretat.

Un quart de segle més tard, qui ocupa la regidoria és Giuseppe Grezzi, un napolità ecologista -de Verds-Equo- que tampoc no tenia experiència prèvia de gestió, més enllà d'haver treballat com a assessor del grup municipal de Compromís, el mandat anterior. A diferència de l'època de Barberà i Camps, però, en aquest cas el seu departament és un dels més importants, potser el que incideix d'una manera més directa en la vida de tots els veïns.

El nom de la regidoria ja és prou indicatiu. Ara es diu Mobilitat Sostenible, i el ben cert és que les primeres mesures adoptades per Grezzi han significat una petita revolució. El tancament

Més bus i menys cotxes. L'enginyer de camins Josep Enric Garcia Alemany és el nou gerent de l'Empresa Municipal de Transports (EMT). S'ha marcat reordenar totes les línies d'autobusos de la ciutat per fer-les més competitives, una mesura tendent a afavorir l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat. A sota, el dibuix de Laura Pérez inspirat en la nova filosofia de mobilitat de Ciutat Vella, i al costat, la seua plasmació en la realitat: el carrer dels Serrans, vist des de les torres del mateix nom, és ara un entorn circumscrit a vianants i ciclistes. Tan sols els veïns, taxis, comerciants i distribuïdors hi tenen accés.

→ A més de l'anell en qüestió, Grezzi ha previst 12 quilòmetres addicionals de carril bici: a l'avinguda del Cid –ja en licitació–, del nou hospital La Fe a Russafa, a Regne de València, del Pont de les Flors a Blasco Ibáñez i l'avinguda de Burjassot, entre més, tots els quals segregats però dins de la calçada, per comptes d'ocupar espai de les voreres. Els grans damnificats, de nou, seran els cotxes, que disposaran de menys espai, perquè, és clar, el carril taxi-EMT no es veurà afectat pel canvi.

També s'estudien uns altres projectes que redueixen l'impacte del vehicle privat, com les *superilles* que ja hi ha a Barcelona o Madrid, gràcies a les quals l'entrada de vehicles queda limitada als residents i els de càrrega i descàrrega. La trama urbana de València no hi té res a veure, però la generació de bucles de trànsit pot ajudar a crear-les amb un simple canvi de senyalització: quan els usuaris del cotxe comproven que no poden travessar l'illa com abans, no tornaran a prendre aquell camí inútil.

Tan o més ambiciosa resulta l'eliminació del trànsit rodat a la plaça de la Reina, un pla que l'arquitecte Miguel del Rey ja va presentar públicament l'any

1999, però que Barberà mai no va gosar de materialitzar. Sempre els feia la mateixa pregunta, als tècnics competents.

—I les limusines de les bodes de la Catedral, on podran aparcar?

Doncs ben aviat ho tindran ben magre, sí. Els únics vehicles que hi accediran seran els que vagen al pàrquing, que tindran una rampa d'accés directa des del carrer de la Pau i una altra d'eixida cap al carrer de la Mar. La resta serà per a vianants i terrasses, amb palmeres gegants i un Miquelet que lluirà més.

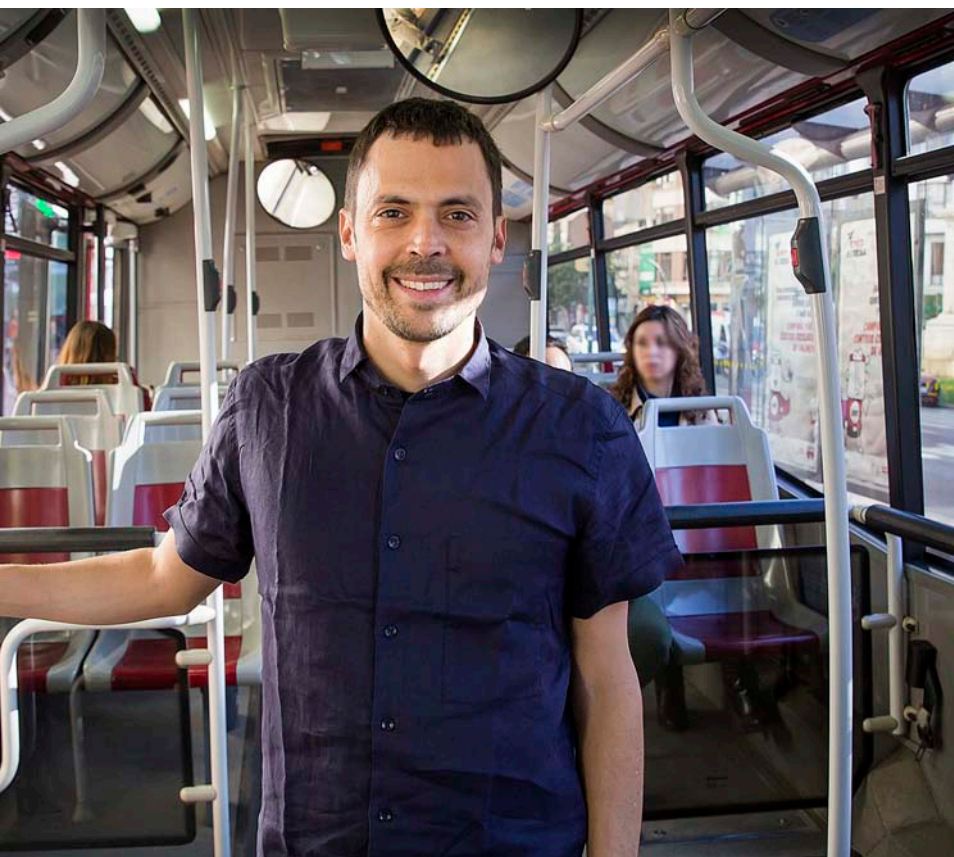
La cirereta del pastís seria la "recuperació" de la plaça de l'Ajuntament, que Grezzi també vol per a vianants. "Si no tota, una grandíssima part", afirma, "i no serà tan difícil com sembla, perquè això és com un puzzle, i quan es col·loquen unes peces, després resulta més fàcil de col·locar les que falten".

En aquest sentit, si el trànsit a l'entorn de la Llotja i la plaça de la Reina queda reduït a la mínima expressió –hi ha la intenció d'impedir-lo també al tram que uneix el carrer de Sant Vicent que uneix la plaça de l'Ajuntament i la de la Reina– serà molt més senzill de convertir la principal plaça de la ciutat en un espai lliure de cotxes.



Quan se li demana pels seus referents en matèria de mobilitat, Giuseppe Grezzi parla de Vitòria, Sant Sebastià, Pontevedra –"van reduir el trànsit al centre de la ciutat d'un 90%, l'any 1999!", exclama– i també Barcelona, "per la manera com està redefinint la seua xarxa d'autobusos, de radial a octogonal".





En tot cas, el gran referent de Grezzi és el danès Mikael Colville-Andersen, líder del moviment Cycle Chic, que aposta per l'ús de la bicicleta com a element de transport principal a la ciutat, també per als executius.

El gerent valent

Si el regidor Grezzi transmet determinació, el gerent que ha situat al capdavant de l'Empresa Municipal de Transports (EMT) n'encomana tanta o més. Li diuen Josep Enric Garcia Alemany i és un enginyer de camins decidit a refer les línies, de dalt a baix. Una dotzena d'elles, la quarta part del total, ja estan en procés de revisió amb els veïns afectats.

"El transport col·lectiu ha de ser el primer referent a l'hora de moure's per la ciutat", comenta, i de seguida matisa: "El nostre competidor no és la bici –ens alegra que n'hi haja moltes!– sinó el cotxe", i per tal de guanyar terreny a la competència rumia una xarxa més previsible, i sobretot, més eficaç. "Hi ha línies que fan recorreguts invertejants, hem de refer-les gairebé per complet", i tot seguit apunta en un paper com pensa que hauria d'estructurar-se la futura

EMT. Tres cercles concèntrics –com si foren tres anells– i vuit línies el més directes possibles des de cadascun dels punts cardinals cap al centre, la destinació final de la majoria d'usuaris d'aquest transport públic.

La manera de connectar tot plegat entre sí, també la té en ment. Sis grans intercanviadors amb bona informació, còmodes i que estiguen situats en llocs estratègics, per tal que es puguin fer els transbordaments escaients. "Si reduïm els temps d'espera a les parades i fem un mapa intuïtiu que permeti de desplaçar-se amb molta més facilitat, tots hi guanyarem", diu, "i no cal fer del transbordament cap drama, perquè no ho és".

Els possibles punts on hi hauria els intercanviadors són el carrer de Xàtiva –al costat de l'institut Lluís Vives–, la plaça d'Espanya, la plaça de Tetuan, l'avinguda del Cid, l'estació del Cabañal, i possiblement, Àngel Guimerà. La remodelació encara està en fase d'estudi, però Garcia Alemany, com Grezzi, no vol perdre ni un minut.

"No farem com a Vitòria, on van canviar de la nit al matí la xarxa sencera, però tampoc no actuarem amb por",

avisa. "No pot ser que pel carrer de la Pau passen 11 línies d'autobusos, o que a Pintor Sorolla n'hi haja 14. Això ha de canviar. No podem fer-nos ineficaços nosaltres mateixos!"

Un dels grans maldecaps del gerent de l'EMT és la manca de respecte dels conductors a l'hora d'estacionar el seu vehicle –ni que siga mig minut– al carril reservat al transport públic. "Tenim la necessitat peremptòria de castigar aquests comportaments que redonden en la mala qualitat del servei", s'indigna Alemany. "Per tal d'evitar-ho, a Madrid van establir una separació física d'aquests carrils, però allò va generar problemes, raó per la qual no veig cap element dissuasori més bo que les mulles", una idea que pensa transmetre a la regidora encarregada de la seguretat ciutadana, Sandra Gómez.

"Es tracta que, amb els mateixos diners que gestionem ara, disposem de més autobusos per hora, aquest és el nostre repte", resumeix Garcia Alemany, que vol atraure un públic més jove amb tarifes especials que ja ha aplicat als menors de 12 anys i les persones desocupades amb rendes baixes, que gaudeixen d'uns preus molt assequibles.

La possibilitat de tenir més ingressos –ara mateix, el 55% del pressupost arriba de l'Ajuntament, i el 45% el cobreixen els usuaris i els anunciants– implica signar un contracte programa amb el Govern espanyol, tal com disposen a Canàries (25 milions anuals, enguany), Barcelona (98 milions) i Madrid (126 milions). Aquesta subvenció estatal es remunta al 2002, però València no hi té accés pel desballestament de l'Autoritat Metropolitana del Transport (AMT) que van dur a terme els governants populars per les diferències que mantenien amb els alcaldes de la contornada, la majoria dels quals socialistes, en aquell moment. Recuperar l'AMT possibilitaria una injecció econòmica notable, que podria millorar encara més la mobilitat.

Ara fa uns mesos, els productors de la saga *The Fast and the Furious* van adreçar-se a l'Ajuntament de València per saber si l'estiu vinent podrien gravar unes seqüències de la nova entrega al carrer de Colom de València. Seria l'última vegada que podrien fer-ho. En passar l'estiu, aquella via estarà més pensada per a la bicicleta i el vianant que no per als amants de la benzina. ●