

Ravenna

L'intervista della domenica

«Ho firmato il primo grande piano del traffico»

Marta Magni, ex dirigente tecnica all'Urbanistica e ai Lavori pubblici: «Ci furono incontri caldi: stavamo cambiando la vita delle persone»

di Carlo Raggi

Trentasette anni nell'Urbanistica e nei Lavori Pubblici, gli anni del cambiamento, il difficile periodo in cui la città, per forza di cose, ha dovuto rivoluzionare il proprio volto per cercare di gestire il traffico sempre più invadente. Se gli amministratori passano, i dirigenti tecnici restano e lei, Marta Magni, è rimasta dal 1973 al 2010, prima all'Urbanistica (dove, fra l'altro, ha firmato il primo grande piano del traffico del '90, quello che ha bloccato gli assi di attraversamento cittadino), poi ai Lavori Pubblici, dove è stata protagonista di tutti i grandi - e piccoli, ma risolutivi - interventi: dalle due circonvallazioni cittadine al new jersey centrale sul semianello, dalla rotonda ai Tre Ponti al tunnel del Canalazzo, al nuovo ponte mobile fino ai lavori per l'arredo urbano in centro, alla sistemazione di piazza Kennedy, al futuro nuovo assetto degli stradelli.

Magni, ha speso la sua vita su un fronte non facile.

«Non rimpiango nulla. Si è trattato di un lavoro bellissimo, condotto con collaboratori eccezionali e finalizzato alla crescita ordinata della città. Certo, un lavoro complesso, a volte molto duro, ma mi sono divertita, come mi diverto ora a fare la nonna».

Duro a causa di che cosa?

«Mi riferisco soprattutto a quando ero all'Urbanistica e si trattava di mettere in pratica il piano del traffico. Toccare qualsiasi



Fuori, si parlava delle modifiche alla circolazione alla Darsena e a un certo punto l'incontro non fu più gestibile e fummo costretti ad andarcene in fretta».

Non c'era dialogo all'inizio con i cittadini: lessero sul giornale dell'isola pedonale in piazza del Popolo.

«Era il 1969, altri tempi. Comunque gli incontri iniziarono poco tempo dopo, con la pedonalizzazione di via Cavour. Soprattutto con le categorie dei commercianti. E non poteva che essere così: il rapporto fra pubblica amministrazione e cittadini stava cambiando in fretta».

A proposito, lei in quegli anni dov'era?

«Ero ormai al termine del Liceo artistico dove mi diplomai nel '70. Ma ero anche già mamma: poco prima della maturità era nato Francesco e mia madre me lo portava a scuola perché lo allattassi».

Il diploma all'artistico: come mai quella scelta?

«I miei volevano che facessi ragioneria o le magistrali per poter lavorare presto. Erano molto rigidi: mi iscrissero alle magistrali, ma al primo anno fui rimandata a ottobre. E allora mi lasciarono fare e scelsi l'artistico: mi piaceva il disegno geometrico, architettonico e dopo il diploma avrei voluto iscrivermi a Ingegneria, ma la frequenza era

obbligatoria e non potevo: avevo Francesco da allevare. Così scelsi architettura a Venezia».

E fece la pendolare.

«Certo, anche perché dal giorno del diploma lavoravo nello studio di due ingegneri, Vandini e Bartolomei, in via Port'Aurea». **Quando ha cominciato il rapporto con il Comune?**

«Nel gennaio del '73, all'ufficio Urbanistica, in via San Vittore: il mio compito era di disegnare il Piano regolatore redatto dall'ingegnere Vittorini, con Evangelisti e Orioli: in particolare disegnavo la parte del Centro storico. Lavoravo fino a mezzanotte. Rimasi lì per almeno due anni, poi passai ai Lavori pubblici, sempre come disegnatrice. Nel '78 mi laureai e subito dopo mi presentai al concorso».

Per quale posto?

«Caposezione all'urbanistica, un concorso molto duro: due scritti e un orale. Per di più, in quei giorni era venuto al mondo il mio secondo figlio, Fabrizio. E poi nascerà Federica. Nell'85 conobbi Massimo Foschini, che è diventato il mio compagno. Vin-

LA ROTONDA DELLA RAVEGNANA

«Mi battei per la rotatoria sulla SS67, l'Anas sosteneva che non ci fosse spazio...»



Marta Magni a sinistra in una foto d'epoca, a destra in uno scatto recente

si il concorso e finii al servizio viabilità e traffico. Verso il '79, a dirigere l'urbanistica arrivò l'architetto Stringa: era il tempo in cui si avvertiva la necessità di ristrutturare la macchina comunale. Nell'ufficio viabilità c'era un solo impiegato».

Poco per funzionare bene.

«Infatti. Quando me ne andai eravamo in cinquanta: che squadra! Fu in quel tempo che si cominciò a ragionare sulla struttura della città. Ravenna non ha i tipici viali dell'Ottocento di tante altre città e quindi tutto era ed è più difficile. Ricordo che uno dei primi interventi fu la rotonda in piazza della Resistenza, dove c'era il mercato: la prima rotonda, con precedenza a sinistra».

LE INFRASTRUTTURE

«La sicurezza migliorò a partire dagli anni '90, anche grazie alle circonvallazioni»

Una rivoluzione.

«E intanto si procedeva a piccoli passi attorno al centro. Si interveniva sui sensi unici come in via Cesarea, Santi Baldini, in Borgo San Rocco, via Mazzini, via De Gasperi e altre strade, poi la stretta sulla circolazione in pieno centro, la rimozione delle auto in via Dante, le nuove norme sui permessi. E nel 1989 il nuovo piano del traffico. Ne abbiamo parlato con associazioni e cittadini: notti insonni perché avvertivo la responsabilità di interventi che avrebbero inciso su vita, abitudini e lavoro di molti».

Lei a un certo punto cambiò settore.

«Nel '95 passai a dirigere i Lavori pubblici. Era assessore Pezzi, poi arrivò Gabrio Maraldi e infine Corsini. Mi trovavo ad agire

su quelle infrastrutture che avrebbero dato un senso compiuto alle decisioni adottate negli anni sul fronte del traffico».

Come le circonvallazioni.

«Certo, prima quella a monte, poi quella a valle. In quei 15 anni la città crebbe sul fronte delle infrastrutture, della sicurezza delle strade e dell'arredo urbano».

Ricordo le tragedie sull'Adriatica, lungo la Dir.

«Si trattava di rapportarsi con l'Anas e non sempre trovavo gli interlocutori giusti. Quanto ci siamo battuti per il new jersey, sul semianello, dicevano che non era fattibile, poi invece... E l'incrocio dei Tre Ponti: quanti morti prima della rotonda e così per l'incrocio di Sant'Antonio. Abbiamo realizzato il tunnel dopo l'ennesima vittima. L'ultimo lavoro è stata la rotonda a Fosso Ghiaia: la frazione non ha avuto la variante, ma almeno così c'è più sicurezza».

Lei si era battuta anche per la rotonda della Ravennana.

«Certo, con l'Anas a dire che non si poteva costruire perché non c'era spazio».

Fra le incompiute, il completamento del semianello con l'attraversamento del Candiano.

«Ricordo il progetto del ponte: sarebbe stato molto impattante. Ci fu un bel ping pong fra ponte e tunnel, ma credo che la soluzione finale, il ponte mobile, sia la migliore».

Parlava dell'arredo urbano...

«È stato di mia competenza: credo che il lavoro più bello sia stato l'arredo della piazza del Popolo, poi via Mazzini, i portacenere fatti dai ragazzi dell'istituto d'arte, piazza Kennedy e piazzetta delle Carceri, dove ero anche direttore lavori. Ero presidente della Commissione che ha scelto il nuovo assetto degli stradelli a Marina. E presiedevo la Commissione per i dehors».