

GINO COVRE*

> 1892-1971

TULLIA IORI

* Tutta la ricerca si è avvalsa della consultazione dell'Archivio SIXXI, Roma.

Il ponte di Lagugnana progettato da Gino Covre. La prova di carico eseguita il 28 novembre 1934. [Archivio SIXXI, Roma]



Uno dei più autorevoli progettisti di strutture in acciaio del Novecento italiano è un veneziano, Gino Covre. Nato il 16 agosto 1892 a Castello 4951, si diploma al Regio Istituto Tecnico e Nautico "Paolo Sarpi" nell'ottobre 1911. Vincitore del concorso bandito dalla Fondazione Querini Stampalia, si iscrive al Politecnico di Milano, conclude regolarmente il biennio e frequenta il primo anno della Scuola di Applicazione per gli ingegneri industriali, senza però superare gli esami poiché assente per malattia. Nel frattempo muore il padre e subito dopo viene chiamato alle armi per lo scoppio della I guerra mondiale (dove perde il fratello). Congedato nell'ottobre 1919, con la famiglia a carico (la madre, un fratello piccolo e la moglie, Enrica Gabrieli, che ha sposato il 26 dicembre 1914), non ha più le

condizioni economiche per continuare gli studi. Comincia allora l'attività professionale, progettando e dirigendo i lavori di diverse case popolari e borghesi a Milano, Torino e Parma con un suo sistema brevettato di struttura in cemento armato.

Nel 1929 torna a Venezia, con studio a S. Tomà 3903. Progetta i fabbricati per l'Aeroporto civile di S. Nicolò di Lido (aeroporto "Giovanni Nicelli") e cinque scuole comunali (Dese, Zellarino, Campalto, Carpenedo, Malcontenta) oltre ad edifici per privati. Poi con l'impresa Domenico Danella elabora il progetto per il ponte di collegamento tra Venezia e Marghera.

Tra il 1933 e il 1934 realizza, per conto dell'Amministrazione provinciale di Venezia, il primo ponte in acciaio al cromo-rame interamente saldato all'arco elettrico, di 17 metri di luce: il ponte sul canale di Lagugnana sul tratto Marango-Latisana della strada per Trieste (oggi strada provinciale Jesolana; il ponte è esistente e in servizio), realizzato dalla società Ernesto Breda nei cantieri di Marghera, con pezzi speciali prodotti nelle Acciaierie Ferriere Lombarde Falck, collaudato da Luigi Stabilini, professore dell'Università di Padova.

Il felice esito di quest'opera lo qualifica come un esperto di costruzioni metalliche saldate e gli attira molti incarichi: da parte dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Trieste e della ditta Badoni di Lecco, per esempio, con il progetto per il ponte sul canale di Treporti tra Sant'Erasmus e Punta Sabbioni, il progetto per il ponte sull'Adige a Boara Pisani a travata unica di 121 metri di luce



e un'aviorimessa metallica alla Marina di S. Andrea; infine il ponte sul canale di Scomenzera, poi realizzato da Breda stabilimento di Marghera. Nel 1932 pubblica, per l'editore U. Bortoli di Venezia, il libro dal titolo "Lo Statimetro Covre" in cui descrive uno strumento meccanico per la determinazione rapida delle incognite in alcuni complessi problemi iperstatici di Scienza delle costruzioni.

Nel 1935 si trasferisce a Roma. Da questo momento cominciano gli incarichi più importanti. Però la questione professionale si complica. Ricordiamo che quando viene istituito l'albo degli ingegneri, il 20 luglio 1923, si potevano iscrivere, in via transitoria, non solo i laureati ma anche chi, entro sei mesi dalla pubblicazione della legge, poteva dimostrare con titoli di avere esercitato lodevolmente per dieci anni la professione di ingegnere. Su questo giudicava una commissione, nominata dal Ministro dell'Istruzione, composta da sette membri (quattro scelti tra i docenti negli Istituti superiori e tre fra i liberi professionisti). Per una decina di anni, però, non essere iscritti all'ordine non impediva ancora di lavorare come un ingegnere, ma con l'accentuarsi della politica corporativista del fascismo le cose cambiano. Infine, le leggi razziali, per poter identificare tutti gli ebrei e impedire loro di lavorare, impongono l'iscrizione all'albo. Covre fa richiesta di iscrizione all'albo degli Ingegneri ai sensi del RDL 16 dicembre 1935 n. 2263. Questo decreto introduceva alcuni favoritismi per gli ex combattenti e i "benemeriti della causa nazionale": questi potevano chiedere che la Commissione tenesse conto, per il computo del periodo decennale di attività professionale, anche di quella parte di attività che avessero svolto dopo il termine dei sei mesi. Erano considerati ex-combattenti coloro che avevano prestato servizio per almeno 1 anno in reparti combattenti durante la I guerra mondiale (ma Covre risulta aver combattuto solo per 7 mesi e 10 giorni, comprese la trimestrale degenza per malaria dipendente però da cause di servizio e quindi valida). Si segnala che i "benemeriti della causa nazionale" erano coloro che avevano partecipato alla Marcia su Roma e gli iscritti al Partito Nazionale Fascista da una data anteriore al 28 ottobre 1922 (i fascisti della prima ora, quelli detti "antemarcia"). Solo per i "benemeriti" il periodo che poteva essere computato oltre il termine di 6 mesi arrivava fino al massimo di 5 anni (quindi 5 anni prima e 5 anni dopo).



Ma Covre non ha fatto la marcia su Roma e quindi non rientra nei benefici. A complicargli le cose, con l'applicazione della legge Gentile, il diploma di perito industriale all'Istituto Tecnico non gli consentiva più di accedere a nessuna Università o Scuola di applicazione del Regno per completare gli studi, nonostante avesse già superato il biennio e fosse stato iscritto a quella di Milano. Nonostante la mancata iscrizione, continua però a lavorare come un ingegnere, usando questo titolo nella carta intestata e negli articoli, ma lavorando di fatto per la ditta Badoni di Lecco, che lo affianca in tutte le sue tante opere strutturali: durante il fascismo, l'aviorimessa all'Aeroporto del Littorio, la copertura del Palazzo dei Congressi e il progetto per l'arco imperiale all'Eur, mai realizzato ma giunto fino alla fase esecutiva e sospeso per lo scoppio della II guerra mondiale. Nel dopoguerra, Covre collabora con Pier Luigi Nervi alla progettazione del Palazzo del Lavoro di Torino e della cartiera Burgo di Mantova. Elabora il progetto esecutivo della copertura dell'aerostazione dell'Aeroporto di Fiumicino (il progetto vincitore del concorso è di Riccardo Morandi), del Viadotto Italia sul Lao per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria (su progetto di Fabrizio De Miranda per la travata metallica), della Rinascenza di Piazza Fiume a Roma (su progetto di Franco Albini e Franca Helg); poi la Stazione Garibaldi a Porta Nuova di Milano, padiglioni di grande luce alla Fiera di Milano e alla Fiera del Levante a Bari, oltre a nuove aviorimesse, stabilimenti, torri. Fino al 1971, quando muore. Il tutto senza mai potersi iscrivere all'Ordine: ma siamo sicuri che se avesse potuto, avrebbe scelto quello di Venezia.

Opera Nazionale Balilla di Venezia, Ing. Mario Codognato, 1930 prove di carico con acqua eseguite da Gino Covre per conto dell'impresa Domenico Danella. [Archivio SIXXI, Roma]