

***Liber amicorum  
per Enzo Siviero***

**Mit, Anas, Rfi, Vvf et al.**



**Liber amicorum  
per Enzo Siviero**

*Ministero  
delle Infrastrutture  
e dei Trasporti  
Anas, Rfi, Uvf  
et al.*

## “Sivierus Nuncius”

4

Se hai la ventura di incontrare Enzo Siviero inevitabilmente ti ritrovi fermo a guardare insieme a lui i Paesaggi della Terra. Ti sorprendi a scoprire ciò che prima non eri capace di vedere. Ti accorgi di vedere i Ponti con nuovi occhi e di saper disvelare la natura nascosta della loro funzione culturale e sociale. Ti senti invaso da uno spirito nuovo, un insieme di emozione e ottimismo.

Educato canonicamente da ingegnere nelle aule universitarie, si è forgiato sul campo in cantieri mediterranei. Ha sentito presto la vocazione di “Immaginare Ponti” prendendoli per mano fino a costruzione finita e goduta.

Docente ingegnere tra gli architetti, accademici, si è scoperto “poeta” per la necessità imperativa di comunicare e condividere con gli altri le percezioni profonde dell’Essenza del Ponte Idea.

I ponti di Siviero, di cemento e ferro o di legno e vetro sempre a unire luoghi che la natura ha creato divisi.

Ponti di parole, immagini e sensazioni per far nascere durature relazioni, unioni e amicizia

Ponte come disegno e bellezza

Ponte come architettura e materia

Ponte come invito alla Comunicazione

Ponte come percorso di scambio di idee e cose

Ponte come luogo di incontro e dialogo

Ponte come perenne monito

a salvaguardia della pace tra le genti.

L’Idea Ponte come filosofia di vita, strumento infallibile per unire persone, popoli e culture.

I Ponti, che nella visione del Paesaggio Umano fatto di luoghi abitati fra loro collegati, sono i passaggi strategici, metaforici catalizzatori di scambi pacifici e cooperativi.

Il Ponte nel Paesaggio di Siviero è Iperdimensionale Ponte come struttura stabile, che lega Terra a Terra, fondata su solide basi di vitruviana *Firmitas*.

Ponte come cammino che vola leggero sull'Acqua e nell'Aria e trasforma spazi vuoti in forme di materia di vitruviana *Venustas*.

Ponte come prezioso anello che da continuità e facilita la mobilità nel territorio urbanizzato con vitruviana *Utilitas*. Che dire del Fuoco, Energia viva, che i primi Sapianti Greci fondatori della nostra civilizzazione Mediterranea, consideravano insieme a Terra, Acqua e Aria gli elementi primi, generatori della natura fisica del mondo? I quattro elementi, tutti indispensabili per la vita, a volte sono anche pericolosi quando sfuggono al controllo delle prometeiche virtù: Competenza e Prudenza.

Competenza, Deontologia, Etica e Prudenza sono le qualità costitutive della Cultura Sivierana.

Ma torniamo ai Ponti di Siviero, una rete lanciata sul Mediterraneo e oltre sui Continenti.

La metaforica parola d'ordine della missione dei Ponti di Siviero è dunque:

*The Mediterranean is our Land*

Parliamo, evidentemente, non più dell'antico ed esclusivo *Mare Nostrum* dei Romani ma di un mare "Terra comune" che appartiene a tutti i popoli che vivono il Mediterraneo.

*maximus minimus galileus*

*Massimo Guarascio*

## Enzo Siviero ingegnere e architetto

6

Padova, 1963, lezioni del primo anno nella gloriosa sede del Bo: aule affollatissime dove più di duecento matricole di ingegneria (ma tenuto conto che eravamo anche con gli studenti di scienze matematiche e fisiche quasi cinquecento) occupavano spazi che oggi non sarebbero abilitati per la metà; fu lì che incontrai per la prima volta Enzo Siviero. La nostra conoscenza ebbe però modo di svilupparsi nel corso del terzo anno, quando gli iscritti a ingegneria civile erano circa 1/3 del numero iniziale, essendosi il rimanente (tra quelli che avevano resistito al biennio), orientato verso altre specializzazioni.

Gli edifici di via F. Marzolo, sede del triennio, progettati dal Donghi e costruiti durante la prima guerra mondiale, erano nella cittadella universitaria, meno prestigiosa della sede del Bo, ma più amena per il lungo Piovego e per i cedri del Libano che ombreggiavano le aiuole e i cortili. Questi ospitavano allora rare auto di professori: ricordo

ancora la nostra ammirazione per l'Appia di F. Marzolo, l'Alfa Romeo di Claudio Datei, la Maserati di Dall'Aglio e l'Alfa del Conte Pagello, quest'ultima guidata con i guanti bianchi, *noblesse oblige*.

Di rimando, ai muri degli edifici, venivano frettolosamente addossate da noi studenti arrugginite biciclette, ormai di ultima mano, impossibili oggetti di desiderio.

Eppure ben due studenti avevano il privilegio di poter arrivare a lezione in auto: uno di questi era Enzo, la cui bianca 500 non poteva passare inosservata, (anche perché era una mitica 595 Abarth...) parcheggiata in prossimità delle aule. Sempre leggermente in ritardo, a causa del traffico al Bassanello, così ci diceva.

Simpatico e gioviale, Enzo era benvenuto da tutti e considerato anche con un certo rispetto, essendo cugino del noto ministro plenipotenziario Rodolfo Siviero, che fin dalla fine della seconda guerra mondiale, si occupava,

con riconosciuto successo, del recupero delle opere d'arte trafugate durante il periodo bellico: un *monuments man*, si direbbe oggi.

Laureatosi nel 1969, Enzo aprì uno studio professionale a Padova, dedicandosi prevalentemente alla progettazione di opere in calcestruzzo; solo qualche decennio più tardi, dopo numerosi e approfonditi studi dei ponti in calcestruzzo del '900 e di acciaio dell'800, cominciò ad apprezzare, e a realizzare, ponti sia di calcestruzzo che di acciaio.

Nel 1972 fu chiamato dal prof Giorgio Macchi alla facoltà di Architettura di Venezia come assistente (quello era il titolo corrispondente all'attuale ricercatore) a Tecnica delle costruzioni, e successivamente a Scienza delle Costruzioni materia della quale era titolare il professore Giuseppe "Ciccio" Creazza.

Nel frattempo io, rimasto all'Università di Padova, ero assistente di Costruzioni idrauliche con il prof. Claudio Datei. Dal 02.08.1980, secondo il D.M. "Criteri Generali e Prescrizioni tecniche per la Progettazione, Esecuzione e

Collaudo di Ponti Stradali" e le relative Istruzioni del Servizio Tecnico Centrale, le norme sui ponti prevedevano che il progetto dovesse essere accompagnato da una relazione idraulica con specifici contenuti.

Per Enzo la suddetta relazione era poco più che un adempimento formale, a corredo del profondo impegno profuso nel disegno e nei calcoli delle strutture, perciò, in alcuni casi, preferiva incaricare me di quella parte e fu questa l'occasione della nostra collaborazione.

Mi trovavo così di fronte a progetti che, per la parte architettonica e strutturale, si presentavano con le caratteristiche del progetto definitivo. Il mio compito si faceva perciò alquanto arduo nella richiesta di modifiche indispensabili al miglioramento del comportamento idraulico, ritenendo Enzo sicuramente possibile l'adattamento del fiume alle esigenze estetiche e strutturali del "suo" ponte.

Ci si metteva anche il Magistrato alle Acque di Venezia (fino al 2002 Autorità deputata per tutti i fiumi delle tre Venezie) a imporre significative prescrizioni e raccoman-

dazioni per l'approvazione dei progetti, e ricordo che questo per Enzo poteva essere occasione di sofferenza per le forzate modifiche alla struttura di un suo progetto originario.

Il 1989 fu l'anno in cui si cimentò nella fondazione della rivista *Galileo*, giornale del Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, che Enzo dirige tuttora.

Una svolta importante nella vita accademica di Enzo avvenne nel 1994, quando ebbe la soddisfazione di vedere riconosciute le sue competenze col conseguimento, per concorso, della Cattedra di Tecnica delle Costruzioni alla facoltà di Architettura di Venezia.

Divenuto subito Direttore del neonato Dipartimento di Costruzione dell'Architettura con annesso Laboratorio Autorizzato per le prove sui materiali da Costruzione, vide crescere in maniera significativa le richieste in qualità di relatore di tesi di laurea. Quasi tutti i suoi laureandi si occupavano di ponti: antichi, da ristrutturare, di nuova progettazione. Numerosissime sono state le loro tesi che

hanno portato a pubblicazioni, anche di volumi di pregio per contenuto e veste tipografica.

Nel frattempo Enzo ha continuato a risiedere a Padova, sua città natale, nonché sede del suo studio professionale.

Nel 2007, standogli forse un po' strette le predette numerose attività, decise di estendere il suo impegno universitario candidandosi al Cun (Consiglio Universitario Nazionale). Col garbo e la misura abituali, condusse la propria campagna elettorale attraverso contatti telefonici con i Colleghi, raccogliendo un successo forse anche da lui stesso inatteso, per il significativo numero di adesioni, che gli valsero la carica di Vice Presidente Nazionale.

Al suo veramente invidiabile *curriculum*, nel 2009, aggiunse la laurea *honoris causa* in Architettura al Politecnico di Bari.

Nonostante i suoi pressanti impegni l'abbiano tenuto sempre più spesso lontano da Padova, le occasioni di incontrarci non sono mancate in questi ultimi anni. Per esempio siamo insieme collaudatori di un ponte sul fiume



Oreto, a Palermo. A questo proposito, ricordo le preoccupazioni del Responsabile Unico del Procedimento per la mia presenza nella Commissione tecnico-amministrativa, in quanto, a suo dire, qualcuno gli aveva riferito della mia davvero scarsa competenza in fatto di ponti. Mi è riuscito di rassicurarlo solo ricordandogli che la presenza stessa del prof. Siviero avrebbe comunque fatto fronte alle mie carenze. A questo proposito devo oggi lamentare che neanche la presenza di Enzo è stata sufficiente a portare a compimento l'opera, da otto anni a questa parte. Ed eccoci all'anno scorso anno, quando mi trovai, al Provveditorato per le Opere Pubbliche di Roma, ad esaminare

il progetto di un ponte di Enzo Siviero a Roma: il Ponte di Pietralata (nei pressi della stazione Tiburtina). Questo, essendo stato presentato in maniera impeccabile dal progettista, ricevette numerosi complimenti dai membri del Comitato, che poterono anche apprezzare il giusto spazio dedicato ai collaboratori nella presentazione.

Oggi, trovandomi a fare il bilancio degli oltre cinquant'anni della nostra conoscenza, mi sento di mostrare tutta la mia ammirazione per il profondo, continuo e multiforme impegno di Enzo, sempre coronato da successo, che sicuramente ha arricchito un po' anche me, insieme a tutte le persone che hanno avuto occasione di stimarlo.

*Luigi Da Deppo*

## I ponti di Siviero, il Siviero dei ponti

10

La retorica del ponte – strumento di inclusione quando è gettato, strumento di esclusione quando è levato – si addice a Enzo Siviero. E uno strumento di inclusione è ancor più tale quando è anche bello, apre il cuore, induce al sorriso. I *nostri* ponti, quelli di Enzo e miei sono almeno quattro, due realizzati, due vagheggiati.

I due realizzati non sono ponti di Enzo Siviero in senso proprio. Non sono stati progettati da lui. Il ponte ciclopedonale che collega Mestre al suo grande parco – il parco di San Giuliano che ha restituito alla terraferma veneziana la sua laguna e la visione della sua Venezia – è ponte progettato dall'architetto canadese Di Mambro e il ponte della Costituzione, il quarto ponte sul Canal Grande a Venezia, è quello progettato da Santiago Calatrava.

In entrambi i casi Enzo ha accettato – per pura amicizia della quale gli sarò sempre grato – il compito ingrato del collaudo.

Nel caso del meno famoso ponte di San Giuliano Enzo Siviero si è assunto la responsabilità di rispettare un termine stretto legato non tanto alla data prevista dell'inaugurazione, difficilmente spostabile per non perdere la presenza dell'allora Presidente della Commissione Europea Romano Prodi, quanto all'idea che da committente – agivo allora da Sindaco di Venezia – avevo imposto per il Parco di San Giuliano e per ogni altra *opera pubblica* realizzata durante la mia sindacatura (una per tutte: la ricostruzione del teatro La Fenice): che il rispetto delle date stabilite per il completamento dell'opera valeva quasi quanto l'opera in sé. Volevo dimostrare che i ritardi, le dilazioni, che hanno afflitto e ancora affliggono i processi di costruzione delle opere pubbliche in Italia non sono un male necessario, e che lo si può sconfiggere se tutti fanno proprio l'obiettivo; collaudatori compresi. Ma collaudare in tempi ridotti impone grande competenza e sicurezza di sé, doti che

solo un grande progettista può mettere al servizio della comunità. È quello che Enzo Siviero ha ancor meglio dimostrato nel caso del ponte della Costituzione di Santiago Calatrava. In questo caso Enzo ha faticosamente chiuso il collaudo con grande senso dell'istituzione ricorrendo a ogni possibile valutazione (anche non convenzionale...) assumendosi non poche responsabilità per impedire che per motivi formali e burocratici restasse incompiuta un'opera che doveva rivelarsi un grande successo per Venezia. Ma i ponti più amati sono quelli che non si sono (ancora) fatti. Ci siamo andati vicino con il ponte di Cibiana. Ponte sul Boite che avrebbe dovuto collegare la statale di Alemagna a Cibiana di Cadore, appunto, e alla provinciale per la Val Zoldana evitando un'inutile e pericolosa discesa e risalita verso il fondo della stretta valle. Il ponte vagheggiato da tempo era stato riprogettato da Enzo Siviero, che spesso lo ricorda come forse il più bello che ha progettato, portando a casa l'approvazione dell'allora soprintendente arch. Guglielmo Monti.

Ma che fosse bello non era bastato. Ragioni di ordinaria patologia da opere pubbliche italiane ne hanno (finora, perché la speranza non muore mai) impedito la realizzazione.

L'operazione Cibiana ci aveva poi suggerito, a Enzo, progettista di ponti, e a me, Ministro dei Lavori Pubblici *pro tempore*, di por mano a una circolare che inducesse i progettisti ad avere adeguata attenzione anche all'architettura dei ponti in rapporto al paesaggio. La fine traumatica del primo governo Prodi si è portata via anche questa buona intenzione. Ora sembra esserci una maggiore coscienza del tema del rapporto ponte-paesaggio, ma qui come in tanti altri settori dei lavori pubblici italiani si è perso molto, troppo, tempo!

Dal piccolo ponte sulla gola di Cibiana all'*esagerazione* del TUNelT un ponte lungo 140 chilometri (con quattro isole artificiali intermedie) tra Sicilia e Tunisia, tra Italia ed Europa e soprattutto tra Africa ed Europa. Altro che ponte sullo stretto di Messina!

O meglio un TUNeIT che darebbe maggior senso anche al *collegamento stabile* fra Calabria e Sicilia. È evidente che a Enzo Siviero il TUNeIT serve prima di tutto come sfida, per provare a se stesso di esser capace di cimentarsi anche con il ponte *estremo*.

È per questo che te ne parla per dimostrarti che si può fare, tecnicamente, ambientalmente, economicamente; alto

abbastanza da non mettere a rischio il traffico marittimo lungo il canale di Sicilia. Un discorso affascinante che si arricchisce di ragioni e sentimenti riferiti ai rapporti tra la vecchia Europa e la nuova Africa. All'inclusione di scala planetaria garantita dal getto di un ponte. Eccezionalmente grande, ma sempre un ponte: la metafora è la realtà di Enzo Siviero.

*Paolo Costa*

## Un incontro fortuito

Questo scritto trova spunto da un incontro fortuito con Enzo Siviero in occasione di un convegno di Italia Decide qualche anno fa. La passione di Siviero per i ponti si è subito manifestata, contagiandomi, (ma forse non ce n'era bisogno) non solo per un libro particolare *De Pontibus* di cui mi ha fatto dono, ma soprattutto per la carica emotiva che questa straordinaria metafora sa trasmettere. E Siviero non vi è dubbio ne è apostolo convinto...

Ne è nata una frequentazione pur episodica ma assai intensa, un nuovo ponte che, come un basso continuo, è entrato nel mio agire nei vari momenti della mia vita più recente. Imprenditore, manager, servitore dello stato e ora politico per amore dell'Italia come nel mio libro *Io siamo* ho voluto testimoniare.

Il termine *ponte* vi aleggia in molte pagine e talvolta immagino Siviero come uomo ponte capace con il suo sorriso di unire anche quello che all'apparenza sembra

profondamente diviso. Anche di questo l'Italia ha un gran bisogno per ritrovare se stessa.

Vi svelo un piccolo segreto. In origine *Io siamo* non doveva titolarsi così, ma tra le tante idee che mi erano state suggerite, avevo insistito perché si parlasse di un *ponte*. Ragioni editoriali hanno poi portato a una scelta più di impatto, ma io resto fortemente legato a quella immagine, ai concetti che la forza coraggiosa e agile al tempo che un ponte porta con sé. Anche in politica credo che si debbano attraversare le difficoltà costruendo e non distruggendo. Proprio per questo, nelle prime pagine del volume, ricordo questa metafora. E mi piace dividerla anche qui.

*Costruire un ponte*

*Se vogliamo abbandonare l'Italia in rovina e ricostruirla sulla solida roccia della riva che abbiamo di fronte, dobbiamo prima costruire un ponte: un ponte fatto di*

*piloni e arcate, capace di unire la riva dove ci troviamo adesso a quella dove edificare il nostro paradiso perduto, un ponte solido, robusto, ma da erigere in fretta, perché di tempo ce n'è sempre meno e la terra ci frana sotto i piedi.*

*Alcuni piloni del ponte esistono già. Sono i punti di forza del sistema Italia di cui abbiamo appena parlato: la capacità di molte imprese di competere sui mercati mondiali, la forza del brand Italia, la generosità di moltissime italiane e moltissimi italiani...*

*Gli altri sono le misure che dobbiamo prendere, nei vari settori, per riformare e rifondare l'Italia, la sua economia, l'apparato statale, la società. Il primo pilone è quello degli interventi immediati per far ripartire l'economia. Il secondo tocca la pubblica amministrazione e le istituzioni dello Stato: non è possibile dare una scossa all'economia senza rivedere l'apparato statale in quegli aspetti che bloccano la libera iniziativa economica. Il terzo pilone è quello del dinamismo e della mobilità sociale, e quindi riguarda la*

*scuola, l'innovazione, le unicità italiane da valorizzare, dunque la bellezza e la cultura, il cibo e le eccellenze industriali e artigianali. Il quarto pilone è quello della coesione sociale, e concerne la giustizia e la lotta alla criminalità, il welfare e dunque la sanità, l'assistenza e la galassia, sempre più importante, del terzo settore, e infine i diritti civili. Il quinto è quello della politica estera e del rapporto con l'Europa.*

*Questo libro offre, capitolo per capitolo, le proposte per edificare ciascun pilone del ponte, cioè per riformare in profondità gli elementi essenziali della nostra vita economica, sociale e istituzionale. Naturalmente l'esposizione presenterà uno per uno i vari settori, ma il presupposto è che ciascuna azione implica tutte le altre, proprio perché i piloni di un ponte devono essere costruiti tutti, e tutti insieme. Tirarne in piedi solo due o tre, e lasciarli da soli, significa sprecare tempo, fatica e denaro senza raggiungere lo scopo, che è quello di consentire il passaggio da una riva a quella opposta. In altre parole, queste misure*

*toccano l'intero sistema, ma sono esse stesse un sistema. Prese in sé, una per una, non solo non sarebbero efficaci: non sarebbero nemmeno concepibili.*

*Le azioni per innalzare ciascun pilone, tuttavia, non sono complicate. Per molti versi, anzi, sono semplici, ovvie, naturali, fondate sul buon senso. Per ragioni che avremo modo di esaminare, è soltanto mancata finora la volontà di compierle. Paradossalmente, proprio la gravità della situazione attuale e la consapevolezza che non possiamo più permetterci di aspettare potranno fornire lo stimolo decisivo per metterle in opera.*

*Azioni semplici, dicevo: però robuste, di peso, che richiedono la mobilitazione di risorse molto ingenti, nemmeno paragonabili ai pochi spiccioli attorno ai quali ruotano le fatue contese politiche che occupano le pagine dei gior-*

*nali e i servizi televisivi: 5 miliardi di euro sono spiccioli di fronte ai 500 che servono per dare una prima scossa all'economia. Ma se si fa così fatica a recuperare 5 miliardi, come sarà possibile trovarne 500? È possibile, e lo dimostreremo: su questo presupposto si fonda il progetto al quale mi sto dedicando [...].*

Ecco, anche solo a rileggere queste poche frasi mi convinco ogni volta di più quanto sia bella l'immagine solida del Ponte sia la migliore per immaginare il percorso che la politica deve fare oggi. Ma non si può costruire nulla di duraturo se non si uniscono gli sforzi di tutti coloro che, a vario titolo, ne saranno gli artefici. Ogni progetto che guarda lontano ha bisogno di esperienze e competenze ben radicate. Radicate come i piloni ai quali appoggiare la nostra speranza di un Paese migliore.

*Corrado Passera*

## Una professionalità speciale

16

Già un primo sguardo sui suoi progetti di ponti, tutti inseriti con carattere di stretta continuità in parti del territorio con caratteristiche molto diverse, mi ha dato la chiara sensazione di quanto sia speciale la professionalità di Enzo Siviero, che ha saputo ben amalgamare le punte di vera eccellenza raggiunte in Italia dal rapido sviluppo dell'architettura paesaggistica con le tecniche ingegneristiche più avanzate.

Un obiettivo importante, sicuramente conseguito, è quello di far sì che le istanze paesistico-ambientali orientino sin dall'inizio i progetti di questa importantissima infrastruttura, costituita appunto dal ponte.

Le potenzialità che derivano da questa nuova visione, che già in sede progettuale appare improntata ad un approccio fortemente culturale, possono dunque anche facilitare il consenso dell'opera da parte delle popolazioni ed evitare contrasti e ritardi in sede di esecuzione.

Gli esiti positivi e qualitativi di un tale approccio investono anche il disegno di un recupero dei paesaggi urbani e della costruzione di città aperte ai grandi corridoi che corrono verso l'Europa. Tenuto conto del fortissimo trend di urbanizzazione in Italia, è infatti indispensabile rompere con il passato attraverso un cambiamento epocale, riorganizzando gli spazi delle città, l'assetto urbano e tutti i servizi funzionali al cittadino, soprattutto evitando l'ulteriore consumo del territorio. Il disegno del futuro dev'essere quindi quello della costruzione di città aperte alle reti.

*Il ponte* pertanto viene qui nella massima evidenza, oltre che nella sua simbologia di fattore di comunicazione, come elemento strategico della mobilità delle persone e delle merci e quindi dello sviluppo economico e sociale del Paese nella sua proiezione europea ed internazionale. Senza approfondire il tema delle possibili metafore di un



ponte ben progettato, come quelli oggetto della Mostra, mi sembra che in concreto si possano sintetizzare in poche parole le possibili interrelazioni tra persone, paesaggio e ponte: sicurezza, anche in ordine al rischio idrogeologico e sismico, utilità, come infrastruttura, e integrazione nell'ambiente.

Del resto, lo stesso concetto di *smart city* sta nella capacità di porre a sistema le componenti architettoniche, ingegneristiche, energetiche ed ambientali insieme agli

elementi di carattere sociale, come la qualità della vita e la coesione sociale, perseguendo una sostenibilità a tutto tondo, con un approccio integrato e sistemico.

L'infrastruttura-ponte si arricchisce in tal modo di un valore aggiunto, il valore paesaggistico. Diventa quindi un manufatto di qualità nel territorio. Parafrasando le Corbusier, che si riferiva a una strada, direi *Un ponte non è solo un'entità di comunicazione: è un avvenimento plastico in seno alla natura.*

*Mario Ciaccia*

## Intorno a Enzo Siviero

18

Nel 2012 è stato messo in esercizio il ponte Rouski, nel sud est della Russia (città vicina più nota, Vladivostok). Un ponte a più campate, di cui la centrale di 1104 metri. Al momento – orgoglio del costruttore francese Freyssinet –, la più lunga al mondo (*Le monde*, mercoledì 4 luglio 2012). Questa notizia e l'invito a riflettere sulla sua opera di *pontifex* di Enzo Siviero, mi hanno spinto a rinnovare la visita a un luogo molto particolare e a ricercare nella mia biblioteca il libro di Michel Serres, *L'art des ponts: Homo pontifex*, Le Pommier, 2006. Il luogo (campagna di Massa Martana, Umbria), è quello dove si può ammirare un antico ponte in pietra al quale,

da un lato, si accede per mezzo di una rampa carrabile di forma elicoidale. Nel suo piccolo, un vero capolavoro d'intelligenza, di autentico saper fare. Il libro di Michel Serres consente di ripercorrere i molteplici significati della parola *ponte*; sia quelli sulla natura di bene materiale che immateriale. E a riflettere sugli uomini (e donne) che li hanno costruiti, noti e anonimi. Ponte, è una parola per eccellenza polisemica, ricca e arricchente, che esprime al meglio la natura migliore dell'*homo* per eccellenza. Soprattutto quando è *pontifex*, carattere proprio a Enzo.

*Francesco Karrer*

## Ottimista

Enzo Siviero è un ottimista e credo che solo un ottimista possa progettare ponti. Infatti con l'ottimismo si ottengono cose che altrimenti non si concretizzerebbero: l'ottimismo catalizza le energie e materializza un risultato che sembrava impossibile. Anche un ponte può sembrare talora un oggetto misterioso ed impossibile, come il risultato che altrimenti non si sarebbe raggiunto.

Le parole di Tino Faussonne di *La chiave a stella* di Primo Levi sembrano scritte da Enzo: "ho sempre pensato che i ponti è il più bel lavoro che ci sia: perché si è sicuri che non ne viene male a nessuno, anzi del bene, perché sui ponti passano le strade e senza strade saremmo ancora come i selvaggi". È impossibile non essere d'accordo che progettare ponti è un lavoro bellissimo che serve a far andare altrove e a connettere persone e luoghi separati e lontani, ma nello stesso tempo è vero che dalla scoperta del nuovo e dell'altro è scaturito man mano il progresso

e che un nuovo ponte è sempre portatore di importanti novità.

Ugualmente non si può che pensare ad Enzo Siviero nel seguito del racconto del Faussonne di Levi: "insomma perché i ponti sono come l'incontrario delle frontiere e le frontiere è dove nascono le guerre".

Ho visto il nostro uomo-ponte al lavoro come vice presidente del Consiglio Universitario Nazionale alle prese con le frontiere tra le diverse discipline scientifiche, i cui rappresentanti si ergevano ciascuno in mezzo al proprio reame protetto da difese turrificate, alcuni persino indispettiti che si proponesse un dialogo con la disciplina nemica o disprezzata o segretamente dileggiata, e ho visto Siviero sorprendere tutti con l'ostinato ottimismo e il garbatissimo entusiasmo, ottenendo il segno di una congiunzione dove sembrava che ci dovesse essere una separazione. Enzo è un ingegnere e un architetto e ha costruito egli

stesso, dentro di sé, un ponte tra discipline che tra la riva della forma e quella delle formule spesso producono incomprensione e talvolta danno luogo a scintille. Lui, uomo pieno di curiosità e palpitazione per la realtà, si è invece fatto ponte tra esigenze e priorità diverse e della sintesi ha fatto una grande professione e una riconosciuta arte, ingegnere consapevole della centralità della forma, attento al paesaggio e cauto osservatore degli equilibri naturali non solo ai fini strutturali ma anche per

la migliore relazione complessiva tra opera e ambiente, requisito per un risultato duraturo.

Si è fatto anche ponte tra generazioni e passaggio stabile per il trasferimento da un'età all'altra delle competenze e delle conoscenze necessarie per operare in materia di ponti, accompagnando centinaia e centinaia di studenti alla laurea. E se di tante cose possiamo essere grati ad Enzo Siviero, di questa sua passione per l'insegnamento dobbiamo essergli grati più di ogni altra cosa.

*Costanza Dera*

## Un grande motociclista

Quando sono stato invitato a scrivere un breve pensiero sull'amico Enzo Siviero, mi sono sentito onorato e nello stesso tempo divertito all'idea.

Enzo è una di quelle persone che quando le incontri ti accorgi subito se sei sulla stessa lunghezza d'onda, perché ti mette subito a tuo agio, presupposto fondamentale per un futuro rapporto di amicizia. L'innata simpatia di Enzo favorisce naturalmente l'instaurarsi di un *feeling* di stima e amicizia.

Detto l'uomo-ponte, per la sua profonda conoscenza di quel tipo di opere (nonché, si narra, di gran parte dello scibile umano), a mio avviso egli è doppiamente uomo-ponte, sia sotto il profilo ingegneristico, per i motivi suddetti, sia sotto il profilo umano. Il suo eccezionale senso dell'*humor* stabilisce (almeno con le persone che

non ne siano completamente privi) immediatamente un contatto, un ponte quindi, fra le persone.

Da quando poi ho scoperto che Enzo è anche un grande motociclista, e non di quelli che vanno a comprare le sigarette la domenica con la moto, ma uno *vero*, di quelli che non si spaventano di intraprendere un viaggio Venezia-Torino in moto, magari sotto l'acqua, allora non c'è dubbio: una mente scientifica, un innato senso dell'*humor* e la passione per la motocicletta non possono che convivere in un vero uomo-ponte.

Incontro Enzo non molto spesso, eppure è sempre un piacere; anche in occasioni conviviali, quando la conversazione langue, ecco la pillola salva-ambiente di Enzo: "la sapete l'ultima?...". Eccezionale.

*Antonio Lucchese*

## Un incontro significativo

La mia conoscenza con Enzo Siviero risale agli anni '90, quando un'occasione di lavoro ci fece incontrare nel mio ufficio di Padova.

La motivazione dell'incontro era la necessità di un'autorizzazione idraulica per un ponte da lui progettato su un corso d'acqua di mia competenza territoriale, per cui esaminammo il progetto per verificare il corretto inserimento dell'opera nell'alveo del fiume.

Mi ricordo la sua illustrazione, tecnica quanto necessario per dimostrare la fattibilità del progetto, ma che non esiterei a definire lirica quando me ne descrisse il concetto ispiratore, la voluta somiglianza del profilo delle campate del ponte alle ali di un gabbiano in volo.

Questa poetica visione delle strutture di un ponte mi sembrò avvincente e inusuale, in quanto in quegli anni il concetto della ricerca della forma da inserire più armoniosamente nel paesaggio non era molto diffuso: per noi

ingegneri il ponte doveva garantire la sua stabilità, la sua bellezza non era poi così necessaria!

Un incontro formale che si trasformò ben presto in un rapporto di viva cordialità, basato sulla reciproca stima professionale e su un'affinità caratteriale, per cui a quel primo incontro istituzionale ne seguirono altri derivanti non solo dal piacere di ricreare una collaborazione ma anche semplicemente di stare insieme.

Da allora non solo abbiamo cooperato per alcune prestazioni, ma in occasione di temi difficili incontrati nella mia carriera professionale ho chiesto la sua collaborazione, certa della sua serietà e competenza, e se la collaborazione non è stata addirittura continuativa è stato solo per la sua difficoltà dichiarata di garantirmi una presenza frequente e costante.

Ho seguito nel tempo la presentazione delle opere da lui progettate, sia dal punto di vista istituzionale che per

sincero interesse professionale, trovandovi sempre quella ricerca dell'armonia dell'opera, sia oggettiva che paesaggistica, che così mi aveva incuriosito nel nostro primo incontro.

Cura puntigliosa nella ricerca della forma più armonica dedicata sia alle opere di casa nostra che a quella orientale di Istanbul, con la soddisfazione per lui di essere stato capito e apprezzato da culture differenti e lontane. Non ho mai sospettato però che Enzo, che pur sapevo gentile e sensibile, potesse nascondere anche un animo di poeta, e pertanto la lettura del suo libro *Il ponte umano* mi ha rivelato un ulteriore aspetto della sua poliedrica personalità.

Le sue poesie, alternate a prose delineanti riflessioni ed emozioni, descrivono con parole, invece che con le linee armoniose dei suoi progetti, l'entusiasmo e la sensibilità con cui osserva la natura e la vita, delineando nel con-

tempo la sua visione del mondo attuale con richiami a ricordi di luoghi e persone che sono stati per lui importanti, suscitando spesso la stessa emozione anche nel lettore. Enzo chiude il suo libro con un'approfondita riflessione, lui ex studente del Liceo Scientifico, sulla necessità di adeguare ai tempi l'ordinamento del Liceo Classico, che ritiene necessiti di un arricchimento scientifico e linguistico, ma anche di una visione più critica della storia, anche artistica, del passato, senza stereotipi preconetti e inamidati. Forse perché di parte, essendo un ingegnere che esce dal Classico, dissento anche se non del tutto: spesso non sono i programmi ma sono gli insegnanti che congelano la formazione scolastica dei giovani, in quanto loro stessi privi di voglia di rinnovamento e di ampliamento dei propri interessi. Questo è un limite che il nostro Autore non ha mai avuto, né come insegnante, né come professionista e tantomeno come uomo.

*Maria Giovanna Diva*

## Enzo Siviero, il ponte tra ingegneria e architettura

24

In queste poche righe che mi accingo a scrivere per parlare del prof. Enzo Siviero mi piace ricordare, molto brevemente, anche quegli aspetti che riguardano la nostra conoscenza, avvenuta nel 2006, in un convegno tenutosi a Salerno, dove si parlava dell'importanza fondamentale della progettazione nella realizzazione di un'opera pubblica. Erano i primi approcci con la verifica e la validazione del progetto, quella che io amo definire "il collaudo della progettazione".

Partecipavo a quel convegno quale Direttore Generale del servizio Ispettivo dell'Autorità di Vigilanza dei Lavori Pubblici. La convergenza di pensiero sull'argomento fu sorprendentemente totale: una progettazione completa, approfondita in ogni particolare e l'opera viene eseguita nei tempi e nei costi previsti... e a regola d'arte.

Nei giorni scorsi ho partecipato a un convegno dei

geotecnici italiani e il relatore ha raccontato di un famoso architetto, un *archistar*, chiamato per una verifica su un'opera, da lui stesso progettata, che presentava qualche problemino. È arrivato sul posto seguito da uno stuolo di persone per la maggior parte ingegneri. Gli hanno illustrato e fatto vedere i segni del problema e lui, quasi con aria seccata, ha soltanto detto così: "ah, queste sono cose da ingegneri".

Mi sono domandato: per un ingegnere queste espressioni sono un complimento o un'offesa? Per me invece sono la constatazione e la conferma che negli ultimi anni si è andata affermando un pensiero che vuole l'ingegnere solo calcolatore di strutture, e questo soprattutto nel campo dell'ingegneria civile, come se ingegneria e architettura fossero due cose nettamente separate se non addirittura campi avversi: l'ingegnere sa calcolare ma non sa progettare, l'architetto sa



progettare ma non sa calcolare. E allora ho pensato a Pierluigi Nervi, per il passato, e a Enzo Siviero, per il presente, due Ingegneri che con le loro opere hanno dimostrato e dimostrano che Ingegneria e Architettura sono una sola cosa, soprattutto nel campo dell'Ingegneria Civile, nei rami edili, trasporti, e idraulici. E nel ramo dei trasporti quante volte si rimane stupiti dalla bellezza architettonica, di un ponte, di un viadotto!

Ed è proprio in questo settore che Enzo Siviero costituisce la congiunzione, il legame indissolubile tra l'ingegneria e l'architettura: egli è il ponte tra queste due nobili arti. Le sue opere, ponti e viadotti in particolare, sono un bellissimo esempio di eleganza strutturale che stupisce gli osservatori. E io sono uno di questi, perché qualcuna delle sue opere Enzo l'ha progettata per uno dei Provveditorati alle Opere Pubbliche da me diretti negli anni scorsi.

*Donato Carlea*

**Caro Enzo,**

mi hai chiesto di scrivere qualcosa sul tuo essere *uomo ponte*, ovviamente per come ti conosco.  
Orbene, non ho assolutamente le tue capacità di tradurre in una parola, come hai fatto tu con *uomo ponte*, la tua fotografia. In effetti tu sei un *uomo ponte*.  
Che significa per me? Provo con molta fatica a spiegare,

mi viene in mente che un ponte non è una strada che corre tranquilla su un terreno, e si adatta a questo, un ponte decide di fondarsi sul terreno migliore, in un punto e poi si lancia con coraggio, sospeso, conscio di essere bello, superbo, diverso dalla strada... e se ne compiace.  
Per quanto mi riguarda sono contenta di averti incontrato

*Chiara Barile*

## Il ponte siamo tutto noi

Caro Enzo,  
eccomi alle suggestioni che mi hai evocato con il tuo meraviglioso libro. Te ne trasmetto alcune così di getto. All'inizio pensavo di essere stata trasportata nel mondo delle favole, ma proseguendo, altro che mille e una notte! È coinvolgente, entusiasmante, la tua descrizione dei luoghi in cui sei stato è così intensa che ti senti trasportare e vivere quei momenti. Soprattutto la descrizione dei tuoi ponti e parafrasando il tuo scritto... *un piccolo ponte... ti invita a percorrerlo, con gioia infinita ti parla di sé. Del suo essere... Espressione di amicizia e di amore, di pace e serenità.*

Parole di spessore, con significati importanti e che purtroppo oggi come oggi, senza significato per almeno parte della società. Una società fondata sull'egoismo, ipocrisia e purtroppo anche cattiveria gratuita. Tu penserai che sono pessimista, beh! un po' sì ... nella

mia vita ho cercato di dare sempre, di fare del bene, ma in cambio non ho ricevuto molto anzi... ma non dobbiamo parlare di me.

Il tuo libro è un tripudio di ottimismo che fa bene al cuore, mi hai commosso, non piangevo da molto tempo e queste mie lacrime mi hanno fatto sentire viva infondendomi quella gioia di vivere che ultimamente era venuta meno.

Dal tuo scritto appare evidente il desiderio di vita, amore, gioia. Traspare anche dalle poesie.

Quella che più mi ha emozionato *Amoreponte* una passione che puoi trasmettere e che trasmetti. Quando scrivi che "il ponte siamo noi tutti!" è un abbraccio all'umanità. Non avevo mai pensato che un ponte (parola molto piccola) potesse evocare tutti questi pensieri, sensazioni, emozioni, suggestioni per trasferirsi poi nel tuo io interiore per ritrovare se stessi.

Mi ha molto divertita quando descrivi il tuo *Pontificare*. Di solito non viene recepito così, anzi si pensa subito all'arroganza, ma in te, proprio No! Per te è descrivere la bellezza, l'amore, la passione. Sei veramente Unico... Pochi hanno il coraggio di scoprire le proprie emozioni. Sai sto scrivendo "di getto". Le mie emozioni sono come un fiume in piena, tanto per rimanere nel mondo dell'idraulica... ci sono stata per quasi quarant'anni ed è difficile discostarsi da quello che è diventato il mio lessico.

Come per te parlare di termini tecnici per progettare dove devi coniugare fattibilità e bellezza, perché l'Architettura è anche bellezza.

Sai potrei continuare "di getto" a scrivere non so sino a quando, ma il dovere familiare mi chiama a rapporto. Aspetto di sapere quando pubblicherai questa *perla* perché non voglio che manchi nella mia libreria. E perdona se non riesco ad esprimere quello che sento nel cuore, non sono brava come Te.

*Maria Teresa Bagato*

## A Enzo Siviero

Non mi è capitato molte volte d'incontrare personalità come quella di Enzo Siviero.

E lo posso dire *vergin di servo encomio*... poiché né Enzo a me, né io a Enzo, reciprocamente ci dobbiamo nulla. Nulla, si intende, in senso materiale, ma molto, anzi moltissimo, gli devo per cultura, esempio di uomo di studio, di lavoro, di passione civile ed estroversione.

Lo conobbi quando, dirigendo il Comune di Catania, in tempi felici di attività feconda e ricca di stimoli creativi, quando credevamo, io con alcuni amici e sodali, di poter portare una città del sud a livelli di efficienza e vivibilità centro europea, un comune e caro amico mi dette la fortuna di presentarmelo. Devo dire che solidarizzammo subito parlando e verificando come anche un attraversamento pedonale può essere l'occasione di realizzare non solo qualco-

sa di utile, ma anche di bello, che migliora brani di città, e cosa che non guasta, anche senza spendere molti soldi.

Da allora non è mancato giorno che non ci si sia sentiti, anche attraverso un breve sms, toccando ogni argomento, dal Ponte sullo Stretto di Messina, (dei quali siamo ferrei sostenitori della realizzazione), alle vicende dell'infrastrutturazione del continente africano, alla triste parabola del fare e realizzare che viene tracciata nel nostro Paese dall'indicatore della realizzazione di interventi di miglioramento e qualità della vita, e, soprattutto di quello dell'avvio di nuovi interventi, inesorabilmente incollato allo zero. Eppure, anche quando chiacchieriamo di fatti "disperati e disperanti" Enzo non si affligge mai e non affligge i suoi interlocutori; per essi ha sempre da indicare una prospettiva, un obiettivo, una maniera

di superare difficoltà e inciampi, facendo intravedere percorsi e soluzioni, non solo confortando (il confortare da solo non basta mai) ma mostrando come con intelligenza e volontà si superano gli impegni. Il suo non è mai uno sfuggire ai problemi, bensì un ragionare attivo per risolverli e superarli.

Da lui ho imparato cosa è un *ponte*, il più importante manufatto inventato e costruito dall'Uomo per unire, mai per dividere. Se si costruisce un ponte lo si fa per costruire la pace; per costruire l'odio si costruiscono altre cose, armi, esplosivi, controversie; mai un ponte. Grazie Enzo, che Dio ti benedica sempre!

*Tuccio D'Urso*

## Il gigante malato

Quella mattina sentii Enzo al telefono. Gimigliano e i paesi limitrofi erano isolati perché il loro Ponte, vecchio e stanco, aveva ceduto. Dovevo aiutare quelle Comunità, dovevo a loro una risposta. Avevo necessità di qualcuno che mi aiutasse.

Il giorno dopo Enzo era lì con me, aveva già studiato il “vecchio e stanco” ponte e immaginato la cura per rimetterlo in piedi, per “rianimarlo” come amava dire.

La gente del luogo si fidò subito di lui ed Enzo, con il suo solito rassicurante sorriso, mi sussurrò in un orecchio:

“Vedrai che ce la faremo”.

Mi fidai, come sempre del mio Amico che mai mi aveva tradito e in effetti non sbagliai a farlo: ce l’abbiamo fatta! Penso e ripenso a quei momenti, penso e ripenso a quella gente che sorrideva piangendo di gioia perché qualcuno aveva pensato ai bisogni loro e dei loro figli.

Penso e ripenso a chi è capace di far credere che, nonostante tutto, i rapporti di fraterna amicizia esistono ancora. Grazie amico mio, grazie per sempre Enzo.

*Giovanni Laganà*

## Un ponte tra architettura e ingegneria

32

*Galileo* era una rivista abbastanza singolare. Avviata dagli ingegneri di Padova secondo una concezione classica della disciplina, sotto la direzione di Enzo Siviero aveva inteso accogliere nelle sue pagine stimoli provenienti dai diversi rami della tecnica, senza guardare tanto all'obbedienza nei riguardi dell'ambito professionale di riferimento.

Numero dopo numero, aveva poi allargato il suo spettro conoscitivo a qualsiasi altro campo, che in qualche modo si potesse considerare concorrente e pertinente.

Questo tipo di periodici di solito hanno carattere tematico, spesso di corporazione e di apologia.

*Galileo* al contrario si rivolgeva con gratuità a qualsiasi lettore dotato di curiosità e interesse, offrendo spunti inediti e contributi stimolanti. Faceva pensare.

Se ne attendeva con impazienza l'uscita, proprio perché si sapeva che nell'apparente disordine compositivo e

improvvisazione editoriale, vi avremmo trovato l'imprevisto, l'insolito, non solo negli autori scelti, ma anche nei contenuti proposti, tutti connotati da un certo umanesimo, oltre che da una certa leggerezza.

All'epoca poi si parlava molto di interdisciplinarietà, soprattutto per sfoggio culturale, non sempre per convinzione, attenti tutti a un uso ancillare delle materie altrui, più che a comprenderne i linguaggi specifici e le interne ragioni.

La rivista patavina invece accostava i diversi approcci e contributi con pari dignità di modi e di metodi, affinché dalla contaminazione e dallo sperimentalismo emergessero esiti impensati ad arricchire le molteplici espressioni e i più lontani approcci.

Poteva essere il disegno di una motocicletta, o il recupero di un manufatto in rovina, il rapporto tra il progetto e la verifica o quello tra la figurazione e la funzione ecc.



Si trattava in altri termini di una rivista “laboratorio”, dove si accettavano le contraddizioni e le dissonanze, a patto che da queste emergessero significati ed espressioni.

La molla, a tutta evidenza, era caricata da un atteggiamento morale, da una disponibilità, soprattutto da un’attenzione ai drammatici problemi urbanistici, edilizi, ecologici e insediativi che quotidianamente si presentavano nella realtà territoriale.

Enzo Siviero era allora impegnato a progettare ponti e altre strutture, oggetto tipico della Scienza delle costruzioni, praticata nell’ateneo patavino.

Erano anche gli anni ’70 e ’80 quelli in cui il paese, nel bene e nel male, si dotava di una nuova organizzazione infrastrutturale. Bisognava costruire.

Il ponte tuttavia era forse la tipologia in cui fin dall’antichità convergevano tante questioni di carattere formale e strutturale.

Venuto all’Iuav, l’Istituto di Architettura veneziano, egli si propose di dimostrare, agli architetti non meno che agli

ingegneri, che questo manufatto emblematico non è l’esito automatico di un calcolo, ma costituisce un “tema dell’architettura”.

In tale quadro la verifica numerica si propone certamente come lo strumento di garanzia della prestazione, ma non può rappresentare il percorso primario per costruire la forma. Che è essenzialmente composizione, in definitiva: progetto.

Il prodotto dell’ingegneria civile, essendo manufatto primario dell’architettura, si metteva in tal modo in rapporto diretto con il paesaggio e l’ambiente, la costruzione e la città, ampliando così le relazioni con il contesto.

Lo stesso poteva dirsi per la tecnologia dei materiali e per l’associazione dei componenti, per la geometria e la proporzione, che assumevano significati diversi nella molteplicità delle discipline sottese.

Tutto questo postulava però una rifondazione dei rapporti tra i due domini disciplinari: quello dell’espressione figurativa e quello del rigore (e calcolo) strutturale.

Nella babele semantica degli anni '80 del secolo scorso, l'incrocio tra la composizione dell'architettura e la ricerca dell'ingegneria costituiva un orizzonte assai fecondo di possibilità progettuali, alternative o innovative rispetto al conformismo edilizio e nei riguardi di quello prodotto dall'avanzamento tecnologico.

Non sembrava allora insensato avventurarsi a decifrare i disegni di Wladimir Tatlin o i progetti di Auguste Perret e Robert Maillart (tanto per fare qualche nome), mentre apparivano suggestivi gli scritti di Emanuele Severino, profezia dell'inarrestabile avanzamento del binomio scienza/tecnica nella inquietante contemporaneità.

Fu dunque Enzo Siviero a (ri)proporre una nuova sintesi, peraltro antica perché già enunciata da Vitruvio, tra i tre caratteri fondativi dell'edificare.

Si trattava cioè di ricucire la relazione strappata tra i diversi approcci nell'arte di costruire la città e l'ambiente, partendo dalla tecnica e non dalla sociologia.

Nel suo inguaribile ottimismo egli era sicuro di vincere la sfida, tanto razionali apparivano le proposte.

Ma, passata la leggendaria stagione di Giuseppe Samonà, i suoi epigoni pensarono ben presto all'luav di demolire il "ponte" spavalidamente gettato dal prof. Siviero tra l'architettura e l'ingegneria.

L'ideologia aveva avuto la meglio sulla cultura del progetto.

Ma per quanto riguarda il futuro, non è mai detta l'ultima parola.

La buona architettura/ingegneria avrà sempre la meglio.

*Franco Dosocco*

## Il ponte e la conquista della qualità ordinaria

Non c'è forse cosa al mondo che, come il ponte, sia contemporaneamente manufatto e astrazione, espressione del suo tempo e simbolo senza tempo, oggetto d'uso e archetipo, summa della capacità costruttiva materiale e metafora del pensiero stesso alla cui base c'è la sinapsi, ovvero un ponte neuronale, fondamento di ogni attività cognitiva. Forse solo la ruota rappresenta qualcosa di altrettanto universale e basilare nella storia dell'uomo: il ponte però è sicuramente più arcaico. La presenza della nozione primigenia di ponte appartiene all'imprinting profondo della specie: nasce con il primo balzo per varcare un dirupo, perché il salto è una forma istantanea di ponte cinetico e immateriale; si evolve materializzandosi con il supporto di ausili occasionali (pietre, tronchi, liane); si consolida nel progressivo passaggio da artificio episodico a soluzione sistematica e diventa infine, attraverso un lungo processo tecnologico, tipologico, costrut-

tivo e culturale, tema e prodotto di architettura. Questa complessità semantica costituisce il senso profondo della nozione stessa di ponte: se la si semplifica troppo il ponte come tale non c'è più: c'è qualcos'altro che forse ne assolve lo stesso taluni compiti, ma, come avviene quasi sempre con i surrogati, la qualità differenziale tra l'originale e la copia banalizzata, rivela uno scarto che trova sanzione nel linguaggio.

Ne fa fede, ad esempio, la comparsa e la divulgazione del termine *viadotto*; questa denominazione di successo è ambigualmente usata, a partire dai media, non solo per indicare una specifica tipologia infrastrutturale (via con altimetria artificiale rispetto al suolo) ma sovente come sinonimo di ponte: ma un viadotto è connotato essenzialmente dalla ripetitività in contrasto con la nozione di singolarità che caratterizza invece il ponte attraverso un'imprescindibile specificità di rapporto del manufatto

con il contesto (*l'hic* dell'ubicazione e, talvolta, il *nunc* dell'uso). Questa sfocata ambiguità lessicale registra un processo reale: la tendenziale banalizzazione progettuale e costruttiva di molte (troppe) infrastrutture italiane degli ultimi trent'anni del '900 che hanno cercato (e trovato) la loro ragione d'essere in motivazioni riferite a solo valore d'uso trasportistico. Ciò è avvenuto in un pernicioso *unum sentire* di politici, amministratori, progettisti, costruttori e commentatori (generalisti e specialisti) cioè, in senso lato, da parte di tutti i *facitori* di opere (con poche eccezioni), diventati responsabili non marginali dell'affermarsi nella cultura dell'opinione pubblica di una interpretazione angusta e riduttiva del rapporto fra infrastrutture, territorio, paesaggio e società. Si è accreditata l'idea che ogni opera non possa che essere un potenziale e probabile *vulnus*, forte di disvalori rispetto ai valori delle preesistenze accreditati come tali da un *genius loci* attribuito ai luoghi per il solo fatto di esistere da prima dell'intervento modificativo.

Il ponte è la negazione di questo riduzionismo valoriale perché, da sempre e ovunque, si pone come valore aggiunto funzionale, simbolico e identitario rispetto al contesto che modifica; anzi, dove c'è un ponte, quel luogo, se immaginato senza, è percepito come valore sottratto: in altre parole la presenza di un ponte si manifesta anche come disvalore potenziale della sua assenza ipotizzata, che diventa conclamata quando, per eventi naturali o bellici, il ponte scompare davvero (Mostar ne è l'emblema supremo). Questo carattere intrinseco del ponte inteso nella sua singolarità di opera che connette una cesura e consente di vivere (o almeno percorrere) parti separate del territorio, in un certo senso prescinde persino dalla sua qualità in quanto manufatto: nessuno pensa che abbattendo un ponte (anche qualitativamente non rimarchevole) l'ambiente ne tragga vantaggio. Ci si accapiglia talvolta sull'opportunità di fare nuovi ponti in determinati luoghi, ma se ci sono, nessuno chiede mai di abatterli: se ne può prevedere il *restyling*,

il riuso (da veicolare a pedonale ad es.), ma in genere la forza della sua presenza genera una sostanziale intangibilità che assume nell'immaginario collettivo una forma di inconscia sacralità civile.

Per altre infrastrutture non è così, a partire dai già citati viadotti, specialmente quelli realizzati in ambito urbano. In questi casi è frequente riscontrare nell'opinione pubblica una sorta di dissociazione fra il giudizio sull'utilità dell'opera (che ne motiva la permanenza) e quello sulla sua qualità relazionale con il contesto (che ne suggerirebbe l'eliminazione).

Togliere una sopraelevata in ambiente cittadino è spesso considerato una conquista, a condizione che la mobilità sia garantita efficacemente in altra forma (nella Torino olimpica e post-olimpica vi sono stati vari esempi di questo tipo): per un ponte, invece, non vale quasi mai lo stesso assunto, ma ciò non ha messo il ponte al riparo dal decadimento della qualità delle opere pubbliche con la relativa perdita di *status* sociale.

Non possiamo non chiederci che cosa ha connotato nei decenni conclusivi del '900 la perdita di *appeal* delle infrastrutture nell'immaginario collettivo, in parallelo con la loro progressiva banalizzazione ideativa e realizzativa togliendo loro l'aura che le associava, almeno nel caso del ponte, alla nozione di opera d'arte. Si è già detto che alla base c'è una semplificazione utilitaristica, spinta all'estremo, dei manufatti in base al solo valore d'uso: la strada che serve per transitare diventa un oggetto fatto *solo* per viaggiare; il ponte che serve per superare un varco diventa *solo* il mezzo per unirne i margini ecc.

Il fatto che una strada sia *anche* un luogo di funzioni plurime, che la si veda come elemento del paesaggio, che (in ambito urbano) sia un pezzo di città, che un ponte crei un forte senso identitario dei luoghi ecc., tutto ciò è diventato irrilevante, superfluo, bollato come diseconomico. Il precetto è diventato: "basta che serva!". Un ponte *serve* allo stesso modo sia se la sua struttura è banale o raffinata, se la costruzione è rozza o accurata,

se la tipologia è elementare o complessa. Perché farlo *meglio* (sicuramente con più sforzo) se si può fare *peggio* e va bene lo stesso?

Qualcosa di simile avvenne, più o meno negli stessi anni, per le abitazioni, con il modello standard dei condomini che hanno letteralmente fatto *ex novo* le periferie di tante nostre città.

La provocazione, culturalmente eversiva, di Le Corbusier della casa come *macchina per abitare*, passata nelle mani di immobilieri, palazzinari ed amministratori pubblici incolti, tutti arruolati sotto le stesse bandiere dell'economicismo utilitaristico-quantitativo, è diventata la giustificazione funzionalistica della negazione della città come organismo complesso, polivalente e plurisignificante, sostituito dall'anonimato di una prossimità intensiva di volumi insediativi pensati solo come aggregati di unità commercializzabili (ingresso, tinello, cucina, camera, ripostiglio, balcone).

Le periferie fatte con questa logica hanno forse risolto i

problemi immediati della domanda insediativa, ma hanno creato enormi problemi sociali di vivibilità urbana. La crisi conclamata di quelle politiche e di quella cultura si è tradotta in una spinta per il cambiamento di rotta sia negli interventi urbani, sia nella concezione e nella realizzazione delle infrastrutture. Sarebbe però riduttivo attribuire solo alla sovrastruttura socio-culturale delle classi dirigenti italiane della seconda metà del dopoguerra l'origine e la pratica di questa banalizzazione ideativa e realizzativa del nostro *habitat*. Lì c'è annidato di certo il sistema dei valori che l'ha resa ammissibile al senso comune e giustificata, ma non si può ignorare il quadro delle condizioni materiali, tecnologiche ed organizzative che ne hanno costituito il presupposto strutturale. Alla base del processo di banalizzazione qualitativa delle opere c'è, paradossalmente, un fatto molto positivo: il superamento della fatica manuale con l'industrializzazione dell'edilizia (e di quella delle infrastrutture in particolare) grazie all'uso di macchinari e di tecnologie via via

più efficaci e potenti. Questa tendenziale e progressiva liberazione del lavoro dalla fatica fisico-muscolare si è accompagnata ad una sempre più approfondita conoscenza tecnico-scientifica dei problemi statici, delle caratteristiche dei materiali, delle tecnologie in grado di esaltarne le proprietà e le inedite potenzialità di impiego anche grazie ai progressi dell'ingegneria e dell'organizzazione produttiva dei cantieri. Ma la fatica fisica che in precedenza aveva dominato il lavoro edile, era stata per secoli anche un grande regolatore degli interventi in una costante competizione con le forze in campo (*in primis* la gravità) e i problemi del costruire, dal movimento terra alla vera e propria edificazione dei manufatti (nel senso letterale di *fatti a mano*), con una percezione diretta delle relazioni tra il fare ed i suoi vincoli.

Tutto ciò si traduceva necessariamente in un senso intrinseco del limite: limitazione naturale di ciò che si può fare e dei tempi in cui tali trasformazioni possono avvenire. Questa doppia regolazione degli interventi (contenu-

tistica e temporale) ha imposto un rapporto di rispetto oggettivo con il territorio e le sue preesistenze.

Le trasformazioni della morfologia dei declivi liguri con i terrazzamenti sorretti da migliaia di chilometri di muri a secco, fatti a mano muovendo, una ad una, pietre da decine di chili, sono un esempio lampante di questo *passo lento* del lavoro governato dai vincoli della fatica fisica in un rapporto diretto e quotidiano con le forze (di ogni tipo) della natura. Questa logica ha imposto anche una relazione continua (e per noi oggi ormai quasi incomprendibile) tra costruzione e manutenzione come parti di un unico ininterrotto processo di cambiamento e conservazione del nostro habitat. La liberazione dalla fatica che ha reso *facili* gli interventi con l'ausilio della tecnologia e ha consentito *velocità* di esecuzione ha desacralizzato e in parte annullato il senso del limite inteso come orizzonte oggettivamente *imposto* da vincoli materiali. Ad essi si è quindi sostituito nel tempo un ben più labile e opinabile limite *scelto* dalla *cultura* attraverso la pro-

grammazione, le decisioni amministrative, la strumentazione giuridica, la valutazione tecnico-burocratica e, in definitiva, la politica. Il senso del limite è quindi passato dal mondo della necessità a quello della libertà (con l'incombente, perenne insidia dell'arbitrio e, di conseguenza, i lacci e laccioli per cercare di impedirlo).

Il risultato è che con l'affermarsi dei sistemi costruttivi basati sull'impiego del cemento armato (in tutte le sue declinazioni), dell'acciaio e delle tecniche di industrializzazione e prefabbricazione i tempi di costruzione si sono straordinariamente ridotti, mentre si sono enormemente dilatati quelli burocratici delle decisioni e delle approvazioni, nonché quelli realizzativi scanditi dai flussi finanziari disponibili. In altre parole, come in molti altri settori della nostra vita, anche il senso del limite si è via via smaterializzato, passando dal regno dei *fatti* (fisici) a quello degli *atti* (procedurali).

La relativa facilità realizzativa, combinata con la difficoltà gestionale dei processi, si è tradotta molto spesso

in quella impersonale e dequalificata banalizzazione delle opere in un quadro di sostanziale alterità rispetto ai contesti di intervento, da cui è partita questa riflessione critica: opere senza volto e senza responsabili che *ci mettano la faccia*. Questo processo non poteva non coinvolgere anche il ponte: infatti, accanto ad esempi eccellenti di maestri dell'architettura e dell'ingegneria che hanno utilizzato le nuove tecnologie per realizzare opere qualitativamente comparabili con i migliori esempi del passato, il panorama medio dei manufatti prodotti negli ultimi trent'anni del secolo scorso si è sicuramente spersonalizzato e banalizzato passando da opere connotate come singolarità a componenti anonimi di una ripetitiva modularità costruttiva *da catalogo*.

D'altra parte questo repertorio di riferimento non è scaturito, come avrebbe invece potuto essere, da una regia progettuale imposta dai grandi committenti di infrastrutture (Anas, Rfi, Mit, Regioni ecc.), ma è stato assunto dall'offerta del mondo delle costruzioni, che ha così



plasmato la domanda sui suoi paradigmi di convenienza anche con il ruolo svolto dalle molteplici articolazioni del sistema (concessionarie, engineering e imprese *in house* ecc.).

Dopo il terremoto di Tangentopoli si è ricominciato a considerare, pur tra mille difficoltà, la centralità del progetto, anche alla luce della crisi di consenso che immancabilmente colpiva (e colpisce) ogni nuova infrastruttura fin dal suo annuncio: con l'inizio del nuovo millennio, il tema della qualità è tornato dunque a riproporsi con forza specie in materia di ponti. Hanno agito come detonatori di attenzione e moltiplicatori degli effetti mediatici alcune indiscusse buone pratiche: dalle opere di Calatrava, al viadotto di Millau, dall'Øresund ai ponti identitari dei luoghi come quello di Van Berkel a Rotterdam (per non parlare del ritorno di attualità del simbolo dei simboli: il ponte sullo stretto di Messina). Da allora gli esempi si sono moltiplicati: dai ponti veicolari alle passerelle pedonali c'è stato (e c'è) un fiorire di nuovi progetti e

di realizzazioni di qualità che rifiutano l'omologazione *da catalogo*. Questo risascimento del tema del ponte va salutato come un'importante svolta della cultura progettuale e, in parte, di quella della committenza; tuttavia tale indubbio successo contiene in sé il germe potenzialmente negativo della singolarità esibita.

Come si è più volte detto il tema della singolarità è ineludibile per un ponte, ma si tratta di una specificità che nasce dal contesto di inserimento e dall'unicità, più o meno irripetibile, dei fattori che concorrono a definire le soluzioni tipologiche, strutturali e funzionali.

L'eventuale eccezionalità non può che trovare lì le sue ragioni oggettive, non in una sorta di soggettiva enfasi autocelebrativa che trasforma il ponte in *monstrum*: in questo la suggestione mediatica e lo stimolo culturale di Calatrava si prestano anche a letture improprie che favoriscono la logica dell'opera come monumento autoreferenziale e sovraesposto rispetto al suo contesto.

Esempi puntuali di grande forza segnano la rottura col

passato e il nuovo corso in atto orientato alla qualità; la loro disseminazione può però generare ridondanza di segni e simboli in un territorio che non può sopportarne più di un certo numero: qualche grido acuto può rompere il brusio indistinto delle parole anonime ripetute come meri fonemi, ma se troppi gridano non si capisce più niente.

Fuori di metafora credo che chiunque apprezzi il fascino dei tre ponti di Calatrava sulla A1 a Reggio Emilia, comprenda anche che se si ripetessero interventi di quella forza a ogni casello autostradale, l'impatto sarebbe del tutto diverso e assai poco condivisibile.

Queste riflessioni mi portano a dire che il tema centrale della cultura del ponte oggi in Italia (e più in generale quello delle infrastrutture) sta nell'elaborazione di un linguaggio architettonico *ordinario* di qualità, che si faccia costume più che eccellenza, diventando patrimonio

diffuso, senso e pratica comune, alla grande come alla piccola scala.

Ciò richiede una *istruzione infrastrutturale* di base che deve indicare i fondamentali della nostra lingua territoriale per conoscere e per capirci.

Questo compito spetta in primo luogo all'università e agli strumenti d'informazione e di confronto culturale-disciplinare che, come questo importante libro di esperienze di qualità, fanno crescere il senso di una comune civiltà dell'operare, coniugando il rispetto per i valori del territorio con la necessità di rinnovarne gli assetti organizzativi, funzionali e di immagine facendo interagire il passato con una modernità consapevole che sa però immaginare il futuro. Un compito questo che l'amico Enzo ha sapientemente svolto in tanti decenni di impegno accademico professionale e culturale, i cui frutti stanno ormai maturando. Anche di questo dobbiamo essergli grati.

*Mario Virano*

## Libertà illimitata

Quando mi hai chiesto di scrivere un pensiero, una riflessione sulla tua persona per una raccolta di scritti, ho accettato con piacere questa esperienza singolare e per me nuova.

Non mi hai dato indicazioni particolari, neanche di spazio o caratteri: assolutamente nulla.

Questa libertà illimitata mi ha in principio disorientata. Poi ho deciso che avrei scritto questa riflessione rileggendo parte della tua attività (quella che conosco meglio) attraverso la passione per il nostro mestiere, di progettisti e di professori e-forse- di sognatori, che ci accomuna. Non è usuale, infatti, *specchiarsi* tra le parole e con le parole di colleghi in termini disciplinari o di interessi scientifici comuni, o ancora di più in termini politici (nel senso etico) piuttosto che di sensibilità o di carattere. Su questo aspetto tornerò anche dopo.

Parlare di Enzo studioso, sognatore, uomo generoso e

amico mi è pertanto più congeniale poiché poco potrei aggiungere con le mie parole di stima alla tua figura di professore e di professionista di alto livello scientifico e chiara fama.

Forse non ti aspetti neanche questo da me.

Declinerò quindi il mio pensiero riflessivo sulla lunghezza d'onda che il nostro incontrarci su obiettivi di studio e di accademia ha generato negli anni di confronto e condivisione di progetti (o speranze?). In particolare, di "progetti che ti stanno a cuore" – quali il Ponte sullo Stretto – al centro di dibattito ormai da decenni, o il cambiamento strutturale dell'università che ti impegna su un altro fronte anche istituzionale.

L'idea di essere *uomo-ponte*, come ami definirti, visto il tuo grande amore per la disciplina che insegni, ha veicolato all'interno di gruppi di studio nel tuo itinerare per il mondo, un impulso ottimista e progettuale: ha reinterpretato

tato la funzione del Ponte in un simbolo immateriale di unione. Unione di culture, di uomini, di terre, di obiettivi.

Questa tua attività instancabile -di illustrare i progetti di Ponti realizzati e da realizzare, in chiave storica e dinamica, rileggendo la cultura della società e la trasformazione di territori che li hanno ospitati o li dovrebbero ospitare- ha lanciato *ponti* tra idee e persone, progetti e affinità, volontà e obiettivi da raggiungere.

Anche io, in un certo senso ne sono stata toccata e non solo per aver lavorato al Ponte sullo Stretto per oltre un decennio, ma per aver condiviso con te quella parte comunicativa che è mancata nella dimensione adeguata all'opera che il sistema dell'attraversamento stabile avrebbe richiesto, ivi compreso il progetto di territorializzazione delle opere connesse da me proposto e che è stato invece sfumato alla sola fase iniziale. Ciò non è avvenuto con la Torino-Lione, ad esempio.

Le tue *cartoline* raffiguranti ponti, inviate agli amici, le

immagini di territori lontani, il *tuo* racconto sul progetto del Ponte sullo Stretto ovunque tu vada in giro per il mondo... mi ha commosso. Mi hanno toccato le speranze che trasmetti alle generazioni future.

Anche io non riesco a rassegnarmi al muro ostile al cambiamento. In una situazione statica, stagnante, asfittica....e ciò indipendentemente dalla non realizzazione del Ponte.

In questo senso mi è stato più semplice comprendere le emozioni di Enzo Siviero per i *ponti* e il contesto che relazionano trasformandolo.

Il ponte attraverso l'unione di due parti disgiunte di territorio ha trasformato la società che ne fa uso... ha migliorato e facilitato la mobilità, ha creato un'opera con una struttura unica e intrigante esprimendo il trionfo della tecnologia, dei materiali e della struttura/architettura, del paesaggio. Ha ridisegnato e modificato il territorio circostante che lo ha accolto e ne rigenera il disegno e i comportamenti di chi vive quel territorio.

Come resistere a tale fascino?

Io percepisco questa dimensione di effetti immateriali e di significato spesso simbolico, oltre al fascino dell'architettura dell'opera, perché condivido la stessa sensibilità per la città. Ne subisco il fascino e l'attrazione. Percepisco la stessa trasformazione della città e della domanda di città e territorio secondo una accelerazione storica, che ci fa sentire sempre indietro rispetto alle esigenze espresse dal testo urbano e dai cittadini. Un senso di inadeguatezza di azione e di strumenti che assume a volte i contorni di crisi esistenziale. L'esigenza di un progetto da condividere allontana lo spettro della deriva narrativa assunta troppe volte dall'urbanistica, in termini progettuali, nei confronti del futuro.

Gettare un ponte verso il futuro. È questo il nostro compito da trasmettere ai giovani.

Percepisco tutto ciò come una poesia, come quelle che scrivi spesso durante i tuoi viaggi. Questo modo di essere poeta di *ponti* trasmette questo interesse da DNA che con-

nota la tua progettualità nel "fare ponti" e, inoltre, una sensibilità al luogo e non al mero spazio, in cui si colloca l'oggetto di architettura. Esso vive con le pulsioni della città, del traffico delle *mete non mete* del caos urbano... sono le porte d'Oriente, l'Africa il nostro futuro, le porte di Chimera pensando al nuovo mercato orientale.

Ripensiamo così al sud del nostro paese marginalizzato nello spazio europeo e in competizione con quello euro mediterraneo. Un sud del paese escluso dalle rotte e dai flussi dei traffici in una visione romantica da "pizza e mandolino".

Nonostante i tuoi appelli e il tuo peregrinare nel sud d'Italia, indipendentemente da questa opera o da altre proposte, ho compreso, da meridionale, che siamo incapaci di volare alto, non osiamo, non speriamo... non facciamo.

Restiamo schiacciati sotto il peso di un sud funzionale all'immobilismo delle idee e del progetto di cambiamento: sia esso ponte, città, territorio, società.

Ormai penso che questa incapacità per le città e cittadini di proporre soluzioni, relazioni che catturano, attraggono, per stare nel flusso del cambiamento, dell'innovazione, delle idee, delle informazioni, delle proposte, ci abbia portato verso una condizione di disincanto collettivo. Una sorta di sortilegio che ha addormentato la *civitas*; ed è la *civitas* che modifica l'*urbs*. La città, la sua efficienza, i cittadini, sono/siamo pertanto dentro un tempo cairologico. Lo spazio materiale e immateriale in

cui si collocano i *flussi* prodotti da essa, cerca risposte nell'istantaneità, attraverso le tecnologie del tempo reale, quelle che conosciamo e produciamo **oggi**. Ci parliamo addosso, ci accontentiamo di episodi, di scampoli di cambiamento, facciamo battaglie contro quel progetto.. in cerca di referenzialità e intanto siamo già in un "dopo città", fatto di recinti e linguaggi diversi senza aver operato alcuna transcodifica. Intanto è passato il tempo ed è finito l'incanto. Nulla è cambiato.

*Francesca Moraci*

## Trasformazioni

La trasformazione come metafora e sintesi di uno straordinario percorso professionale e umano. Perseguire l'idea che l'opera dell'ingegno umano nasca moderna e possa mantenersi tale in tutto il tempo in cui è utilizzata, è la chiave giusta che ha aperto la porta della comunicazione e dell'affinità con Enzo Siviero, da sempre impegnato a preservare la freschezza del cambiamento come ispirazione e stimolo costante. È questa l'idea centrale, caldamente discussa e strenuamente condivisa con Enzo, per la quale ogni ponte, una volta costruito, può essere sempre trasformato in qualcosa di migliorato, modificato, rafforzato, rinnovato: e questa è la storia di una rivolu-

zione sostenibile e metafisica applicata alle opere come i ponti solo apparentemente inanimate ma così potentemente simboliche.

La trasformazione, spesso osteggiata pur se necessaria, faticosa ma stimolante, è lo strumento cruciale per un trascorrere del tempo positivo e maturo, come quello interpretato dall'uomo, dal progettista illuminato e creativo, dal professore insigne e amato cui rivolgo questo affettuoso omaggio. Breve ma proficua la collaborazione, ricca di idee e di novità, che si trasformeranno ancora, aprendo vie tutte da pensare ed esplorare. In bocca al lupo Prof!

*Eleonora Cesolini*

## Professore Ingegnere Poeta

48

I ponti hanno sempre occupato un posto speciale nella mia mente. Quando ero piccolo pensavo che l'arcobaleno fosse il ponte per raggiungere mondi fantastici. Pensavo anche che, grazie ai ponti, avrei potuto facilmente superare qualsiasi ostacolo e raggiungere qualsiasi meta. Poi, crescendo, ho capito che gli ostacoli esistono e non sempre è facile superarli; ma ho anche capito che la maggior parte degli ostacoli possono essere superati, ma ciò richiede impegno, tenacia e fatica. Poi, con una maggiore maturità, ho anche capito che non conta solo superare gli ostacoli, ma conta anche come questi vengono superati: in altre parole ho capito che non conta solo risolvere gli aspetti funzionali, ma conta anche (e fortemente) la qualità di ciò che si realizza. Per i ponti la qualità include molteplici aspetti: durata delle opere, costi di realizzazione, livelli di sicurezza, estetica ecc. Pensando alla durata delle opere (oggi argomento di pressante attualità) mi hanno sempre affascinato gli antichi Romani, riusciti a realizzare opere maestose ed *eterne*, ancora oggi utilizzate

(trascorsi millenni) anche quando furono realizzate solo per esigenze temporanee (come Ponte Milvio). Pensando invece più in generale alla *Qualità* delle opere, mi viene in mente l'amico Enzo Siviero, professore, ingegnere e poeta, che è riuscito a trasformare questioni tecniche, tradizionalmente fredde e razionali, in qualcosa di romantico: i ponti con lui diventano creature, concepite per vivere nell'ambiente dove vengono realizzate, adattandosi, caratterizzando e migliorando il paesaggio e quindi la qualità della vita delle persone che osservano e utilizzano le opere. Ma i ponti non devono solo essere belli, devono anche durare nel tempo, ai minimi costi. Allora Enzo ha portato avanti progetti di ricerca, mettendo a punto, con successo, avanzate tecniche di riparazione e consolidamento. Con Enzo ho conosciuto un uomo capace di coniugare razionalità e rigore scientifico, a fantasia e passione, senza far mai mancare un esilarante umorismo, donandomi sempre nuove barzellette che mi hanno fatto fare grandi risate. Con profondo affetto e stima.

*Stefano Oddone*



## **Enzo Siviero e i ponti, non solo calcoli**

*Pensarli* per il loro impiego, ma immersi nel loro contesto e per farli durare sicuri.

*Vestirli* per tutte le stagioni e per tutte le fruizioni:

- di chi li usa
- di chi li vede

con la certezza che non saranno oggetti, ma presenze, vistose o discrete, sempre utili e *amiche*, compagne del cammino o della contemplazione.

Dal più umile cavalcavia all'opera monumento, nata per farsi vedere.

Questo tipo di sentimenti sulle opere stradali per antonomasia ci accomuna nel piacere sottile di fare qualcosa anche per gli altri.

Non per tutti: solo per quelli, fortunati, che ne hanno percezione.

*Gabriele Camomilla*

## **L'irrefrenabile energia di Enzo Siviero**

50

Anche lui utilizza il treno per spostarsi... ed è proprio in una sala d'aspetto della Stazione Termini che ebbi il piacere di rincontrarlo. L'avevo conosciuto anni addietro durante una riunione e mi aveva colpito con la sua capacità di esposizione semplice e nello stesso tempo estremamente competente. Era un freddo marzo di diversi anni fa e stavo attendendo il mio treno per rientrare a casa dopo una interminabile serie di riunioni. Mi riconobbe e mi salutò cordialmente, mi parlò del lavoro che stava svolgendo in quel momento, dei suoi ultimi studi

e delle nuove iniziative che aveva in programma: l'entusiasmo che trasmetteva nel suo racconto, la luce nei suoi occhi e quella inarrestabile voglia di fare sempre di più mi fecero dimenticare tutta la stanchezza che avevo addosso. Ancora oggi quando lo incontro mi ricordo di quell'incontro (per poco perdevo il treno), ma nulla è cambiato: forse i capelli un po' più brizzolati sì... ma la luce nei suoi occhi e la passione per i ponti è rimasta sempre la stessa! Buon lavoro Professore Siviero.

*Fabio Arcoleo*

## Due sponde da unire

Parlando di ponte che collega due realtà e rivolgendomi ad Enzo con le sue doti di umanità, intelligenza e conseguentemente di rispetto dei principi fondamentali di libertà di non violenza e dei diritti umani tutti, il pensiero corre direttamente al problema quotidiano di coloro che, per tentare un percorso di possibile sopravvivenza, sono costretti a rischiare la propria vita e quella dei propri figli subendo ogni genere di violenza e prevaricazione percorrendo un itinerario che collega due mondi contrapposti, comunque ostili ma caratterizzati in modo tale da essere il primo quello da fuggire e l'altro quello della speranza. Sono due sponde che fisicamente non consentono un collegamento attraverso la cosiddetta opera d'arte ma che il senso di giustizia, la generosità e la buona volontà di co-

loro che si ponessero l'obiettivo di riequilibrare un'equità nel destino della dislocazione delle nascite potrebbe unire. Si potrebbe dare un contributo umano a questa impossibilità di scelta individuale che dispone per alcuni di venire al mondo, senza alcuna colpa, indigenti e perseguitati in nord Africa e per altri di nascere liberi e nel benessere Europeo. Sogno, senza raffigurarmelo, la crescita di questa opera ideale che consenta con il suo realizzarsi di porci di fronte a quel Ponte Umano che darebbe sollievo a tutti gli uomini che partecipano a questo dramma quotidiano dando la vita a coloro che si salvano percorrendolo e rasserenando coloro che troppe volte hanno assistito impotenti alla dura e ingiusta sorte di propri simili potendo finalmente essere artefici di qualcosa umanamente dovuto.

*Roberto Massaccesi*

## Enzo!

Non so dove l'ho conosciuto la prima volta, forse perché ha pervaso tutto il mio ambiente di lavoro e di amicizie e ora mi sembra di averlo conosciuto da sempre, come un caro fratello maggiore.

52

Con la sua cordialità e il contatto fraterno demolisce ogni barriera e ogni diffidenza che appartiene di natura al genere umano. Questo gli riesce alla grande pure coi colleghi ingegneri che, si sa, spesso per formazione razionale, peccano in umanità.

Eccolo qui l'*uomo ponte*, un Giano bifronte, un architetto ingegnere, che guarda al passato e al futuro, spinto dal desiderio di unire gli animi e di trasfondere ai giovani i segreti dell'arte e del costruire.

Uomo che non esita a mettere in campo e condividere la bellezza delle sue creazioni strutturali, leggere e armoniose che a guardarle ti dicono "noi non siamo rigide e sovradimensionate per difenderci dai sovraccarichi e dalle

forze della natura, noi seguiamo la naturale armonia e per questo siamo più forti e durature".

Comunque questo mio amico è stato certamente avvantaggiato, non è tutto merito suo! Ingegnere e architetto, immerso nei canali di Venezia, ha assorbito lì tutta la sensibilità per la bellezza di quei mille delicatissimi ponti che nei secoli sono serviti a unire tutte le genti che sono passate di lì. Il fatto è che poi ha cominciato a esportare e diffondere la sua cultura sensibile al fascino, facendo capire che per un'opera bella e armoniosa si spende meno che a farla rigida e brutta.

Armonia e bellezza sono diverse da spettacolarità e arditezze, caratteristiche strutturali costosissime: per questo il mio amico Enzo l'ho definito l'*anticalatrava*, senza offesa per il genio spagnolo che a Venezia ci ha provato a mettere del suo, ma con qualche problema.

Come Marco Polo è partito dal Canal Grande alla conquista del mondo orientale. Enzo è arrivato pure in Cina,

stavolta non a prendere la seta, ma a portare del suo e la nostra cultura artistica nelle progettazioni strutturali. Roma non ha potuto fare altro che aprirgli le porte e, a suo benvolere, gli ha carpito un po' del suo talento per due opere ponte. Ma questa città si sa essere ingrata coi talenti. Per questo il suo Ponte dei Congressi si è perduto tra le carte e invece il suo Ponte dello SDO Pietralata lo abbiamo difeso insieme. Potevamo fare di più, contro l'indifferenza e l'incapacità di valutare, ma almeno un'opera sua a Roma siamo riusciti

a realizzarla, in questo strano buio periodo di progressivo decadimento della *res publica*. Caro Enzo, grande amico, per far ripartire questa città non è bastato il tuo entusiasmo e l'idea del "ponte come metafora", che poteva catalizzare ed unire in un unico contesto filosofi, sociologi, progettisti, imprenditori e l'Amministrazione. Forse adesso ci vorrebbe un'altra raffica delle tue meravigliose barzellette per farci sentire tutti più umani e riportare fiducia e serenità. Chissà... domani!

*Roberto Coluzzi*

## I ponti

54

Parlare dei ponti, pensare e scrivere sui ponti...è un po' strano per chi come me sulle infrastrutture lavora quotidianamente, senza mai poter riflettere e rincorrendo sempre le emergenze che mettono in crisi anche la programmazione più puntuale e approfondita. Con un approccio umanistico prima che scientifico inizierei la riflessione analizzando l'etimologia della parola... Dal latino *pontem* affine al greco *pontos* e *patos* con i quali ha in comune il significato di passaggio, via, dalla radice *path*, andare. Tra le parole derivate, una per tutte... Pontefice, *pontem facere*, colui che costruisce il ponte, il simbolo dell'uomo che si fa tramite tra terra e cielo.

L'origine della parola è già abbastanza suggestiva, ma, andando oltre e ricercando il termine su un dizionario tra le prime definizioni che si riscontrano, "struttura che consente l'attraversamento di un corso d'acqua e il superamento di altri

ostacoli". E allora il ponte è un passaggio, una via, una proiezione, il mezzo per "il superamento di ostacoli". Se proviamo a chiudere gli occhi riusciamo a immaginare un mondo senza ponti? Davanti un corso d'acqua e vedendo una terra sulla sponda opposta si può evitare di pensare subito ad un ponte? Certamente è difficile, mentre sarà istintivo considerare che *un solo ponte unisce una moltitudine* di persone.

Al ponte sullo Stretto di Messina ci pensa ogni calabrese e ogni siciliano ammirando quotidianamente la bellezza del paesaggio e la vicinanza di due territori che un tempo erano uniti e che ormai sono sempre più distanti solo per le scelte di qualcuno. Un ponte è *vita* e l'ingegnere che sarà chiamato a progettare uno sarà davvero un eletto perché più della conoscenza e della sapienza trasferirà al mondo anima e cuore per aver realizzato ciò che sino a quel momento poteva per molti apparire solo un sogno...

*Domenica Catalfamo*

## Enzo Siviero visto da me

Il primo *ponte* tra me ed Enzo Siviero lo ha gettato l'amico Tonino Perrone, che oggi non c'è più. *Grazie Tonino, è stato un altro grande dono che la tua amicizia mi ha lasciato.*

Non ricordo quanti anni fa: era un convegno, *ça va sans dire!*, sui ponti (in muratura). Mi colpì molto, al di là dell'indubbia competenza, la passione con cui Enzo parlava dei ponti: ne era innamorato, come un padre per suo figlio, un uomo per la sua donna, un idealista per il suo ideale.

Nel convegno parlavano diversi esperti (?), ma la percezione era di esposizioni accademiche, fredde, forse anche interessate a proporsi per futuri incarichi. Non Enzo: lui stava costruendo tanti *ponti* con ogni presente, stava parlando a ognuno singolarmente, stava creando con il suo modo assolutamente personale un rapporto empatico prima ancora che professionale.

Leggendo i suoi appunti di viaggio, i suoi versi, la sua storia si capisce che non poteva essere diversamente. Enzo è un uomo che vive intensamente le sue esperienze, che ama ciò che fa, anche le cose semplici, perché forse le vive e le fa con semplicità e leggerezza, pur non essendo un uomo né semplice né leggero: la profondità delle sue riflessioni, l'attenzione ai dettagli, la lucidità dei ricordi lo testimoniano.

Ho incontrato tante altre volte Enzo, e ogni volta abbiamo parlato di tante cose, spesso da ingegneri, di ponti da salvare, da monitorare, da *capire*. A volte anche di simpatiche suggestioni, come l'ultimo incontro: costruire un ponte dalla Tunisia alla Sicilia. Una follia? Non saprei, senza fantasia non possiamo immaginare ciò che non esiste, cioè il nostro futuro. Liberare la mente in ragionamenti fuori dagli schemi, per poi piegare l'esperienza e la scienza a servizio di queste idee: la maggior parte delle

volte è puro esercizio dialettico, ma quando fantasia e scienza gettano fra loro un *ponte* ci stiamo proiettando nel futuro.

Enzo Siviero in questo è un talento naturale; non so neanche se ne è consapevole ma, ogni volta che parli con lui, l'uomo di scienza e l'uomo di fantasia ti si propon-

gono contemporaneamente e la sensazione che ti lascia è che hai acquistato qualcosa. Più che un *ponte umano*, lui è un *uomo ponte* tra il razionale e l'irrazionale, in una sintesi non comune. E poi, non c'è volta che non sdrammatizzi tutto con un *La sai l'ultima?*. E giù risate.  
Grazie Enzo.

*Maurizio Gentile*



## Pontempo

Chiudendo gli occhi per un momento e giocando con le parole e con i pensieri, mi accorgo di una strana ma, forse, non causale coincidenza che lega le parole *ponte* e *tempo*. L'una è quasi l'anagramma dell'altra, separate da una leggera differenza che sfuma passando dalle lettere, ai segni grafici, alla pronuncia, per scomparire completamente nella meditazione.

E sì perché a ben riflettere il *tempo* è il *ponte* che unisce le due sponde dell'essere nell'eternità: quella in cui eravamo prima della vita terrena e quella in cui approderemo dopo la sua fine.

Il tempo, come il ponte, ci fa attraversare le vallate della

vita, a volte affascinanti, a volte spaventose. Il tempo ci sostiene nel nostro cammino, che prosegue finché esso stesso scorre, finché, come un lungo ponte, ci offre nuove campate per superare nuovi ostacoli, sfidando continuamente la paura di cadere nel vuoto.

E il desiderio che il nostro tempo non finisca mai si confonde spesso con la voglia di arrivare in fondo a quel ponte, perché comprendiamo la precarietà di questo cammino e il fatto che non può esaurire il suo scopo in se stesso, ma che deve condurci verso qualcosa di supremo, di infinito, di meraviglioso.

*Giuseppe Albanese*

## Professore

Il ponte umano può rimandare a un luogo fisico, all'unione di due punti nello spazio, o, come nel mio caso, a un luogo della memoria, alla continuità nel tempo.

Chi è professore, per vocazione, non per mestiere, è esso stesso un *ponte umano*: il luogo dove il proprio passato (l'esperienza, lo studio) stende la strada al futuro dei

professionisti di domani, in un presente che unisce, e trasforma, il passato stesso.

E quando davvero si comprende a pieno ciò che si rappresenta per gli studenti, si fa uno slancio ulteriore, affatto scontato, unendo alla tecnica e all'esperienza... l'amore per il proprio lavoro.

*Francesca Ferrone*

## Saper motivare

Ho conosciuto Enzo Siviero nel 2001, a quel tempo Rete Ferroviaria Italiana aveva stipulato una convenzione con alcune Università Italiane, tra le quali lo Iuav, per diffondere la cultura ferroviaria. Lo scopo era quello di portare a conoscenza degli studenti gli standard progettuali delle opere ferroviarie. Vi confesso, conoscendo la sua fama di aver avuto un po' in soggezione. Niente di più sbagliato, al primo incontro si stabilì tra noi... un ponte... che dura tutt'oggi e che durerà spero per sempre.

La sua maniera di affrontare gli argomenti non ha nulla del cattedratico, pomposo e pieno di sé. Enzo è tutto il contrario. I seminari organizzati in quegli anni portarono a una serie di lauree su argomenti ferroviari talvolta con soluzioni all'avanguardia e veramente interessanti.

Fu un periodo di grande fervore intellettuale e di soddisfazione sia per il corpo docente che per gli studenti che

si appassionarono all'argomento e ai temi da affrontare. Qui sta la grande capacità di Enzo, nella sua semplicità, il saper motivare e invogliare tutti a nuovi approcci, a ricerche sempre più approfondite. Con una continua ricerca di nuovi stimoli.

Spesso le persone pensano che la semplicità sia l'equivalente di ingenuità, non è così la semplicità di Enzo deriva dalla grande padronanza della materia e della sua conoscenza non solo specifica nel caso di progettazione di ponti, ma nella sensibilità del progettare, dell'attenzione all'ambiente vissuto e costruito. Una lezione che porto dentro di me.

Caro Enzo hai saputo costruire i tuoi ponti come legami indissolubili tra coloro che ti conoscono e che sanno apprezzare il tuo modo di essere.

*Renzo Ferrara*

## L'uomo-ponte

60

Non si può pensare a Parigi senza pensare anche ai suoi magnifici ponti sulla Senna. Testimoni della storia della città; costruiti, di volta in volta, non soltanto per soddisfare la necessità di un collegamento stabile fra le due sponde, ma anche per celebrare, con le forme fastose, il potere politico o sottolineare l'importanza di un evento. Lo stesso vale per altre grandi città che si sviluppano sulle sponde di un fiume, come la nostra Roma. Così il ponte, tecnicamente concepito come opera di ingegneria, si arricchisce di una dimensione più ampia che riguarda l'architettura, il progetto urbanistico, il paesaggio. E proprio come elemento del paesaggio, il ponte è stato osservato e ripreso dagli artisti a partire dagli Impressionisti, in quella Francia di fine Ottocento in cui, rompendo gli schemi della pittura accademica, alcuni pittori *en plein air* cominciarono a osservare la vita reale, le campagne, le città con le periferie industriali, le stazioni ferroviarie, i porti marittimi e fluviali e, appunto, i ponti sospesi sull'acqua. Scrutando le differenze, per forma e colore, legate all'uso della pietra o del ferro. In quel mo-

do, elementi funzionali si compenetravano con la dimensione creativa, espressa anche attraverso le interpretazioni fotografiche e le riprese filmiche, raccontata nelle pagine dei romanzi, entrando a far parte, poco a poco, dell'immaginario individuale e collettivo.

La molteplicità di valenze e significati del ponte sta alla base – credo – dell'interesse che Enzo Siviero prova da sempre per questo elemento costruttivo che consente, più di ogni altro, di superare i confini disciplinari per esplorare altre esigenze, altri punti di vista, con infinite varianti possibili, individuali e geografiche, e un'evoluzione, necessaria e auspicabile, nel tempo. Il ponte infatti, come funzione e come simbolo, è stato declinato in forme specifiche nelle diverse civiltà, da Oriente a Occidente. Nel tempo, inoltre, abbiamo ben presente l'evoluzione che si è verificata anche soltanto nella nostra area geografica, con l'uso non solo dei materiali già citati, ma anche del legno, che permane in alcuni manufatti storici, e poi del calcestruzzo, che ha consentito campate lunghissime, fino agli attuali ponti strallati,

dove le grosse funi d'acciaio, che garantiscono la tenuta della costruzione, ne costituiscono anche la forma (l'ingegneria si fa architettura) quasi a simboleggiare il piacere intenso della sfida. La sfida: ecco un altro elemento (direi un elemento psicologicamente maschile) che è insito nel ponte. Sfida vuol dire osare. Per superare uno strapiombo, garantendo la continuità di una ferrovia o di un'autostrada. Per collegare. Come si potrebbe fare (risorse, ma soprattutto volontà permettendo) per superare lo Stretto che oggi separa la Sicilia dalla Calabria e quindi dal resto dell'Italia. Ma si possono concepire disegni ancora più arditi, come quello di superare il Mediterraneo, collegando la Sicilia alla Tunisia. Un sogno? Sì, certo. Come tutte le imprese nate grandi, che all'inizio sembrano irrealizzabili. È a questa sfida che, nei tempi recenti, Enzo Siviero sta dedicando le sue energie e il suo incrollabile entusiasmo. Comunque ogni ponte, anche di dimensioni modeste, può avere grandi ambizioni. Ogni ponte può essere disegnato con intelligenza e fantasia creativa, così da diventare un'opera interessante inserita nel paesaggio.

Nei nostri anni Sessanta, l'Italia ha realizzato grandi infrastrutture, soprattutto autostrade, chiamando i migliori progettisti ai quali i committenti affidavano idealmente il compito di disegnare un pezzo importante della modernità. Poi quell'attenzione è andata perduta, travolta dalla routine e da interessi estranei al bene collettivo.

Enzo Siviero, attraverso le sue attività di docente, di progettista e di divulgatore appassionato, interpreta questa esigenza di qualità e di lealtà verso la propria professione e il proprio paese. È una forma di impegno civile. Personalmente la condivido. Sono anche convinta che la bellezza sia importante e che l'arte sia importante, troppo importante per poterla lasciare nelle mani di artisti improvvisati o di *esperti* volti solo a calcoli commerciali. Mi piace pensare che costruire un elemento funzionale nel paesaggio possa costituire un'occasione per installare un'opera di *land art*. Perché anche un ponte o un'altra opera infrastrutturale può essere concepita con uno slancio rivolto, idealmente, all'infinito. Parigi, luglio 2014

*Laura Facchinelli*

## Un impegno condiviso

62

Quando, qualche anno fa, incontrai per la prima volta il prof. Enzo Siviero, devo confessare che non sapevo chi fosse e che cosa avesse fatto nella sua vita.

A quel tempo occupavo il ruolo di Direttore Generale nella Società Stretto di Messina e, sin dal primo momento, rimasi sorpreso dalla passione e dalla visione con cui Enzo affrontava i temi relativi alla progettazione e mi resi conto immediatamente della sua passione per il progetto del ponte sullo stretto, non solo per il valore tecnico e trasportistico, ma soprattutto per quanto avrebbe potuto rappresentare per il meridione, per l'Italia e per l'Europa.

Capii anche che sarebbe entrato a far parte di quel gruppo di professori che fin dall'inizio hanno dedicato la loro passione e le loro capacità per rendere possibile la sua costruzione.

Non mi ero sbagliato e da allora abbiamo cominciato

a parlare di ponti sospesi realizzati nel mondo: Brooklyn, inaugurato nel 1883, che di fatto avrebbe contribuito a fare di New York un punto di riferimento per il resto del mondo; il Golden Gate, San Francisco 1929, simbolo della riscossa e della rivincita di un popolo piegato ma non sconfitto da una drammatica crisi economica.

Decidemmo allora di impegnarci a lavorare insieme per fare del ponte non solo un progetto tecnico ma anche un elemento di impatto emozionale. E allora che cosa è più emozionante che far abbracciare il ponte dalla luce e dal colore?

Sulla base di questi presupposti ci incontrammo dopo qualche mese; i risultati furono straordinari. Il ponte sospeso era diventato anche trasparente alla luce del giorno e pieno di effetti durante la notte in un gioco di sofisticate tonalità.

Da allora abbiamo continuato a sentirci uniti dalla

volontà, purtroppo rivelatasi vana fino ad oggi, di poter realizzare un'opera che avrebbe segnato un momento di riscatto prima di tutto per il sud e poi per il sistema Italia. Questa speranza veniva alimentata dalle notizie di realizzazioni di grandi opere strategiche in altre parti del mondo: il nuovo ponte sul Bosforo, l'ampliamento del canale di Panama, il raddoppio del canale di Suez, le realizzazioni finalizzate allo sviluppo di corridoi sempre più efficienti per favorire la comunicazione dell'Estremo Oriente, a cominciare dalla Cina, con il mondo occidentale.

Quello che ci sembrava giusto, ineludibile, venne però cancellato da una scellerata legge dal cosiddetto Governo dei Tecnici guidato dal prof. Monti con una legge del 2012, che decretò la morte del progetto, dopo anni di lavoro e oltre 300 milioni di investimenti. La società Stretto di Messina veniva chiusa e un contenzioso di oltre un miliardo di euro veniva avviato dalle imprese appaltatrici.

Non so cosa accadrà nei prossimi anni e quale progetto di sviluppo potrà avere il meridione però, anche se il tempo sfuma le emozioni più forti, ricorderò sempre un episodio legato al mio rapporto con Enzo: una straordinaria giornata dedicata all'incontro con i ragazzi di un liceo di Reggio Calabria durante il quale la visione di un futuro legato alla realizzazione di un'opera così eccezionale e avanzata ma allo stesso tempo espressione di una tradizione storica di grandi costruttori del nostro paese si scontrava con la disillusione, l'apatia, i pregiudizi degli studenti vittime di un contesto che poco concede alla fiducia e alla speranza. Nessuno di loro, a diciotto anni, pensava fosse possibile realizzare un'opera del genere: la mafia, la corruzione, la politica, gli interessi locali erano considerati ineliminabili impedimenti. Capimmo allora quanto avrebbe potuto essere importante dimostrare il contrario a quei giovani. Uscimmo stremati ma ancora più convinti e determinati a portare avanti il progetto.

Prima o poi il ponte verrà costruito; è nella storia dell'uomo realizzare un collegamento stabile ogni volta che la tecnica lo renda possibile.

Non potrà che essere così. Sarà solo questione di tempo e di capacità del sistema paese di collegare l'isola al continente.

Questa convinzione si è rafforzata ogniqualvolta avevo il piacere di incontrare Enzo, dal quale ho anche imparato che, nel nostro mestiere di ingegneri, per progettare il futuro è indispensabile guardare al passato ma soprattutto occorre saper sognare e vivere un po' *sospesi* nella luce e nel colore.

*Giuseppe Fiammenghi*



## Noi fummo i gattopardi, i leoni

In Italia del ponte sullo stretto di Messina, negli ultimi trent'anni e anche molto prima, si sono occupati praticamente tutti, *leoni e sciacalli*, uomini di governo, uomini di scienza, uomini di cultura, e ... *quaquaraquà*. Con opposte posizioni e alterne vicende. Hanno parlato e scritto statisti, manager, politici e sindacalisti, ma anche politicanti e opportunisti in caccia di visibilità. Scienziati autorevoli e tecnici competenti, ma anche inventori eccentrici e pseudo-esperti malati di protagonismo o asserviti ad altri interessi. Economisti, sociologi e meridionalisti, ma anche ideologisti del non fare e detrattori del Sud. Giornalisti e opinionisti, ma anche scribacchini e pennivendoli. Difensori dell'ambiente, ma anche ambientalisti a oltranza e malati incurabili del *not-in-my-back-yard*. Gente comune di Sicilia e Calabria, con oneste speranze e preoccupazioni, e altra gente che invece non sapeva neanche di che si parlasse ma voleva dire la sua.

*Il ponte è un'opera eccezionale sicura ed efficiente ... no, è un'utopia non è realizzabile, crollerà, sprofonderà, sarà sommerso dallo tsunami e prima sarà chiuso quasi sempre... è un'occasione di progresso e di sviluppo ... no, non serve, la Sicilia sta benissimo da isola, così com'è ... il ponte si autofinanzia in buona parte ... no è un fallimento non si ripagherebbe mai ... è fondamentale per gli assi europei ... no, le infrastrutture europee che contano sono al centro-nord intorno a Blue Banana ... proietta l'Europa al centro del Mediterraneo ... non serve, l'Europa guarda a Est e a Ovest ... è grandioso, simbolico e ben si inserisce nel territorio ... no è mostruoso, faraonico, uccide gli uccelli e spaventa i pesci ... e così via.*

Dibattito democratico o anarchia mediatica? Spesso chi cercava di ragionare in concreto veniva oscurato da chi strillava di più. E in questo frastuono trentennale tutto italiano, dai riflessi talora gattopardeschi, *tutti quanti gat-*

*topardi, sciacalli e pecore non ne siamo venuti a capo... Oggi, ripensando alla vicenda, mi torna in mente, tra le tantissime cose già dette, il pensiero autorevole e lungimirante del Censis che nel 1992, quando già incombeva la congiuntura economica ma ancora in Italia si pensava alla grande, così sosteneva la realizzazione dell'opera: Un grande progetto di riorganizzazione territoriale è una scommessa sul futuro. La sua fattibilità non può essere esclusivamente valutata nel tempo presente ma è il segno di un'intenzione proiettata in avanti ... È quindi scommessa vincente se le motivazioni che generano la proposta non sono circoscritte alle sole contingenze attuali, ma riescono a traguardare un obiettivo di futuro avanzamento civile ed economico... Riteniamo possibile*

*che un'ulteriore fase dello sviluppo italiano possa nuovamente basarsi sui fattori di successo dei decenni passati? Possiamo trascurare la domanda di nuovi principi, la ricerca di nuove e più stimolanti sfide? ... Il progetto di un Ponte per collegare stabilmente la Sicilia al resto d'Italia e d'Europa sta tutto in questo tipo di logica, non estranea alla congiuntura, ma esplicitamente legata a un disegno di sviluppo alto del nostro Paese. Idee di vent'anni fa che potrebbero essere d'oggi se solo in Italia si imparasse finalmente a farle le cose, a farle bene nell'interesse del Paese, invece di lasciare spazio ai professionisti del non fare. E si ricominciasse a pensare alla grande, con il giusto orgoglio di essere quelli che siamo.*

*Enzo Oullo*

## Pensatore di ponti

Tutti sanno che il prof. Enzo Siviero, per me solo Enzo, è stato relatore, all'interno dell'Iuav, di oltre settecento tesi di laurea, molte delle quali riguardano i temi legati alla progettazione e alla realizzazione di *ponti*. Pochi invece sanno che alcune tesi, in cui ho portato il mio piccolo contributo, avevano come tema le conseguenze degli incendi sulle strutture. Per discutere di questi argomenti io ed Enzo ci siamo incontrati la prima volta a Padova, verso la fine degli anni '80, nella gloriosa caserma di Prato della Valle. Lui già famoso accademico e io giovane funzionario dei Vvf di Padova.

Il tema delle nostre prime chiacchierate era incentrato sulla resistenza al fuoco delle strutture in cemento armato precompresso alla luce dei primi documenti tecnici Ceb, divenuti poi Eurocodici e, ovviamente, sui ponti. Rimasi ammirato di conoscere, fuori dal corso di laurea, un pensatore di ponti. Io, che da piccolo ho assistito alla

costruzione di uno fra i ponti più belli, ovvero quello sulla Fiumarella di Catanzaro, consideravo l'ing. Morandi un genio e un visionario. Infatti come molti progettisti innovativi di queste particolari strutture, ideò un sistema di centine, in CA e tubi innocenti, che costituivano da solo uno spettacolo unico: un vero e proprio ponte provvisorio su cui furono adagiati fino a farli combaciare sulla chiave, ruotandoli, i due semiarchi, costruiti prima sulle singole sponde, in verticale. A quel tempo, più che le sue indubbie qualità accademiche e professionali, mi colpirono la sue grandi capacità relazionali, di fare squadra, di far muovere intorno ai suoi studi interessi di natura scientifica anche discorsi culturali, al di là dei ruoli ricoperti, in una continua voglia di esplorare la *ratio* delle cose più che le aride formule tipiche da ingegneri. Per qualche anno (fino al 1996 anno in cui promosso Comandante iniziai la mia diaspora in altre province) fui

molto contento di farmi coinvolgere nel seguire alcuni studenti laureandi dello Iuav. Questi hanno approfondito temi sulla resistenza residua di travi in CAP esposte a incendi reali, elaborando tesi e ricerche pionieristiche per il tempo. Quella esperienza valse anche a realizzare un volumetto che illustrava come alcune scelte strutturali nelle costruzioni (materiali e schemi statici) siano state, nel tempo, influenzate dagli incendi. Ad esempio furono proprio gli incendi, con i loro danni alle costruzioni, a suggerire la protezione di strutture di acciaio con il calcestruzzo ai sigg. Hennebique e Monier che si contendono l'invenzione e la diffusione del cemento armato alla fine del 1800.

Con Enzo ci siamo ritrovati dopo qualche anno a Roma, grazie anche ai buoni uffici di comuni amici e colleghi come Sandro D'Angiolino e Massimo Guarascio nel 2009. Lui con l'importante compito di membro del Cune presso il Ministero dell'Istruzione, e io come responsabile nazionale dei Vvf per la prevenzione incendi. E proprio a

Roma, anche attardandosi qualche sera nelle trattorie di Largo dei Colli Albani, abbiamo ritrovato il filo di tanti discorsi sulla nostra professione e sui ruoli che ciascuno di noi deve interpretare al meglio per valorizzare la nobile professione di Ingegnere o meglio di Progettista di Case, di Infrastrutture e Sistemi complessi, non riducendola a mera arida materia destinata ai soli specialisti di settore. Devo dire che, anche grazie a queste amene chiacchierate, ai preziosi consigli di Enzo e degli altri amici, sono riuscito a modificare l'impostazione della prevenzione incendi impegnandomi, da una parte, in una semplificazione burocratica per poi procedere alla riscrittura di regole semplici e chiare, tese a valorizzare l'ingegneria della sicurezza (e non la ragioneria della sicurezza). Se dovessi dare una definizione *ingegneristica* di Enzo mi viene da pensare, ricordando il mio esame di Ponti, a quel "carico che, muovendosi su un impalcato di ponte, attiva, secondo le linee di influenza, tensioni che si sommano a quelle ordinarie". Le linee di influenza

che Enzo genera e ha generato, sono però, sapendole cogliere, assolutamente positive e aiutano a realizzare *ponti veri* fra diverse culture interprofessionali facendole convivere tutte con la dignità che meritano. Questo suo insegnamento ha prodotto in me anche l'idea di realizzare nell'Università di Padova, nella Scuola di Ingegneria dove entrambi ci siamo laureati, un corso magistrale sulla Ingegneria della sicurezza. Ed io fortemente spero, che

anche grazie al suo contributo e a quello del sensibile mondo accademico patavino, l'idea possa trovare la sua realizzazione.

Quando il prof. Enzo Siviero lascerà il suo incarico accademico, l'amico Enzo potrà confidare di trovare sempre ospitalità dai Vvf e da me (anche con le gambe sotto un tavolo apparecchiato) per progettare e costruire ancora qualcosa insieme dando senso al nostro rapporto.

*Fabio Dattilo*

## Per Enzo

70

*Muri e ponti*: termini che la Tecnica delle Costruzioni ha *prestato* al linguaggio figurato e in questa accezione oggi più spesso usati. Sono *muri* tutti gli ostacoli che vengono pretestuosamente *innalzati* per impedire il raggiungimento di prefissati obiettivi e persino il godimento di sacrosanti diritti (sono efficacissimi anche quelli di... gomma!). Sono illuminanti esempi talune complicazioni burocratiche, le *anelastiche* applicazioni di norme spesso mal scritte e peggio interpretate! Sono invece *ponti* tutti gli accorgimenti e gli atteggiamenti mentali atti a superare le differenze, le diffidenze, gli opposti interessi che ostacolano lo sviluppo e il mantenimento di corrette relazioni *umane* tra le persone e, conseguentemente, tra enti, amministrazioni, stati, popoli. Risolvere i problemi, non crearli! È questa naturale predisposizione d'animo che caratterizza Enzo Siviero. Se l'esimio prof. ing. arch. ha insegnato, ha progettato, ha seguito la costruzione, ha collaudato numerosi ponti (*strutture!*), non meno apprezzata è la sua capacità di comunicare, di stabilire

*ponti umani* con le persone che incontra, rendendo l'approccio facile e spontaneo. Ha costruito- stabilito *ponti* con i suoi studenti (dote assolutamente necessaria per chi insegna!), seguendone molti nella preparazione delle tesi di laurea, con i suoi colleghi dello luav, con i colleghi delle altre università, anche estere, ha fatto parte del Cun, ha collaborato con l'ing. Fabio Dattilo, dirigente generale dei Vvf e con il prof. Massimo Guarascio per i corsi di laurea in ingegneria della sicurezza. E il suo atteggiamento non muta anche quando (raramente, ma può succedere!) qualcuno di questi *ponti umani* presenta qualche *crepa*. La sua preoccupazione, sempre, è che non vi siano *cedimenti* all'imposta del *ponte* sulla sua sponda. L'eventuale *crollo* non lo ferisce, non lo delude, lo fa comunque sentire "a posto con se stesso"! Oltre ai numerosi riconoscimenti in campo professionale, che raccoglie ovunque operi, è questa sua peculiarità di *Uomo-Ponte* che gli è riconosciuta e per la quale, particolarmente, lo apprezzo e stimo. Con gratitudine per la sua vicinanza!

*Sandro D'Angiolino*

## Su “Il ponte umano”

Che un esperto progettista di ponti possa esprimersi anche con un progetto di costruzione puramente verbale non dovrebbe stupire: la *costruzione di senso* è esercizio che può materializzarsi tanto con la costruzione di una struttura civile, oggetto pubblico, ossia destinato a “pubblicazione”, per antonomasia, quanto con la costruzione del discorso verbale destinandolo alla notorietà da parte di un pubblico, di un’*audience*, in grado di trarne beneficio e apertura di prospettive inedite. La struttura resistente del ponte è nuda, a differenza di quella che sostiene i volumi degli edifici e che si nasconde dietro la pelle interposta alla frontiera tra il microclima artificiale e lo spazio esterno. La strada che repentinamente passa sul nulla, sul precipizio, sul vuoto coincide con l’impalcato del ponte, partecipe dell’organismo materiale riconoscibile, della sua vicenda strutturale, del miracolo del suo equilibrio statico e persino della sua semantica percettiva, del suo essere segno.

Non dovrebbe dunque far meraviglia che anche la successione di espressioni verbali di quanto transita nella mente

sotto forma di oggetti verbali, di impressioni formulate in un linguaggio familiare, nello stesso tempo che la mente medesima si impegna con concetti e prove di ingegneria e con le verifiche strutturali di questi, sia nuda, se l’autore è un signore aduso a pensare ponti; né farà meraviglia che la successione di espressioni verbali si cimenti con il vuoto, con il salto, con il volo, persino con il rischio di non senso.

Il progettista di ponti in questione è Enzo Siviero. Siviero è uomo di interessi multiformi ed estremamente comunicativo: nel senso che è capace di affrontare coraggiosamente la banalità retorica che vuole che il ponte sia comunicazione e comunione. E ci svela che banalità e retorica coprono invece il rischio. Nel nostro caso, è avvenuto che un personaggio innamorato da decenni del suo mestiere – la maieutica di nuove strutture da ponte stradale, che gettano comunicazione da un capo all’altro dello iato in precedenza invalicabile – si sia quasi ritrovato, sorprendendosene, a disporre di una sorta di diario personale e *journal de voyage*, un insieme, oltrepassata una certa soglia di consistenza, in possesso di vere e

proprie virtù strutturali, in quanto capace inaspettatamente di stare in piedi da solo: potremmo dire una “composizione di composizioni”, dotata, oltre che della capacità di stare in piedi in autonomia e di essere stabile, di apparire repentinamente e magicamente contrassegnata da dignità letteraria in quanto espressiva, carica di espressività.

Che fare allora, che scelta effettuare? Portarla alla notorietà con una azione editoriale? Per intenderla come? Necessario complemento alla serie delle opere pontiere prodotte in una vita? Invito a giocare sui rimandi reciproci delle due azioni compositive, quella delle opere di ingegneria e quella dei “pensierini” linguisticamente e letterariamente dignitosi perché significativi, che chiedono di essere letti come tali e non come una piacevole diversificazione produttiva dell’autore? Questo sembra essere il bivio e il nodo affrontato dall’autore: correre il rischio, nel rivelare agli altri la propria fatica espressiva di natura, alla fine, letteraria, di essere giudicato positivamente perché “ha fatto anche questo”, un po’ funambolicamente, come fosse la ricerca della lode dopo che si è meritato il centodieci, mentre invece dovrebbe apparire

evidente, insieme alla non pretesa di essere un caposcuola professionale nelle patrie belle lettere, l’autonomia dell’espressione del pensiero, il contributo all’uso della lingua italiana, con la finalità essenziale di lasciare identificate, e in grado di diffondersi, le idee. C’è veramente l’intento di non mandare sprecato un contributo di idee e di riflessioni, dotate di un loro dinamismo prezioso, solo perché il mondo esterno si è fatto un’idea di te autore nella quale non rientra la libera espressione di idee e di valori tramite il canale verbale né rientrano altre forme estranee a quelle risapute. Allora, invece della lode, vale la pena ricercare la striminzita sufficienza, pur di cimentarsi con la materia d’esame che nessuno si sarebbe aspettato, che nessuno è in realtà pronto a perdonarti. Perché è essenziale l’autonomia del prodotto, *erga omnes*, la sua programmatica non drammatizzazione, la sua sorridente gioviale sfrontatezza.

Qual è l’utilità complessiva? È valida la considerazione congiunta di una collezione storica di progetti per ponti, come tante cartoline illustrate la cui essenza è iconica, e di un libretto la cui essenza è verbale, che sembra piuttosto frutto di



una necessità personale che non dell'interrogarsi sulle necessità immanenti al mercato della letteratura?

La risposta è affermativa, sempre a patto di rispettare integralmente la reciproca autonomia delle due offerte, la loro distinta congiunturalità storica. L'autore non vuole raccontare una storia, perché nessuna delle pagine collazionate aveva questa pretesa, e dunque non può averla nemmeno la loro somma lineare; e tuttavia alla fine una storia, molte storie, vengono fuori. Quello che conta, quello di cui godiamo noi fruitori di entrambe le produzioni dell'autore, è il Pensiero, la rivelazione del Pensiero. È questa rivelazione che ci consente di non disperare per l'Italia, sia pure così malmessa. Ci sono ancora sorgenti Geyser, soffioni boraciferi di Pensiero che nelle pieghe più inaspettate della società escono fuori e sono davvero giovevoli. Rispetto ai terribili rumori di fondo, allo spaventoso livello di entropia e di *feedback* che assedia le nostre produzioni nazionali, c'è ancora vivo, neonato che piange sotto le macerie di un crollo rovinoso, lo Spirito: il quale, senza troppi impacci normativi e di regolette, ancora costruisce senso e non teme di darne vitale testimonianza agli

altri (anche se per questo oggi occorre essere spudorati). Il presidente americano Thomas Jefferson mostra di avere capito benissimo il carattere peculiare delle idee, anche in chiave di utilità, quando scrive, nella sua lettera sui brevetti, questa frase: "Chi riceve un'idea da me, riceve egli stesso istruzione senza diminuire la mia; come chi accende il suo lume al mio riceve luce senza oscurare me". Jefferson non è stato il primo a valersi di questa immagine così illuministica. L'aveva usata anche un antichissimo padre della chiesa, Giustino, filosofo platonico e martire, per illustrare il rapporto fra Dio e la sua parola. È in fondo la teoria dei beni pubblici, quella perfezionata sessant'anni fa da Paul Samuelson. Cominciamo con lo stabilire che il manufatto ponte è un'idea (un fior di idea...), anzi potremmo dire che è una parola della divinità, talmente alte e numerose sono le sue implicazioni metafisiche radicate nella fisica e le sue implicazioni simboliche. Non per nulla, nella religiosità romana antica quello che conta è il ponte da stabilire tra cielo e terra e la responsabilità che necessariamente un membro della comunità, il *pontifex*, sia in grado di assumersi in tal senso, come una funzione

pubblica utile a far funzionare nei suoi tratti essenziali la comunità stessa: l'idea come necessità collettiva, come bene pubblico, jeffersonianamente non rivale nel consumo e non escludibile per alcun consumatore.

Le idee di Enzo Siviero sui ponti costituiscono per i suoi colleghi italiani e stranieri l'accensione di una fiammella che li farà produrre in avvenire un'opera migliore rispetto a quelle precedenti? E adesso, il libretto di Enzo Siviero porterà i lettori – poniamo, gli ingegneri e gli studiosi della modifica dell'ambiente in seguito all'antropizzazione del pianeta – a riflettere meglio su come porsi di fronte a quel categorico e imperativo motivo che è il contesto naturale e paesistico, l'organismo città nei quali eventualmente si viene chiamati a operare e a interpretare? Di fronte a questo interrogativo, fanno aggio le pagine di diario scritte da un emozionato Enzo Siviero in Turchia, in Cina, negli Stati Uniti, così come si trova traccia nelle sue pagine.

Enzo Siviero ci fa dono di due cose, una confessata, proclamata a gran voce, "pensieri e ricordi in libertà", e l'altra inconfessata, tenuta nascosta, il suo pudore personale. A

settant'anni, ha deciso di sbarazzarsene, del pudore; e di vedere l'effetto che fa. Le sue liriche, i suoi sversamenti verbali non piaceranno? Non è quello l'importante. Per noi fruitori, l'importante, nella nostra epoca negatrice e vittima della propria negazione, toccare con mano che il Pensiero esiste, è tangibile. Se esiste il pensiero, esiste la *veritas*. Se esiste la *veritas*, esiste la speranza, esiste la fondazione su basi salde del futuro.

Cerchiamo forse noi nell'arte dei nostri giorni la bellezza, la struttura, l'idoneità decorativa? No. Nell'arte di oggi, cerchiamo il mentale, il pensiero, ossia quello che ai nostri giorni temiamo essere maggiormente soggetto a rischio d'estinzione. In quella fattispecie particolare dell'opera d'arte che si nega al farsi oggetto pregiato – ossia un quadro, una scultura, una decorazione, un'architettura – e che è l'installazione, cerchiamo solo una breve, intensissima esperienza di pensiero, di reazioni cogitanti, di continui rimandi a mettere alla prova la logica, la morale, persino la metafisica, in un parossismo di speculazione. Vogliamo quasi soltanto valutare e interpretare. Il libretto di Enzo Siviero è come un'installazione nelle arti

figurative. Non cercate in esso consolazione o edificazione o appagamento del vostro gusto, il mi piace/non mi piace. Non è roba da *social media*. Cercate il Pensiero *tout-court*. Non quello personale di Enzo Siviero; ma quello dell'Italia del 2015.

L'ammirazione per Enzo Siviero – e, in uno dei brevi scritti, l'autore ce lo dice chiaramente – è legata al fatto che egli viveva in una comoda culla di ingegnere di successo, cosmopolita, barone universitario. Chi glielo ha fatto fare di andare a scomodare i *Pensées* di Blaise Pascal e dire a se stesso e agli altri “Avverto l'esigenza di incamminarmi sul medesimo sentiero, anche se rischio molto”? Pascal, da grande fisico applicato, aveva pretese circa il suo *coté* letterario e filosofico. Siviero no. Enzo Siviero vive oggi, all'epoca dei *social media*, sui quali si misurano i nuovi letterati. Se avesse voluto essere un nuovo letterato, sarebbe andato vantaggiosamente su Facebook e avrebbe intascato migliaia di *like*. Ma l'importante del suo micro-contributo è l'*exemplum*. Siccome, trattando di un ponte, si fa il solletico, anche senza volerlo, a uno dei più importanti presidi simbolici dell'immaginario umano, tutti i

nostri ottimi ingegneri progettisti di ponti dovrebbero misurarsi in un cemento simile. Siviero l'ha affrontato scegliendo il piano giocoso. In questo suo gioco ammiccante, è appena il caso di ricordare che ci propina alcuni *farmaci* come la figura di suo cugino Rodolfo Siviero o la parentela etimologica-antropologica tra il latino *Pons, pontis* e il greco *Pontos, pontou* (mare; mare chiuso di cui siano note le rive, mare come bacino). E se il rischio è quello di fare sociologia avventata – e avventizia –, ciò è irrilevante. Come irrilevante è il dato di come il libretto sia nato. Il libretto risulta dalla selezione sommaria e rapida esercitata su un originario diario personale ben altrimenti corposo dei passaggi della vita dell'autore? Non importa. Il libretto presenta tanti refusi, pur invocando continuamente la parola cultura? Non importa. L'essenziale è che le idee – almeno loro, visto che l'euro non lo fa – circolino. E se queste, per non incappare nelle tante isteresi dei nostri tempi, debbono essere formulate in libertà e senza sistematica, con estrema semplicità, ugualmente, non importa. Che circolino. Il correttore di bozze avrebbe aggiunto pochissimo carburante addizionale per questa circolazione. Un libro di

sfoghi di un ingegnere letterato mancato? Ma niente affatto. Allora, forse, il libro di un letterato vero, anche se *outsider*? Non appare questo l'obiettivo né la testimonianza. Il libretto di Siviero testimonia? Altroché. Testimonia; e, tra una citazione e l'altra, è anche pieno di informazioni. Questo è quello che ci interessa: che ci regali qualcosa che prima di leggere non possedevamo.

Le parole più ripetute nei pensiero in libertà raccolti da Enzo Siviero sono Uomo con la U maiuscola, cultura, ponte. Ed è ovvio che, se questi sono i valori che Enzo Siviero professa apertamente da oltre quarant'anni, ogni pagina del suo diario personale ne sia piena: quando è stata scritta, molto tempo prima della collazione, è stato come se in ciascuna nuova pagina gli argomenti fossero affrontati *ex novo* e dunque occorresse ogni volta opporre la propria scala valoriale alle varie realtà esaminate separatamente.

Prese tutte insieme, le pagine del diario, nel libro formato collazionandole, Uomo con la U maiuscola, cultura, ponte appaiono come una ripetizione continua (*tel chi*, il *professur*). E invece, a ben vedere, non c'è un atteggiamento né didasca-

lico né moralista. Il piano di lettura deve essere diverso per rivelare la sua potenziale utilità per il lettore, sia esso studente sia esso soprattutto collega docente. Magari in ogni libretto come quello di Enzo Siviero che ci capita di leggere fosse così stringente l'esigenza creata di pervenire a nuovi testi da scorrere e da approfondire come quella che l'*excursus sivieriano* crea! Dove si sente oggi, scorrendo un articolo, un saggio o un libro, il bisogno urgente di andare a rifinire una prospettiva creata dalla lettura di un testo? Con il libretto di Enzo Siviero questo avviene. A chi scrive è successo. Tutti noi vorremmo produrre libri o pubblicazioni che siano l'inizio di una attiva feconda concatenazione per ciascuno dei lettori. Per chi scrive, la concatenazione è stata con Rosemary Gordon e il suo *Il ponte: una metafora dei processi psichici* e con il caposcuola di costei Carl Gustav Jung; con Eduardo Torroja, il grande maestro strutturista spagnolo; con Mimar Sinan, il Michelangelo turco; con Marian Krutulis, fondatrice della rete mondiale delle Gulliver Schools; con Charles Percy Snow e il suo *Le Due Culture*; con Martin Heidegger e il suo "Costruire Abitare Pensare", tratto da *Saggi e discorsi*; con Aurélie Filippetti,

ministro della Cultura francese; e soprattutto con il cugino *gigante*, Rodolfo Siviero, scomparso nel 1983, l'uomo che fino alla fine degli anni Sessanta ha dato la caccia a tutte le opere d'arte trafugate dai tedeschi nella Penisola durante la guerra, che furono in numero incalcolabile. Anzi, Rodolfo Siviero si era accorto di un traffico illegale di capolavori organizzato dai nazisti già dal 1937, a fronte del quale Mussolini subiva in silenzio, sia pure *oborto collo*; e riporta in patria anche quelle, frutto di una dimostrata illegalità. Beniamino di Alcide De Gasperi per la sua chiara visione e la sua determinazione nel seguire l'interesse nazionale, per la sua conoscenza del diritto, anche internazionale, per il suo essere un vero uomo d'azione che agisce con tutta la decisione, la strumentazione e la sagacia delle migliori organizzazioni di *intelligence* europee, Rodolfo Siviero agisce dal 1946 in qualità di ministro plenipotenziario nominato direttamente dal capo del governo (prima di diventare presidente del Consiglio nel dicembre 1945, De Gasperi era stato per un anno ministro degli Esteri).

Non sfugga la circostanza: oltre che grande conoscitore d'arte e antiquario, il Siviero fiorentino è anche un fine letterato. Il suo straordinario libro di poesie del 1936 è intitolato significativamente *La selva oscura*. Torniamo a Enzo Siviero, il Siviero padovano, e alla sua fatica letteraria. Una menzione a parte la merita il titolo scelto per il libretto: *Il ponte umano*. Un'evidente inversione metaforica per l'uomo pontiere. E qui va ricordato che Enzo Siviero viene sovente motteggiato con il nomignolo di *bridge-man* ovvero di uomo-ponte. Cosa può essere un fattore che fa da ponte tra uomo e uomo e sia comune a tutti gli esseri umani, un fattore ponte umano? È semplice. Il Pensiero.

Attendiamo Enzo Siviero a una dimostrazione ulteriore dell'esistenza del Pensiero come fattore tangibile, qualcosa che sia utile per la circolazione delle idee e del Pensiero medesimo. (Da suo amico ed estimatore, chi scrive si è fatto una mezza idea di cosa potremmo aspettarci che appaia entro breve tempo).

*Stefano Baietti*

## Indice

78

Albanese, Giuseppe 57  
Arcoleo, Fabio 50  
Bagato, Maria Teresa 28  
Baietti, Stefano 77  
Barile, Chiara 26  
Camomilla, Gabriele 49  
Carlea, Donato 25  
Catalfamo, Domenica 54  
Cesolini, Eleonora 47  
Ciaccia, Mario 17  
Coluzzi, Roberto 53  
Costa, Paolo 12  
Da Deppo, Luigi 9  
D'Angiolino, Sandro 70  
D'Urso, Tuccio 30  
Dattilo, Fabio 69  
Facchinelli, Laura 61

Ferrara, Renzo 59  
Fiammenghi, Giuseppe 64  
Gentile, Maurizio 56  
Guarascio, Massimo 5  
Karrer, Francesco 18  
Laganà, Giovanni 31  
Lucchese, Antonio 21  
Massaccesi, Roberto 51  
Moraci, Francesca 46  
Oddone, Stefano 48  
Passera, Corrado 15  
Pera, Costanza 20  
Perrone, Francesca 58  
Piva, Maria Giovanna 23  
Posocco, Franco 34  
Virano, Mario 42  
Vullo, Enzo 66



