

Lorenzo Isalberti, 70 anni, ha fondato nel 1979 Ingemar, di cui è anche presidente.

Io costruisco sull'acqua

Festeggia 40 anni Ingemar, che produce soluzioni originali per connettere terra e acqua e attenuare il moto ondoso. Il suo fondatore, Lorenzo Isalberti, ci racconta come è nata ed è arrivata ad essere leader mondiale

Quando scendete in banchina da una barca avete una buona probabilità che sotto i vostri piedi ci sia un pontile a marchio Ingemar. Quest'anno l'azienda milanese, famosa per le sue soluzioni ingegneristiche per connettere terra e acqua e attenuare il moto ondoso festeggia i 40 anni di attività con un fatturato 2018 intorno ai 10 milioni di euro. Una lunga storia di successo, oltre un terzo dei porti turistici italiani utilizza strutture galleggianti costruite da Ingemar. Tra le recenti realizzazioni italiane più note: Marina di Capo d'Orlando (Messina), Marina di Fezzano e Porto Mirabello (La Spezia), Marina del Gargano (Mantredonia), Marina di Villasimius (Cagliari), Porto San Rocco (Trieste), Marina di Loano (Savona), Marina di Stabia (Napoli), Certosa Marina e Marina Sant'Elena (Venezia). Nel bacino del Mediterraneo i suoi prodotti sono ben presenti in Francia, Grecia, Croazia, Malta, Tunisia, Algeria, Libia, Slovenia, Montenegro, Turchia. In questi ultimi anni Ingemar si è spinta sempre più a sud-est con installazioni in Kuwait, Iraq, Arabia Saudita, Giordania e Emirati Arabi Uniti. Sino ad arrivare a Sea City, 100 km a sud di Kuwait City, dove sta sorgendo dal nulla una nuova città da 100.000 abitanti su più di 200 km di nuove coste affacciate su una rete di canali e lagune scavate nel deserto e dotate di 4 marina con più di 33 km di pontili galleggianti Ingemar.

E se parliamo di prodotti, per capire dove è arrivata oggi Ingemar dai tempi pionieristici del primo pontile per piccole imbarcazioni di quattro decenni fa, basta ricordarsi che ha realizzato i più imponenti moli galleggianti per mega-yacht e i più grandi frangionde galleggianti di produzione di serie a livello mondiale. Parliamo di giganteschi moduli da 20x10m, alti 2,5m e del peso di ben 185t. Una specializzazione, quella delle barriere galleggianti di lunghezza e geometria variabile a protezione dei moderni marina galleggianti che magicamente riducono il moto

ondoso all'interno del bacino di ormeggio in modo significativo, in cui Ingemar è leader mondiale. Realizzazioni che si sono affinate nel tempo, oggi Ingemar è l'unica azienda del settore che produce e "inventa" soluzioni che riguardano praticamente tutti gli elementi galleggianti che compongono strutture e protezioni sull'acqua. L'unica, ad esempio, che può realizzare un marina completo dall'A alla Z, realizzando sia pontili che frangionde galleggianti, come dice orgoglioso il fondatore di Ingemar. Tutto è nato nel 1979 quando Lorenzo Isalberti, presidente e fondatore di Ingemar, appassionato di mare, si inventò una nuova attività, quella di costruire sull'acqua la terra. Dopo quarant'anni, sintetizza così il lavoro di Ingemar (acronimo di Ingegneria Marittima): "È un lavoro che ci appassiona e ci regala le stesse emozioni di quando, quarant'anni fa, abbiamo costruito per la prima volta sull'acqua la terra". E prosegue: "Ingemar è una lunga storia che ci ha visti realizzare opere molto diverse e partecipare a imprese che non avremmo immaginato,

"Ingemar è l'unica che inventa soluzioni per tutti gli elementi galleggianti di strutture e protezioni sull'acqua"



1. Capo d'Orlando Marina in Sicilia, davanti alle Eolie, una delle ultime realizzazioni Ingemar, con lo spettacolare collegamento centrale ai pontili
2. Lo staff di Ingemar della sede produttiva, commerciale e tecnica di Casale sul Sile (Treviso).
3. Il frangionde Ingemar nel golfo di La Spezia, lungo 600 metri e largo 10. Da notare lo smorzamento del moto ondoso del bacino interno.

come costruire su un mare che prima non esisteva, un mare nel deserto”.

Ingegner Isalberti, ma quanto dura un pontile?

Le posso dire quanto durano i nostri. In questi quarant'anni di attività in Italia abbiamo sostituito pontili in sole tre località: Camignone, Porto Pollo e Genova, che io ricordo. I nostri pontili hanno una durata stupefacente anche per me. Noi abbiamo un'estrazione ingegneristica e il merito va alla filosofia di essere sempre generosi nei dimensionamenti.

Una curiosità, come testate le vostre realizzazioni?

Collaboriamo con l'Università di Padova, dipartimento di idraulica. In un tubo di un metro per un metro lungo 30 metri viene inserito il nostro "oggetto" galleggiante, in scala 1 a 20. Lì simuliamo tutte le condizioni di utilizzo con mare, vento, corrente. Ma non è finita qui, poiché le nostre realizzazioni non sono di un singolo pezzo ma anche di 10/20 e più elementi uniti fra loro. Con un software apposito vengono simulate le strutture finite e complete, comprese di giunzioni, snodi ecc.

Di quali realizzazioni Ingemar va orgoglioso?

Di tante, l'ultima è il frangiflutti di 600 metri x 10 metri che viene posto in mezzo al Golfo di La Spezia. Mi piace ricordare, ad esempio, nei primi anni 2000, la realizzazione del ponte galleggiante lungo ben 330 metri che a Venezia unisce le rive delle Zattere e della Giudecca, in occasione della festività del Redentore. Negli anni '90 il contributo di Ingemar, su progetto dell'Architetto Renzo Piano, alla riconversione del Porto Antico di Genova con piattaforme, banchine e pontili galleggianti. Ma mi piace anche ricordare una delle nostre prime realizzazioni, all'Idroscalo di Milano. E' ancora lì. Oppure il primo frangionde, dell'81, sul lago di Como. Anche lui è al suo posto dopo quasi quarant'anni.

Nel futuro cosa farà Ingemar?

Quando abbiamo iniziato, una barca di grandi dimensioni era di 17/18 metri. Oggi è normale che un gruppo di ragazzi noleggi una barca di queste dimensioni. Quindi, con la cre-

scita esponenziale delle dimensioni delle barche, anche noi ci siamo dovuti adeguare. A Porto Montenegro ci sono i nostri impianti dove ormeggiano barche sino a 110 metri. A Dubai il progetto che seguiamo è per barche da 120 metri. I pontili oggi non sono più le "trappoline" di una volta e devono rispettare anche canoni estetici, di cui prima si teneva meno conto.

Qual'è la situazione portuale del Mediterraneo?

Se si esclude la Grecia dove c'è ancora moltissimo da fare, nel resto dei paesi mediterranei non ritengo ci siano condizioni per significative nuove strutture portuali, ma sostituzioni per adeguarsi a standard più elevati. Ma porti nuovi, anche in Italia, non mi sembra che il mercato li richieda.

Si può, grazie alla vostra tecnologia, attrezzare delle baie protette dotandole dei cosiddetti porti stagionali galleggianti? Sì, di sicuro, a patto che ci siano le condizioni ambientali e legislative.

Sicuramente l'ambiente ne beneficerebbe. Pensate solo a non ancorare più tra preziosissime foreste di Posidonia... (L.O.)

“I pontili oggi non sono più le trappoline di una volta e devono anche rispettare canoni estetici di cui prima non si teneva conto”