



SULLA CRESTA DELL'ONDA

CONTINUA LA ROTTA DI INGEMAR, LA SOCIETÀ CHE DA OLTRE QUARANT'ANNI PRODUCE E METTE IN OPERA IN GIRO PER IL MONDO PONTILI E FRANGIONDE GALLEGGIANTI CON SOLUZIONI AD ALTO LIVELLO DI INNOVAZIONE CHE PIACCONO ANCHE ALL'AMBIENTE. IL PUNTO CON IL PRESIDENTE LORENZO ISALBERTI

di Marta Gasparini

Lo scorso anno Ingemar (acronimo di Ingegneria Marittima) ha doppiato il capo dei quarant'anni di produzione. Una lunga esperienza che la vede in primo piano al mondo nella realizzazione di strutture galleggianti per approdi turistici, pubbliche amministrazioni, industria e circoli nautici. La qualità tecnica, l'attenzione all'innovazione, all'ambiente e la flessibilità progettuale continuano a marcare il successo dell'azienda. Da sempre aperta ai mercati internazionali, la società guidata dall'ingegner Lorenzo Isalberti (nella foto a lato), vanta migliaia di installazioni "made in Ingemar" non solo in Italia (presente in circa un terzo dei porti turistici), ma soprattutto all'estero, grazie anche a recenti accordi di licensing esclusivi.

Secondo Isalberti, che abbiamo incontrato nel suo studio nel cuore di Milano, questo risultato è legato a ininterrotti investimenti in ricerca e sviluppo di nuove soluzioni che hanno premiato l'azienda anche nei duri tempi del Covid 19. «L'impatto della pandemia è percepibile ovunque, ma per fortuna

– dichiara – avevamo già messo in atto una nuova strategia per affrontare i mercati che prevede la produzione esterna degli elementi più ingombranti, difficilmente trasportabili. Questo è avvenuto attraverso la creazione di una rete di licenziatari che, grazie ai nostri know how e assistenza, sono in grado di assicurare una produzione di qualità».

Come è stato possibile continuare a operare nei periodi di lockdown?

«A pandemia in corso eravamo attivi negli Emirati Arabi uniti con un contratto di licenza con Overseas AST Company LLT che si è aggiudicata un faraonico progetto per il nuovo Marina di Dubai Harbur, e in Oman, con la società Khimji Ramdas LL.C per la realizzazione di un grande porto peschereccio a Duqm, nel Sud del Paese. Ovviamente i ritmi erano rallentati, ma non ci siamo quasi mai bloccati perché il lavoro avviene in gran parte all'aperto e il trasferimento delle necessarie istruzioni tecniche ha potuto essere fatto con il telelavoro dei tecnici incaricati della commessa. Certo il 2020 non sarà ricordato come un anno dai grandi risultati, ma poteva andare molto peggio».

Come vede il futuro?

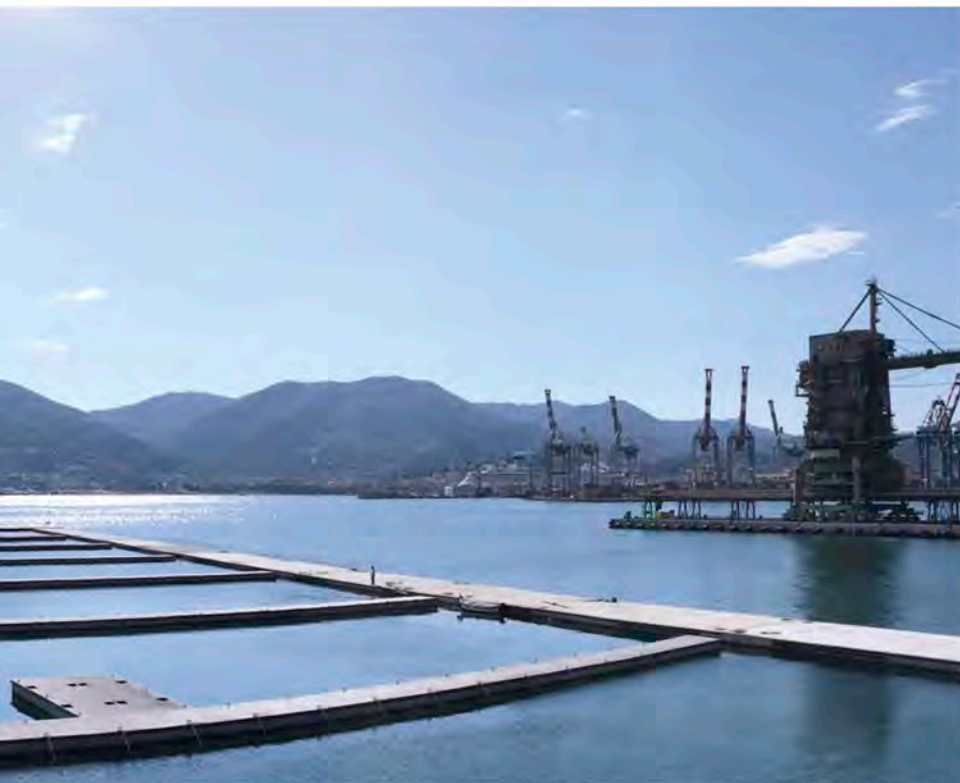
«Nella situazione attuale è azzardato fare previsioni. Da quando è iniziata la crisi sanitaria, abbiamo visto una pervasiva incertezza nelle proiezioni macroeconomiche. Lo scorso anno, ignari di quanto sarebbe successo e sull'onda delle performance più che positive dell'azienda, avevamo implementato l'organico, rilevato un terreno per aumentare la superficie produttiva a Casale sul Sile (TV), investito sotto il profilo gestionale e in innovazione. Se il mondo non si fermerà e se la nautica seguirà a crescere, Ingemar riprenderà rapidamente il tempo perduto con maggior slancio e migliori risorse produttive e intellettuali».

Sappiamo che Ingemar è in prima linea anche in Italia e più precisamente nel rinnovamento del waterfront di La Spezia. Ce ne parla?

«Il Golfo dei Poeti dove convivono il porto commerciale, l'arsenale della Marina Militare, i terminal delle navi da crociera e gli ormeggi dei residenti, richiedeva un importante rinnovamento. L'ambizioso progetto di ristrutturazione del waterfront cittadino ha segnato un altro passo importante con la realizzazione

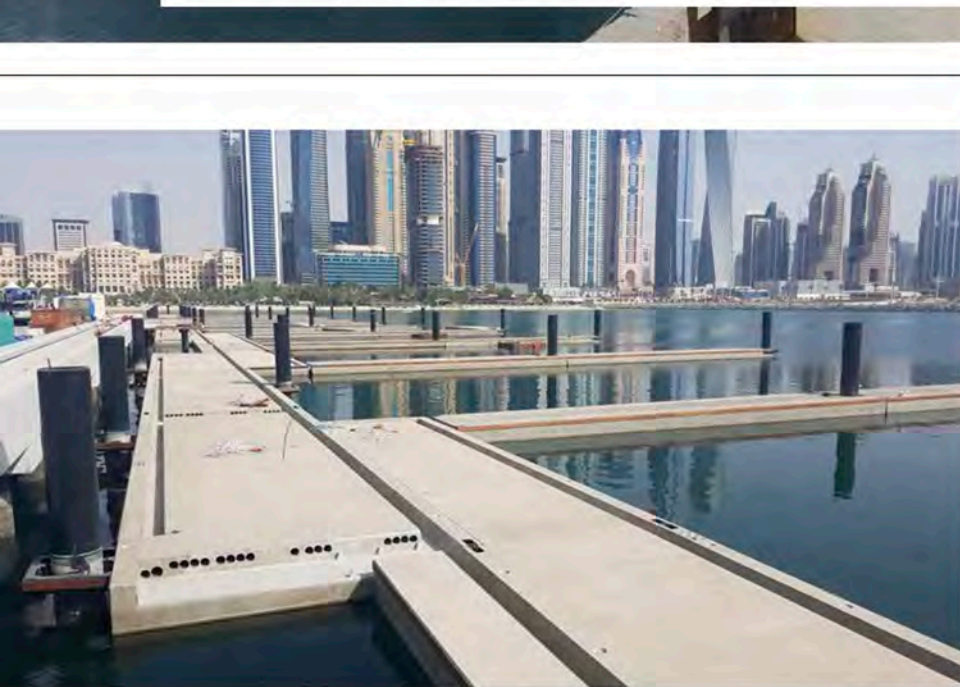


Sopra, la grande installazione di La Spezia con il marina destinato alle imbarcazioni dei residenti. A lato, lavori terminati a Cala Balbiano a La Maddalena in Sardegna. A destra, un'immagine del grande marina di Dubai Harbur.



LA SPEZIA I NUMERI DEL NUOVO MARINA

890 posti barca da 8 a 15 metri su 13 moduli frangionde galleggianti 20 x 8 m, dislocamento 155 t, bordo libero 70 cm, struttura in cemento armato con armature zincate, 18 moduli frangionde galleggianti 20 x 10, dislocamento 185 t, bordo libero 70 cm, struttura in cemento armato con armature zincate, 130 pontili 12 x 2.5 m, dislocamento 13 t, bordo libero 60 cm, struttura in cemento armato con armature zincate, piano di calpestio in doghe di legno esotico pregiato (1.560 m lineari di percorso galleggiante), 13 passerelle da 3.5 x 1.2 m a 12 x 5m, struttura in alluminio, piani di calpestio in legno, 6 piattaforme galleggianti per servizi da 45 mq cad., 1 scivolo galleggiante per alaggio e varo (8x5m).



del nuovo Marina del molo Pagliari a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che ha stanziato un budget di oltre 15 milioni di euro di cui una parte riguarda le nuove infrastrutture a mare prodotte da Ingemar».

L'intervento di Ingemar e quando saranno consegnati gli ormeggi?

«L'area comprende, oltre al nuovo marina galleggiante destinato alle imbarcazioni dei residenti, precedentemente ormeggiate nella zona Canaletto e Fossamastra che versava in una situazione di degrado, anche gli spazi (circa 17.000 mq) in aderenza allo storico molo Pagliari, che saranno valorizzati quale 'luogo della memoria' per ricordare la partenza nel 1947 della nave Exodus carica di profughi ebrei verso la Palestina. Il lavoro del marina è sostanzialmente finito: lo specchio acqueo di 56.000 mq è protetto da oltre 600 metri di barriera frangionde composta da moduli del peso eccezionale (fino a 185 t ciascuno) e al suo interno, sui 1.800 m di pontili e passerelle galleggianti, sono già disposti gli ormeggi per quasi 900 imbarcazioni (da 8 a 15 m). A metà ottobre le prime 250 barche avranno già diritto di accesso».

Dove sono state realizzate le strutture?

«Gli enormi moduli frangionde (da 20 x 8 m e 20 x 10 m in cemento armato e armature in acciaio zincato) sono stati costruiti in un "cantiere mobile" (presso l'area del Cantiere Navalmare) vicino al luogo di destinazione. Questo ci ha permesso di assicurare economie di produzione,

contenere i tempi, ridurre i consumi energetici e le emissioni inquinanti legate alla movimentazione e al trasporto. Nello stabilimento di Casale sul Sile sono stati invece prodotti gli elementi dei pontili di ormeggio interni in cemento armato, i pontili sotto-banchina del molo Pagliari, le passerelle, le piattaforme galleggianti e lo scivolo di alaggio e varo».

Come avviene il sistema di ancoraggio delle strutture? E l'ormeggio?

«Il sistema innovativo, frutto dell'esperienza di Trevi spa appaltatrice di tutti i lavori, è composto di pali infissi nel fondale e sulla cui sommità, a livello del fondale stesso, sono collegate le catene di ancoraggio dei moduli, in controtendenza rispetto alla tradizionale immersione di grandi corpi morti che servono da zavorra. L'ormeggio avviene con un normale sistema a trappe e catenarie di fondo vincolate alla testa degli stessi pali. Ogni posto barca, inoltre, è dotato di tutti i servizi necessari (acqua, elettricità, antincendio etc.)».

Ingemar e l'attenzione all'ambiente. Un

matrimonio apparentemente difficile?

«L'attenzione all'ambiente ha spinto il settore delle costruzioni portuali ad adeguarsi al cambiamento. Le tradizionali e massive opere fisse sono osteggiate dagli ecologisti perché considerate troppo invasive e le norme ambientali sono sempre più stringenti. Per rispondere a questo scenario Ingemar ha sviluppato manufatti galleggianti poco impattanti con il contesto naturale in cui vengono posati, hanno volumi più contenuti, permettono il ricambio delle acque e non danneggiano i fondali marini oltre ad essere facilmente amovibili e quindi consentire eventualmente impieghi solo stagionali. Inoltre, i materiali sono tutti naturali, dal cemento ai legnami provenienti da produzioni ecosostenibili certificare. Un esempio calzante è l'installazione in corso in Sardegna, a La Maddalena a Cala Balbiano (250 ormeggi per imbarcazioni fino a

60 metri), dove stiamo realizzando dei frangionde di 20 metri x 6 con due tratti uno sopraflutto e uno sottoflutto per la protezione dal moto ondoso. Anche qui è presente un cantiere mobile che ci permette di lavorare in sicurezza anche in tempi di Covid».

Quindi possiamo decretare la fine delle strutture fisse?

«Da molto tempo le strutture galleggianti prefabbricate hanno man mano sostituito le strutture fisse grazie alla loro flessibilità di impiego, i costi contenuti e il modestissimo impatto ambientale. I limiti di impiego e le caratteristiche prestazionali, legati anche al-

le dimensioni di questi manufatti, sono via via cresciuti con il progredire delle tecnologie produttive e lo sviluppo dei cantieri mobili per le realizzazioni a piè d'opera. Resta per altro insostituibile - con pochissime eccezioni - l'impegno di strutture fisse tradizionali per la realizzazione di moli e dighe di protezione in mare aperto e per le strutture di banchinamenti dei porti commerciali e industriali».

Per concludere, ci può dire quanto durano i pontili Ingemar?

«Dipende molto dalle condizioni ambientali e dalla manutenzione prestata dagli operatori. Abbiamo pontili ancora operativi dopo quarant'anni dall'installazione ma, più comunemente, dopo venticinque/trenta anni di impiego andrebbero considerati alcuni necessari interventi di manutenzione straordinaria; tutte cose che, nel nostro Paese, si fanno purtroppo poco, ma questo fa parte di un'altra storia».

INGEMAR IL PROFILO

L'azienda con sede a Casale del Sile (TV) produce e pone in opera in Italia e all'estero pontili e frangionda galleggianti ed è oggi fra le poche del settore con propria autonomia di produzione; ciò le consente di applicare al suo interno le attività di ricerca e sviluppo. La certificazione ISO 9001 per la progettazione, la costruzione e l'installazione dei manufatti testimonia la serietà e l'impegno costante dell'azienda e si aggiunge alla certificazione SOA nel settore dei porti per commesse fino a 15,5 milioni di euro. Fanno parte del Gruppo la società madre Ingemar per la progettazione e l'ingegneria marittima e la "sister-company" Ingemar Trade & Services per la rete commerciale e i servizi di assistenza post vendita.

www.ingemar.it



Il varo di un enorme frangionde destinato all'installazione di La Maddalena.