

ROMOLO GORGATI 1929-2023

un pioniere dell'impermeabilizzazione



GISELLA BERTINI

Per me un mentore, un amico.

Ho mosso i primi passi dell'attività editoriale nel mondo dell'impermeabilizzazione coinvolta da Sergio Croce e con lui ne ho conosciuto i Padri Fondatori - imprenditori, ricercatori, applicatori.

Quando nel 1975 uscirono i primi numeri di MODULO Romolo Gorgati mi ha chiamò e mi disse "questo è un ottimo progetto per il mondo delle costruzioni ma io voglio una rivista manifesto dell'impermeabilizzazione. Ho già un'idea e vorrei affidarla a due giovani (mio marito Gaetano ed io) bravi e entusiasti come voi".

IMPERMEABILIZZARE era più che un'idea: era una testata, una copertina, un progetto redazionale, un progetto di comunicazione sul quale abbiamo costruito una collaborazione ricca di stimoli e di soddisfazioni.

Romolo era brillante, un vulcano di idee, dava a ogni attività rigorosa dedizione e altrettanto rigore chiedeva a chi con lui collaborava. Ha dimostrato lungimiranza anche quando gli abbiamo proposto la fusione di Impermeabilizzare e Isolare in SPECIALIZZATA.



Non ci siamo mai persi di vista, ma solo nel 2018 abbiamo ripreso a frequentarci con assiduità per la stesura del libro "MBP una grande storia italiana", è stato fonte lucida e inesauribile di documenti e aneddoti.

È stata l'occasione per rinnovare la nostra amicizia, per creare nuove occasioni di incontro sempre arricchenti fino all'ultima gita nel delta dello scorso giugno con mia sorella Fiorella e mia nipote Francesca che ha affascinato con i suoi racconti.

Poi la mail "Buon giorno Gisella e grazie per essermi venuta a scovare. Ho apprezzato infinitamente il piacere di stare insieme e vivere quelle emozioni che la vita normale, se stiamo attenti, ci riserva."

MASSIMO SCHIERONI

Non solo guaine...

Non lavoravo ancora in Imper quando Romolo Gorgati era nello staff e, nonostante i rapporti professionali con la società si fossero interrotti burrascosamente, lo stesso ha sempre avuto nei confronti di mio padre espressioni di grande stima e considerazione. Lo conobbi personalmente nei primi anni '70 in occasione del Symposium Internazionale sulla Impermeabilizzazione che si svolgeva a Brighton, in U.K. Ero un giovane ed inesperto Congressista che cercava di seguire i lavori a fatica, quando mi sentii toccare su una spalla e apostrofare così: "ing. Massimo, non vorrà mica stare ad annoiarsi tutto il giorno qui!"



da "MBP - Una grande storia italiana" di Massimo Schieroni

Romolo Gorgati

Classe 1929 di Ferrara, nei primi anni '50 si era avvicinato al mondo dell'impermeabilizzazione collaborando con il gruppo Imper, inizialmente nella società di applicazione S.I.A.P. dove era rimasto particolarmente colpito dal concetto di manto impermeabile in monostato che caratterizzava l'applicazione del Rhepanol, la membrana "sintetica" sottile, nera, non armata, dal comportamento plasto-elastico, applicabile "a bitume" e saldabile con solvente. Il Rhepanol era prodotto per calandratura di una miscela a base di PIB (Poli-Isobutilene), una poliolefina termoplastica compatibile con il bitume (l'Oppanol della tedesca BASF).

A quei tempi il Rhepanol, confezionato in rotoli, era venduto a "pe-

Ho noleggiato una vettura, venga con me che giriamo la costa alla ricerca di belle barche e cantieri!"

Ricordo che durante tutta la giornata, con le difficoltà della guida a sinistra, mi raccontò della sua passione per la "vela"; aveva un Passatore, una piccola imbarcazione in lamellare di 8 m di lunghezza; "era il modello sul quale iniziò a cimentarsi Cino Ricci", mi sottolineò.

Velisticamente parlando lo reincontrai qualche anno dopo a Porto Cervo, la lussuosa località in Sardegna.

Era l'armatore di un'Orca 43, una moderna e aggressiva imbarcazione che mi fece visitare con orgoglio; era il modello tra l'altro sul quale iniziò a regatare Raoul Gardini - ma questo glielo feci osservare io.

Successivamente aveva coronato la sua carriera di armatore commissionando a Sciarrelli un progetto one-off di 50 piedi, sempre rigorosamente in legno di cui andava giustamente molto fiero.

Ma il ricordo più toccante sono state le due giornate trascorse con lui, ormai quasi novantenne, per raccogliere le sue memorie per la stesura del libro "MBP - una grande storia Italiana".

Andammo in gita sul suo gozzo a motore che teneva sul Po alla periferia di Ferrara; data l'età i famigliari l'avevano "obbligato" a lasciare la vela.



so per rotolo" in quanto l'uniformità di spessore non era garantita. L'utilizzo precipuo era l'impermeabilizzazione delle vasche di contenimento dei liquidi aggressivi industriali prima della piastrellatura antiacida, ma poteva anche essere utilizzato come manto impermeabile monostrato per coperture, purché ben zavorrato da una pavimentazione o da lastrico solare. Gorgati nel 1958 aveva applicato il Rhepanol sulla copertura della Stazione Marittima di Genova, protetto da lastrico solare, con ottimi risultati. Ma l'aveva pure applicato senza protezione sulla copertura del Fabbricato Servizi del nuovo Aeroporto di Genova, verificandone l'assoluta inidoneità come manto impermeabile "a vista"; infatti dopo pochi mesi di esposizione la membrana si era ritirata e Gorgati aveva precipitosamente provveduto a farla ricoprire con un Manto di Pasta Imper prima che l'ente appaltante se ne accorgesse.

Gorgati lasciò la Imper nel 1963, per costituire, in società con i cugini Marco e Giorgio Vacchi, allora proprietari di una cava di inerti, la DERBIT - Derivati Bituminosi e Affini con stabilimento a Castenaso (BO), ove venne avviata una produzione di emulsioni e soluzioni bituminose. Negli stessi anni i cugini Vacchi costituirono la IMA, un'azienda oggi leader nella produzione di macchine per l'imballaggio. Essendo originario di Ferrara, non fu difficile per Romolo Gorgati venire a contatto con la Montecatini e con il problema atattico che, nella sua prima immaginazione, poteva essere il polimero ideale da utiliz-

zare come surrogato dell'Oppanol, e quindi da lavorare per calandratura in combinazione con il bitume, per realizzare un Rhepanol questa volta armato, cioè una membrana impermeabilizzante per manti in monostrato a vista. Ma la calandratura non era il sistema corretto per lavorare l'APP e il prototipo così realizzato nel 1965-66, chiamato Derbinol, rimase un esperimento non replicato; i pochi metri quadrati prodotti vennero comunque applicati per impermeabilizzare i giunti della Nuova Stazione Autocorriere di Bologna.

Per la produzione della mescola, contrariamente alla impostazione di Ervino Breitner che utilizzava un fusore primario verticale per il solo atattico, Romolo Gorgati seguì l'impostazione Imper, fondendo l'atattico nel bitume e utilizzando le "bonze" a riscaldamento diretto. D'altronde la Derbit, come la Imper, si riforniva di atattico da Ferrara, un polimero che, come abbiamo visto, era molto efficace nella modifica del bitume ma, presentandosi "compatto e gommoso" presentava una certa difficoltà di fusione rispetto agli altri atattici. Infatti, oltre ai residui di isotattico dovuti alla non perfetta filtrazione, l'atattico di Ferrara conteneva anche residui di copolimero perché i tecnici avevano scoperto che, per aumentare la resa della polimerizzazione del propilene, un po' di etilene non guastava, anzi! Per anni, mi ha raccontato Gorgati, questo rimase un segreto, anche all'interno degli stessi stabilimenti Montedison.

Per quanto riguardava la linea di produzione, sulla base del fallito

Ricordo che su e giù per il grande fiume imbarcammo almeno una decina di cefali (credo, o similari) che ci saltavano a bordo spaventati quando sfioravamo i bassi fondali e che io mi apprestavo a ributtare subito in acqua, anche perché il ristorante nel quale facemmo tappa si era rifiutato di cucinarli per motivi normativi d'igiene, incontrando il suo disappunto. Ricordo anche che su tali bassi fondali ci arenammo almeno un paio di volte perché l'ecoscandaglio era tutt'altro che preciso.

Dunque una grande espressione di spirito libero ed indomito, che si è certamente realizzato in mare e ...nelle nuove "guaine".



tentativo di lavorazione per estrusione e, ragionando sulle supposte esperienze dell'Ing. Breitner, Gorgati arrivò alla conclusione che per impregnare e rivestire un'armatura in velo vetro con una miscela Bitume-APP occorre ispirarsi agli impianti di produzione dei cartonfeltri e dei veli vetro bitumati. Ma la Derbit, come peraltro la Imper, non disponevano di tali linee di produzione.

All'epoca tra i clienti dell'emulsione bituminosa prodotta dalla Derbit, c'era la Zuculin di Trieste, che abbiamo menzionato tra i produttori di cartonfeltri bitumati, la quale aveva in corso la installazione di una nuova linea Reiser, in sostituzione della Kinné esistente. Gorgati ottenne di avere in uso tale linea per tre giorni e riuscì, con le opportune modifiche ed accorgimenti, a produrre il primo rotolo di Derbigum che presentò al SAIE di Bologna nell'ottobre 1967.

Nel 1968, dopo l'esito positivo dell'esperimento, Gorgati rilevò da Zuculin la vecchia linea Kinné che fece installare a Castenaso.

Come sappiamo, le linee di produzione dei cartonfeltri bitumati (Reiser, Kinné, ecc...), non prevedevano il raffreddamento del prodotto in vasca d'acqua, bensì in aria per un brevissimo tratto, seguito dal contatto con grandi cilindri raffreddati internamente ad acqua. Pertanto il primo Derbigum venne prodotto secondo questa tecnica, che sarà mantenuta anche in seguito e che caratterizzerà

MATTIA BAI

Responsabile Ricerca & Sviluppo di Valli Zabban SpA

Quando iniziai la mia attività nel settore della modifica polimerica dei bitumi, non avrei mai immaginato che per un tratto del mio percorso professionale avrei avuto al mio fianco una delle figure più rappresentative e iconiche di questo comparto. L'Ing. Gorgati in ogni sua presenza in azienda, riusciva a coinvolgere tutti con il suo entusiasmo contagioso e soprattutto ad innescare nel nostro Team nuovi input con il fine di motivare ricerche innovative o nell'approfondimento di sue intuizioni personali rimaste nel cassetto.

Non è difficile immaginare quanto tenesse a perfezionare il prodotto che porta il suo nome - Gummival Biarmato By Gorgati - e che ci ha permesso proprio grazie a questo imprinting, di conquistare la fiducia di molti progettisti e utilizzatori che conoscono la leggenda di Gorgati e ne riconoscono il valore. Ricordo oggi con particolare nostalgia, un viaggio fatto insieme dalla sua amata Ferrara per partecipare al congresso ASSIMP, aveva intuito che gli sarebbero stati tributati gli onori dell'ospite principale e ne andava fierissimo; parlammo...anzi parlò per tutto il viaggio dei suoi intramontabili progetti, sempre con fermezza e con il suo particolare timbro di voce che a dispetto della sua età non perdeva un colpo, mai avrei pensato di vederlo sinceramente commosso il giorno dopo quando alcune centinaia di partecipanti al convegno si alzarono in piedi e lo applaudirono per diversi minuti, succede solo ai grandi uomini.

inequivocabilmente l'aspetto estetico e funzionale del Derbigum e cioè: mescola "raschiata" dal cilindro inferiore della coppia che determinava lo spessore della membrana in uscita dalla vaschetta di impregnazione e, di conseguenza, velo vetro "a vista" su quella che sarà la faccia superiore della membrana una volta applicata. Questa tecnica del velo vetro "a vista" permetteva di ridurre l'appiccicosità superficiale della membrana ma nel contempo la Derbit ne sottolineava la funzione protettiva dall'invecchiamento della miscela. Sulla faccia opposta della membrana, cioè quella superiore in linea ma destinata a venire sfiammata in fase di applicazione, veniva spruzzata dell'acqua nebulizzata per accelerarne il raffreddamento prima del contatto con il primo cilindro di rinvio. Tale spruzzatura determinava una finitura a buccia d'arancia molto marcata sulla quale veniva poi eseguita la talcatatura. La linea Kinné subì continue modifiche e aggiustamenti.

Rimase in funzione a Castenaso sino al 1973, quando fu ceduta a una società israeliana, presentata a Gorgati da Lelio Vitale della I.R.C.A. Alla fine degli Anni '60, sempre a Castenaso, venne acquistato un nuovo capannone, a fianco della proprietà esistente, ove venne realizzata (1970) una seconda linea, con tavola utile 1,10 m. che rimase in funzione sino al 1997.