

PEOPLE | LORENZO ISALBERTI

# INGEMAR

## OLTRE LA TERRAFERMA



sponsor tecnico

# INGEMAR

MOLI GALLEGGIANTI GRANDI YACHT

sponsor tecnico

INGEMAR

# INGEMAR: BEYOND THE LAND

## INTERVISTA A LORENZO ISALBERTI, FONDATORE E GUIDA DI INGEMAR, AZIENDA SPECIALIZZATA IN PONTILI GALLEGGIANTI CHE DA 45 ANNI RISPONDE ALLE ESIGENZE DI CHI VIVE VICINO ALL'ACQUA

Alberto Mariotti

**Q**uarantacinque anni di pontili galleggianti, frangionda, ottimizzazione degli spazi portuali, progettazione e fornitura di strutture galleggianti per circoli, approdi turistici, amministrazioni pubbliche e imprese private. **Ingemar** nasce a Milano nel 1979 grazie alla visione dell'ingegnere Lorenzo Isalberti, fondatore e guida di un'azienda che ha fatto della connessione tra terra e mare il suo punto di forza. In occasione del 45° anniversario lo abbiamo incontrato per una lunga chiacchierata su come stanno cambiando le esigenze di chi vive a ridosso dell'acqua».

### Buongiorno ingegnere, innanzitutto come sta?

«Bene, spesso in viaggio tra Milano e Casale sul Sile (in provincia di Treviso, n.d.r.), dove sono concentrate le attività tecniche, commerciali, amministrative e di produzione. Come tutte le aziende ci sono sempre nuove evoluzioni, delle cose vanno bene, altre meno ma credo che questo sia normale. L'importante è che da 45 anni **Ingemar** va avanti con soddisfazione, senza aver fatto miracoli ma avendo sempre risultati positivi».

### Cosa la rende più contento?

«Essere ritenuti, nel nostro settore, tra le aziende più quotate in Europa, dove siamo conosciuti per la nostra capacità progettuale. Siamo bravi a costruire prodotti di serie ma ci esprimiamo meglio quando serve personalizzare il progetto. Fin dai primi anni abbiamo guardato con interesse anche ai progetti piccoli ma speciali, di grande soddisfazione per la nostra estrazione ingegneristica!».

### Cosa vi distingue dagli altri?

«In Europa ci sono circa venti società che operano nel settore, ma molte meno quelle che hanno la produzione al loro interno. Fin dall'inizio **Ingemar** ha scelto una strada diversa, un po' per cultura tecnica e un po' anche per sfida. Ci siamo specializzati in pontili galleggianti in calcestruzzo con strutture in acciaio e finiture in legno che sono risultati più adatti alle



condizioni dei nostri porti, mentre ad esempio in Francia hanno puntato sull'alluminio anche grazie alla tradizione di costruzione con questo materiale».

### Quali sono i vantaggi delle strutture galleggianti?

«Il fatto di essere strutture prefabbricate ci

*Interview with Lorenzo Isalberti, founder and leader of Ingemar, a Company specializing in floating docks that has been meeting the needs of those living near water for 45 years*

**F**orty-five years of floating docks, wave breakers, optimization of port spaces, design and supply of floating structures for clubs, tourist docks, public administrations, and private companies. **Ingemar** was founded in Milan in 1979 by the visionary engineer Lorenzo Isalberti, who established and leads a company that has made the connection between land and sea its strength. On the occasion of its 45th anniversary, we met with him for an extensive conversation about how the needs of those living close to the water are evolving.

### Good morning, Engineer. First of all, how are you?

“Well, often traveling between Milan and Casale sul Sile (in the province of Treviso, Editor’s Note), where our technical, commercial, administrative, and production activities are concentrated. Like all companies, there are always new developments; some things go well, others less so, but I believe this is normal. The important thing is that for 45 years **Ingemar** has been moving forward with satisfaction, not performing miracles but always achieving positive results”.

### What makes you happiest?

“Being recognized in our sector as one of the most reputable companies in Europe, where we are known for our design capabilities. We are good at building standard products but excel when it comes to customizing projects. From the early years, we have been interested in small but special projects, which are very satisfying given our engineering background”.

### What sets you apart from others?

“In Europe, there are about twenty companies operating in the sector, but many fewer that have in-house production. From the beginning, **Ingemar** chose a different path, partly due to our technical culture and partly as a challenge. We specialized in floating docks made of concrete with steel structures and wooden finishes, which turned out to be more suitable for the conditions of our ports. For example, in France, they have focused on aluminum, thanks to a tradition of building with this material”.

### What are the advantages of floating structures?

“The fact that they are prefabricated structures allows us to offer a complete and fixed-cost solution, which is almost impossible to replicate with traditional



permette di fare un'offerta finita e dai costi fissi, quasi impossibile da replicare con un sistema di costruzione tradizionale. Riguardo alla rapidità di esecuzione non ricordo molti cantieri che siano durati più di tre o quattro mesi. Infine l'amovibilità, un grande valore aggiunto perché permette di riconfigurare il lay-out portuale al variare delle esigenze. Inoltre, permette interventi progressivi per dividere l'investimento su più anni».

#### **E riguardo l'affidabilità?**

«Quando ho fondato **Ingemar** pensavo che dopo una ventina di anni avremmo iniziato a intervenire sulle installazioni precedenti e invece i primi pontili che abbiamo sostitu-

ito sono stati quelli del porto di Palau l'anno scorso, messi in opera nel 1987. Li abbiamo recuperati, in parte riciclati per altre destinazioni e anche trasformati in arredi per lo stand del Salone di Venezia, non hanno quindi ancora terminato la loro vita».

#### **Qual è il segreto?**

«Se escludiamo le fasi di progettazione e assemblaggio, non si tratta di essere bravi, ma di aver privilegiato l'utilizzo di materiali durevoli e dal comportamento ben noto e prevedibile: legno, acciaio e calcestruzzo».

#### **Ci sono materiali nuovi?**

«Adesso è di moda l'utilizzo del Wpc (wood

plastic composite, n.d.r.), composto da farina di legno e materiale plastico: PVC, polietilene o polipropilene. Abbiamo fatto tre installazioni su richiesta dei nostri clienti. Da un punto di vista tecnico non ha difetti ma non ha la stessa storia del legno».

#### **Quanti frangionde avete costruito?**

«In un recente calcolo ne abbiamo contato 498 pezzi. Se parliamo di bicchieri è un numero esiguo, ma si tratta di elementi che hanno un peso da 60 a 185 tonnellate, lunghi da 12 a 20 metri e larghi 3, 4, 6, 8 o 10 metri ed è un quantitativo importante».

#### **Il lavoro di cui è più orgoglioso?**

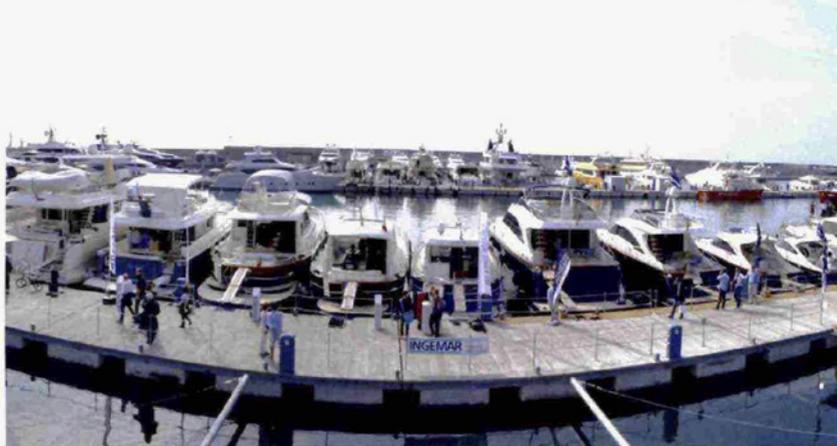
«**Ci esprimiamo al meglio quando serve personalizzare il progetto**

We excel when it comes to customizing the project »



Nella foto grande una vista del Porto Antico di Genova. In basso, un dettaglio di un pontile galleggiante. Nella pagina precedente, Lorenzo Isalberti.

In the large photo, a view of the Old Port of Genoa. Below, a detail of a floating dock. On the previous page, Lorenzo Isalberti.



«Il Ponte del Redentore realizzato nel 2002 a Venezia. Un intervento enorme con tempi stretti e tanti vincoli, non solo ambientali, da rispettare. Quando ho visto tutta quella massa di persone camminare sul ponte, che ha uno sviluppo di 334 metri, è stata un'emozione molto forte. E qui torna il discorso della flessibilità: lo stesso ponte viene impiegato, in lunghezze differenti, per quattro grandi eventi cittadini nel corso dell'anno».

#### Altri lavori importanti?

«Il Porto Antico di Genova, con un colore speciale per le strutture voluto dall'architetto Renzo Piano; le installazioni per le Olimpiadi di Atene del 2004; le darsene per Sea City in Kuwait, un progetto enorme che ha creato 200 km di nuova costa grazie a 85 km di canali che hanno portato il mare fino a 10 km dentro il deserto. Abbiamo contribuito a creare quattro darsene per un totale di 33 km di pontili e finger per 2.700 posti barca. E poi le installa-

zioni per il Dubai Harbour, per porto Duqm in Oman, le piattaforme per l'isola di Qetaifan in Qatar, i frangionde per il porto industriale di Al Faw in Iraq e gli approdi per impieghi militari in Arabia Saudita e Giordania, che testimoniano la nostra capacità di diversificazione. In Mediterraneo abbiamo contribuito ai nuovi marina di Porto Montenegro, Loano, Castellamare di Stabia, Portopiccolo e molti altri».

#### Come vede il futuro?

«L'acqua costituisce una risorsa e lo sarà sempre di più visto che il livello di mari e oceani salirà, e questo già dal 2050. I nostri nipoti forse non andranno più alle Isole Maldive ma alle Maldive galleggianti. Ci sarà un forte sviluppo per progetti che oggi neanche riusciamo a immaginare. Purtroppo, in Italia siamo frenati dalle moltissime autorizzazioni richieste, ed è un peccato. Perché non possiamo fare un parcheggio o un hotel galleggiante? Per non parlare delle case, ci sono zone d'Italia che

construction methods. Regarding execution speed, I can't recall many projects that lasted more than three or four months. Additionally, the removability is a major added value because it allows for reconfiguring the port layout as needs change. It also allows for gradual interventions, spreading the investment over several years".

#### What about reliability?

"When I founded Ingemar, I thought that after about twenty years we would start intervening on previous installations. However, the first docks we replaced were those in the Port of Palau last year, which were installed in 1987. We recovered them, partly recycled for other uses, and even transformed them into furnishings for the Venice Boat Show stand, so they haven't yet reached the end of their life".

#### What's the secret?

"If we exclude the design and assembly phases, it's not about being particularly skilled, but rather about having prioritized the use of durable materials with well-known and predictable behavior: wood, steel, and concrete".

#### Are there any new materials?

"Currently, the use of WPC (wood plastic composite) is in vogue, which is made from a mix of wood flour and plastic materials such as PVC, polyethylene, or polypropylene. We have done three installations at the request of our clients. From a technical standpoint, it has no defects, but it doesn't have the same history as wood".

#### How many wave breakers have you built?

"In a recent calculation, we counted 498 units. If we're talking about cups, that's a small number, but these are elements weighing between 60 and 185 tons, measuring from 12 to 20 meters in length and 3, 4, 6, 8, or 10 meters in width, so it's a significant quantity".

#### The project you are most proud of?

"The Ponte del Redentore, built in 2002 in Venice. It was a huge project with tight deadlines and many constraints, not just environmental ones, to adhere to. When I saw all those people walking across the bridge, which stretches 334 meters, it was a very strong emotion. And here, flexibility comes into play: the same bridge is used, in varying lengths, for four major city events throughout the year".

#### Other significant projects?

"The Old Port of Genoa, with a special color for the structures chosen by architect Renzo Piano; the installations for the 2004 Athens Olympics; the docks for Sea City in Kuwait, a massive project that created 200 kilometers of new coastline through 85 kilometers of canals that brought the sea up to 10 kilometers into the desert. We contributed to the creation of four docks totaling 33 kilometers of floating piers and



sarebbero perfette per soluzioni del genere».

#### Come immagina i prossimi 45 anni di Ingemar?

«Dopo 45 anni di attività in questa azienda credo di essere riuscito a realizzare buona parte e forse più di quanto che mi sarei aspettato di fare e mi ritengo molto soddisfatto. Non avrei mai immaginato di riuscire a creare un'azienda di successo e di poter lavorare in un settore che mi ha sempre stimolato e che mi ha permesso di coniugare la mia passione per la barca e il mare con un lavoro che ancora mi appassiona».

#### Come interpreta la sostenibilità?

«Utilizziamo da sempre materiali riciclabili co-

me legno e acciaio. Il problema è più lo smaltimento delle grandi strutture di calcestruzzo e polistirolo, che nessuno ha ancora risolto. A onor del vero in quasi mezzo secolo di attività si è verificato un unico caso di rottura tale da poter compromettere la funzionalità dell'elemento. Ultimamente poi, abbiamo avviato un nuovo processo industriale di refitting con apposite operazioni di manutenzione per "rivitalizzare" le strutture esistenti: sostituzione del legno, sabbiatura e zincatura dell'acciaio, riparazione e finitura delle unità galleggianti in calcestruzzo».

**Ingemar ha anche una visione inclusiva del diporto.**

«Sì, grazie al recente progetto Marina4All abbiamo sviluppato speciali pontili galleggianti con appositi sistemi di sostegno ausiliari per le disabilità motorie. Il pontile installato al Salone Nautico di Venezia è stato il prototipo della nuova produzione e la base di partenza per il Giro d'Italia a Vela - Navigare Oltre i Limiti che Marco Rossato e Igor Macera hanno fatto lo scorso anno approdando a Genova su una struttura galleggiante di 40 mq dotata di filtri per la pulizia delle acque e di un'apposita gruetta di sollevamento per agevolare l'imbarco e lo sbarco in autonomia delle persone disabili. I prossimi sviluppi prevedono interventi a favore dei non vedenti con mappe e percorsi tattili con segnaletiche in linguaggio Braille».

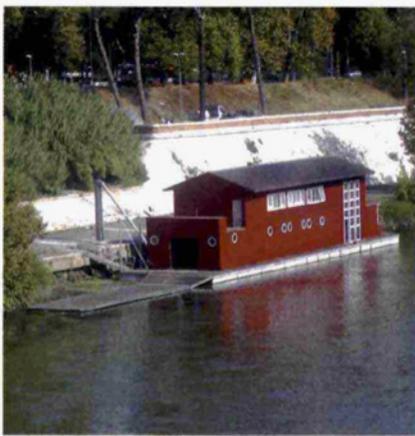
« In Italia siamo frenati dalle moltissime autorizzazioni richieste

In Italy, we are hindered by the numerous permits required. »



A sinistra, una vista aerea di Porto Montenegro, a Tivat, in Montenegro. In basso, un attraversamento galleggiante sul Delta del Po a Vigonovo (Venezia).

On the left, an aerial view of Porto Montenegro in Tivat, Montenegro. Below, a floating crossing on the Po Delta in Vigonovo (Venice).



fingers for 2,700 boat slips. And then there are the installations for Dubai Harbour, the port of Duqm in Oman, platforms for Qetaifan Island in Qatar, wave breakers for the industrial port of Al Faw in Iraq, and moorings for military use in Saudi Arabia and Jordan, which showcase our diversification capabilities. In the Mediterranean, we have contributed to the new marinas of Porto Montenegro, Loano, Castellammare di Stabia, Portopiccolo, and many others”.

**How do you see the future?**

“Water is a resource and will become even more so as sea levels rise, starting as early as 2050. Our grandchildren may not visit the Maldives but rather floating Maldives. There will be significant development for projects that we can’t even imagine today. Unfortunately, in Italy, we are hindered by the numerous permits required, which is a shame. Why can’t we have a floating parking lot or a floating hotel? Not to mention houses; there are areas in Italy that would be perfect for such solutions”.

**How do you envision the next 45 years for Ingemar?**

“After 45 years in this company, I believe I have managed to achieve a good part, and perhaps more, than I expected, and I am very satisfied. I never imagined that I would be able to create a successful company and work in a sector that has always stimulated me, allowing me to combine my passion for boats and the sea with a job that still excites me”.

**How do you interpret sustainability?**

“We have always used recyclable materials such as wood and steel. The problem is more about the disposal of large concrete and polystyrene structures, which no one has yet solved. To be fair, in almost half a century of activity, there has been only one instance of a breakage that could compromise the functionality of an element. Recently, we have also started a new industrial process for refitting with specific maintenance operations to ‘revitalize’ existing structures: replacing wood, sandblasting and galvanizing steel, repairing and finishing floating concrete units”.

**Ingemar also has an inclusive vision for boating, doesn’t it?**

“Yes, thanks to the recent Marina4All project, we have developed special floating docks with auxiliary support systems for motor disabilities. The dock installed at the Venice Boat Show was the prototype for this new production and the starting point for the ‘Giro d’Italia a Vela - Navigare Oltre i Limiti’, which Marco Rossato and Igor Macera undertook last year, arriving in Genoa on a 40 square meter floating structure equipped with water purification filters and a specialized lifting crane to facilitate the boarding and disembarking of people with disabilities. Future developments include initiatives to support the visually impaired with tactile maps and pathways marked with Braille signage”.