



etato, visto dall'esterno (sopra) e dall'interno

la verniciatura anche durante i mesi invernali, utilizza l'acqua di mare come fonte geotermica, garantendo un consumo di energia prossimo allo zero.

Dopo la posa dei due corpi del "Paint Shed" (letteralmente rimessa dipinta) si è passati alla creazione di un altro corpo a due piani, chiamato "Utility" adibito a spogliatoio, centrale termica e altri servizi. Tutto il lavoro è stato preceduto da un attento studio per riuscire ad "incastrare" questo edificio garantendo l'impermeabilità e la portata in caso di un sovraccarico di neve. Progettista è stato l'ingegner Loris Borean, insieme allo staff Xlam Dolomiti. Uno staff che ha visto l'ingegner Marco Battisti seguire costantemente l'intero progetto.

IL PROGETTISTA

Dal disegno alla logistica, fino al controllo del traffico



GIGANTESCO. Lo scheletro in legno che contiene e supporta l'intera struttura che ospita i due nuovi hangar per la manutenzione degli yacht. La realizzazione di costruzioni di questo tipo ad uso industriale è una novità

Paolo Buffa, progettista di Xlam Dolomiti, ha seguito da vicino le difficoltà legate all'elaborazione della modellazione grafica e alla realizzazione dei nodi di connessione tra un elemento e l'altro, alla luce dell'imponenza della struttura.

Al Cantiere navale di Pesaro, Xlam Dolomiti si è confrontata, per la prima volta, con una struttura dalla forma complessa, con curvature accentuate dettate dal concept progettuale. Che cosa vi ha spinto ad accettare il progetto?

Al di là della soddisfazione per essere stati coinvolti in un progetto così importante, siamo stati subito stimolati dalla complessità di questa nuova impresa, a partire dallo studio del tipo di intelaiatura da impostare.

Quali problematiche ha comportato l'utilizzo di elementi dalle dimensioni così importanti?

Una delle fasi più critiche è stata la predisposizione della logistica del trasporto dei portali. Per attraversare la città e portare in cantiere i componenti della struttura principale in legno lamellare, che in alcuni casi superavano le dimensioni di 20 metri per 4,5, abbiamo dovuto chiedere dei permessi speciali

per bloccare il traffico e rimuovere la segnaletica stradale che impediva il passaggio degli automezzi in alcune curve e rotonde.

Come si sono svolte le operazioni in cantiere?

Abbiamo adottato un metodo di lavoro veloce e flessibile perché avevamo a disposizione circa un anno per progettare, posare e rivestire la struttura, al di là dei rallentamenti che abbiamo subito a causa del Covid. Abbiamo dovuto organizzare le fasi del lavoro garantendo la sicurezza dei nostri operatori con la predisposizione di vari sistemi anticaduta (reti, linee vita, parapetti), considerati i rischi di operare ad un'altezza di 30 metri e su una struttura curva in forte pendenza. Durante la produzione degli elementi in legno abbiamo svolto una continua e minuziosa verifica delle dimensioni e delle tolleranze di cantiere per ottimizzare la lavorazione riducendo al minimo il margine d'errore, dato che i tempi necessari per riprodurre un elemento sono molto lunghi. In cantiere, inoltre, potevano essere trasportati 1 o 2 componenti alla volta e il lavoro di posa procedeva parallelamente alla realizzazione della struttura. Da questo quadro risulta evi-

dente come la minima imprecisione avrebbe rischiato di compromettere intere giornate di lavoro, allungando i tempi di realizzazione e, di conseguenza, arrecando un danno dal punto di vista economico.

Quali sono i vantaggi e i possibili sviluppi del legno nel settore industriale?

La scelta del legno in questo progetto rispondeva al duplice obiettivo di realizzare una struttura ecosostenibile ed innovativa. Si tratta, infatti, del primo edificio al mondo con uno scheletro interamente in legno adibito ad una lavorazione di questo tipo. In generale, il mercato delle strutture in legno si sta espandendo velocemente, anche nel settore industriale, sia sul fronte puramente strutturale che su quello dei rivestimenti estetici. A questo proposito, abbiamo da poco acquistato il brevetto "Avantgarde" per realizzare un sistema di facciata ventilata, multimaterico e prefabbricabile con il nostro pannello Xlam. Questo perché il legno ha delle potenzialità anche in termini di duttilità e lavorabilità che permettono la creazione di forme architettoniche particolari come dimostra, appunto, l'esempio di Pesaro.