

A10

Architetture in acciaio

**FONDAZIONE
PROMOZIONE
ACCIAIO**

DELETTERA WP

MARCO VISCONTI ARCHITECTS | MAURIZIO VARRATTA | STUDIO FORNASIERO |
GIANCARLO MAZZANTI | HYPNOS | AIACE | ATELIER(S) ALFONSO FEMIA

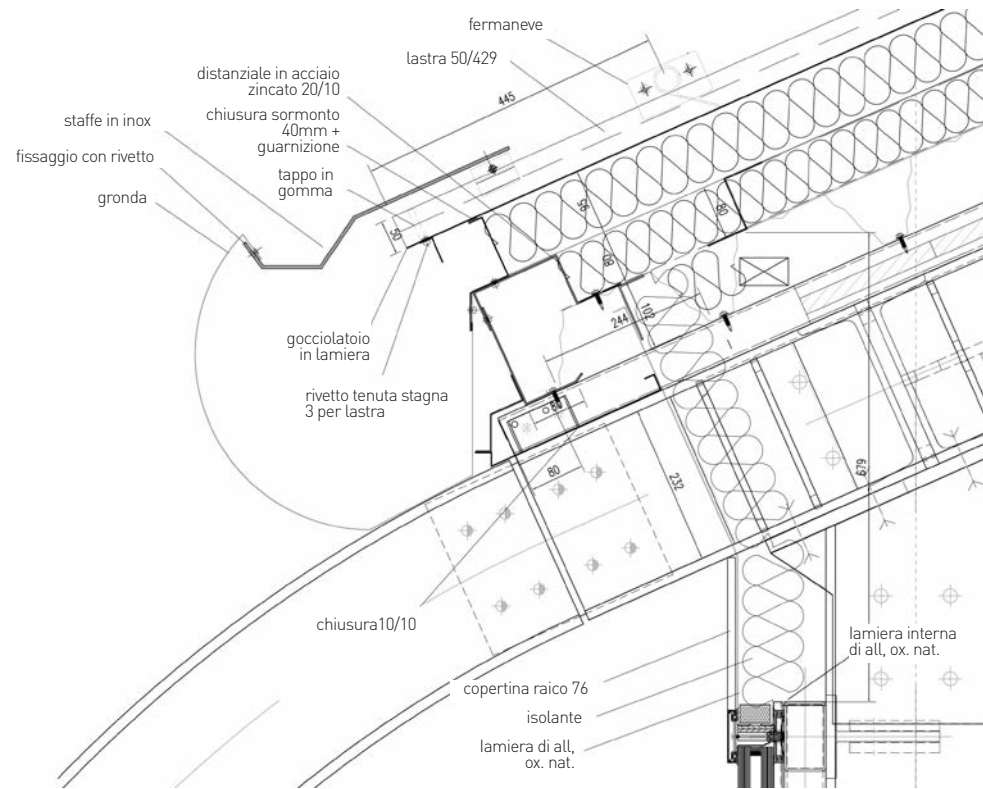
NUOVA SEDE PAGANI AUTOMOBILI

SAN CESARIO SUL PANARO, MODENA



NUOVA SEDE PAGANI AUTOMOBILI
SAN CESARIO SUL PANARO, MODENA

Committente
Pagani Automobili
Concept e progetto generale
Horacio, Christopher e Leonardo Pagani,
Ufficio Tecnico Pagani Automobili
Progetto strutturale
Studio Ing. Grotti
**Costruttore metallico copertura ondulata,
strutture portanti e facciate**
Simeon srl
Costruttore metallico elementi interni
Effevis srl



DETTAGLIO STRUTTURE DI COPERTURA



SOPRA E SOTTO
Viste interne del museo e delle scale di servizio in acciaio.

Pagani Automobili è un'importante azienda del settore della progettazione e realizzazione di auto sportive di lusso dai particolari unici. Per la sua sede, prendendo spunto dalle forme audaci delle vetture, l'azienda ha scelto di conferire un'immagine distintiva all'edificio di rappresentanza, trasferendo su di esso la stessa espressività del design automobilistico. Il fondatore Horacio Pagani ha voluto così riprodurre in architettura anche le tracce che le automobili disegnano nella galleria del vento durante le prove tecniche di laboratorio. **Questo progetto, concepito dall'ufficio tecnico interno della Pagani Auto, ruota intorno all'uso dell'acciaio, scelto in risposta alle aspettative di duttilità, plasticità e resa statica.** Il nuovo complesso di 8.000 mq è composto da due grandi aree: una,

destinata agli uffici, funge anche da hall d'ingresso, l'altra è dedicata al museo-esposizione delle auto d'epoca e di quelle più recenti in modelli unici. Il corpo uffici è avvolto da una facciata inclinata in vetro e acciaio e da una copertura che prosegue piana, supportata da travi tralicciate a raggi in acciaio. Nello specifico il corrente superiore è in profili UPN 320 accoppiati, con montanti in piatti sp. 20 mm e diagonali tese in profilo tondo pieno. Le colonne sono in doppie UPN 300. Il corpo del Museo, invece, ha una copertura curva in profili UPN 260 calandrati e lamiera metallica esterna, fissata con tiranti di acciaio inox e completata con un controsoffitto integrato in doghe di legno. **L'apporto tecnologico tipico di un costruttore di auto,** che ha influito nella composizione

del progetto, **si nota principalmente osservando i dettagli delle colonne strutturali interne e di quelle decorative esterne,** oppure guardando i sistemi a tirante, studiati con accessoristica inox ad hoc, o gli attacchi a terra filangati con piastre a sagoma arrotondata. **Sono stati realizzati in acciaio anche diversi altri elementi,** come la tettoia per il lavaggio delle auto e tutte le opere interne accessorie **quali le quattro scale di servizio che attraversano l'edificio, veri e propri elementi architettonici,** o alcune pareti divisorie e i soppalchi che ospitano uffici e laboratori dell'azienda. Un'attenzione particolare è stata posta anche alla cura delle auto esposte: per questo motivo si è scelto di applicare in facciata delle schermature solari in vetro di colorazione verde chiaro appositamente

studiate per proteggere le vetture dall'eccessivo irraggiamento solare. **La sede è inoltre progettata contro le azioni sismiche:** il sistema sismo-resistente è realizzato trasversalmente dai telai a portale di controvento verticale, longitudinalmente dal vincolo a incastro delle colonne con le fondazioni collegate mediante tirafondi. Le travi longitudinali di ripartizione sono state realizzate in profili HEB300 ed il calcolo alle azioni dei terremoti ha assunto come fattore struttura $q=1$. Nell'edificio, oltre all'acciaio, in qualità S355JR, e al vetro trovano spazio anche materiali tipici del contesto rurale modenese come il laterizio, il legno e il porfido a terra, con i quali si è mantenuto un dialogo che non stride ma anzi si fonde armoniosamente.

Federica Calò



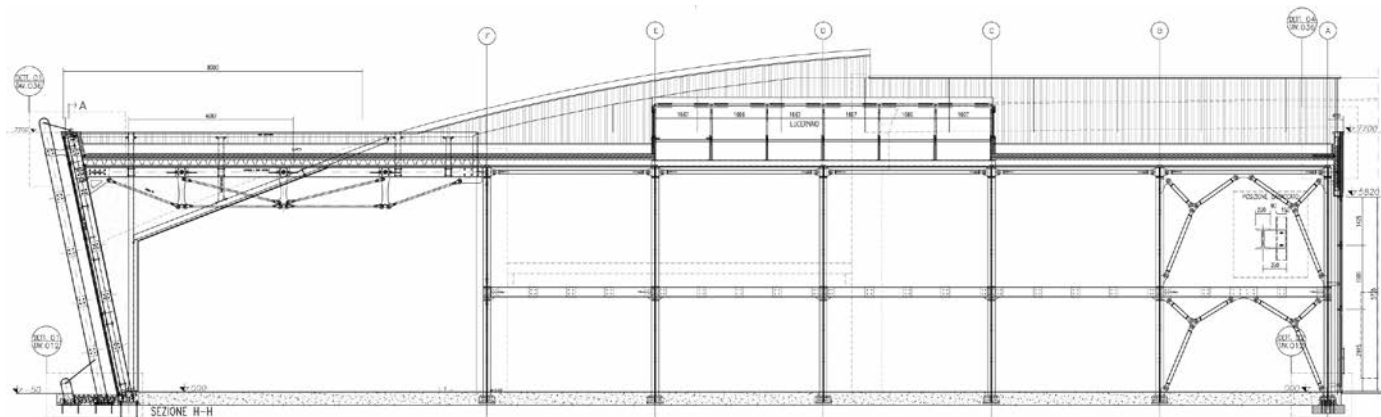


SOPRA
I modelli esposti nella hall-showroom.

A DESTRA
Dettaglio della facciata in acciaio e vetro.



SEZIONE TRASVERSALE

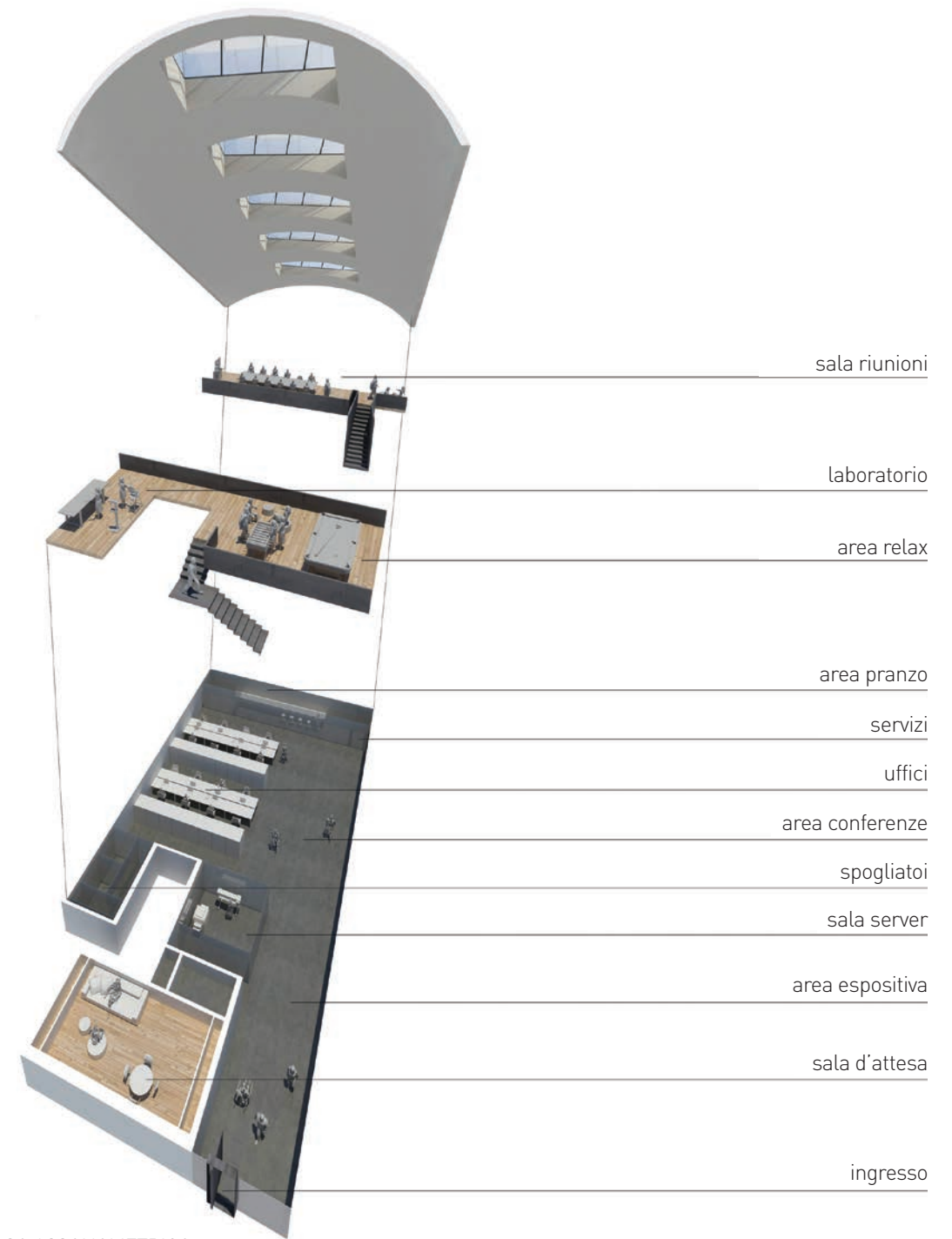


**“UNITA’ DI PRODUZIONE”
EX FABBRICA SAVIOTTI**

MILANO

HYPNOS





ESPLOSO ASSONOMETRICO

La riqualificazione delle aree dismesse è un tema attuale che in particolare coinvolge le zone urbane periferiche, un tempo rappresentanti il cuore industriale di molte città. Storiche zone milanesi come le ex aree Falck, Breda e Pirelli stanno oggi vivendo una fase di riconversione che le vede protagoniste della creatività

milanese. È questo anche il caso anche dell'edificio dell'ex Fabbrica Saviotti, un'officina che all'inizio degli anni '50 produceva forni industriali e che rimase abbandonata dopo la chiusura. Il fabbricato è stato inserito in un programma di riconversione atto a trasformarlo in un contenitore per spazi di coworking denominati

"Unità di Produzione". **All'interno dell'ex capannone, il cui involucro è mantenuto invariato, sono stati innestati dei nuovi elementi architettonici in acciaio con l'intento di articolare la percezione dello spazio**, regalandone una scoperta graduale scandita da quinte sceniche successive e progressive. Le operazioni di

lavorazione che avvenivano in questa fabbrica, dove i forni erano issati nello spazio come elementi sospesi nel vuoto, hanno ispirato i progettisti nella loro reinterpretazione degli interni tanto da condurli a proporre dei soppalchi in ghisa, simili a delle scatole, appese a mezz'aria e che toccano terra solo in prossimità



Vista del soppalco poggiante su struttura portante in acciaio.



SOPRA

Gli elementi in acciaio, protagonisti del progetto di recupero, in fase di cantiere.

SOTTO A DESTRA

Riutilizzo di una vecchia trave metallica come elemento d'arredo.

"UNITA' DI PRODUZIONE" - EX FABBRICA SAVIOTTI
MILANO

Committente

Privato

Progetto architettonico

HYPNOS - Nicola Brembilla

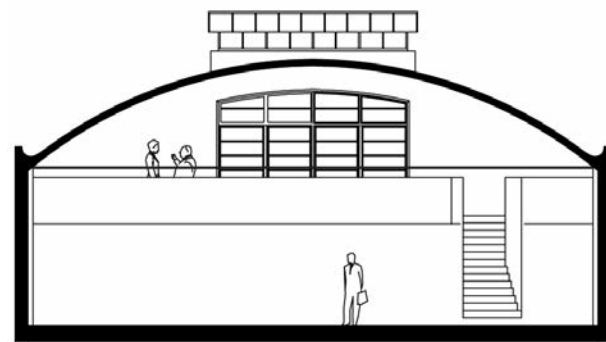
Progetto strutturale

Alberto Germani

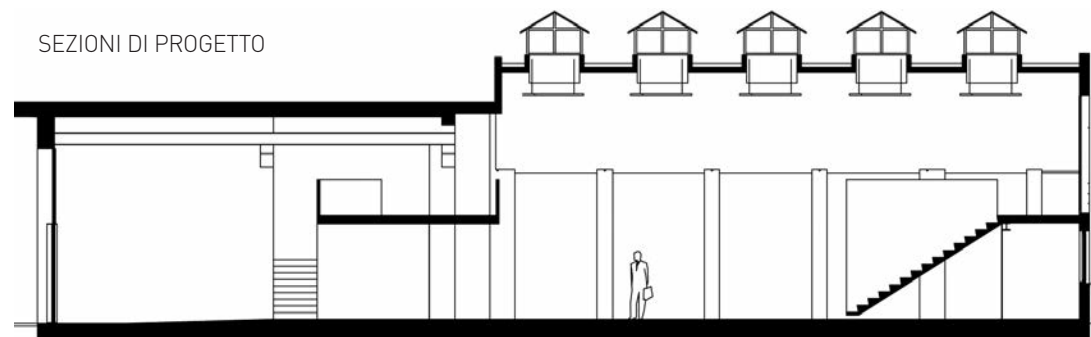
Impresa

Restauri Romeo

Tutte le foto dell'articolo
sono di Hypnos



SEZIONI DI PROGETTO



delle scale di accesso. Con lo stesso concetto è stato introdotto anche un secondo soppalco con il compito d'interrompere la continuità dell'intero capannone e proteggere la zona più interna degli uffici, senza nascondere la vista del carroponte originale ancora funzionante. Una scala d'acciaio conduce al secondo soppalco e ne costituisce di fatto l'ingresso; quest'ultima è stata concepita come una soglia in cui lo spazio, ancora una volta,

si racchiude per poi riaprirsi nella luminosa sala riunioni. La capriata industriale che sorregge la volta è segnata dalla scansione delle catene preesistenti che divengono l'elemento generatore di volumi modulari. **Il capannone esistente era costituito integralmente da murature e volte laterizie, intonacate e mantenute nel progetto di riqualificazione, mentre per le parti ex novo la scelta è ricaduta su strutture in acciaio a telaio assemblate**

a secco. La maglia principale è formata da profili HEA 180, mentre quella secondaria è costituita da travi HEA 120 ed elementi scatolari in carpenteria metallica. Laddove possibile, la struttura è stata ancorata direttamente alle murature perimetrali, creando così l'effetto di sospensione dei mezzanini, un effetto rafforzato dalle balaustre e dai controsoffitti realizzati come placcature di lamiera occultanti: queste nascondono quanto c'è al loro

interno e lasciano in evidenza solo i prismi nella loro interezza. Le vetrate sono opache ma al tempo stesso lucide da entrambi i lati, essendo retro-laccate di bianco su due lastre temperate da 8 mm. I vetri alloggiavano su profili a U in acciaio zincato, annegati nel pavimento. Infine, l'accesso al complesso è costituito da un alto portone in acciaio con movimento a bilico, affiancato da vetrate acidate.

Federica Calò