

Da Zunino a Ligresti
dai fondi pensione Usa
alla Regione Lombardia
è tutta una costruzione

MILANO Nella capitale dell'industria e della finanza avanzano nuovi protagonisti del mercato immobiliare. La città cambia, senza una regia, un disegno organico e coerente: prevale la necessità di avere la bella firma, l'architetto famoso, il progetto ambizioso per attirare investimenti, clienti e banche

di Oreste Pivetta / Milano

A

Rogoredo, periferia industriale di Milano, a sud est, sorgerà Santa Giulia, mega quartiere di lusso progettato da una star dell'architettura contemporanea, Norman Foster, l'impresa più cospicua immaginata, tentata e avviata nel capoluogo lombardo da Risanamento Spa. Cioè da Luigi Zunino, una delle ultime stelle del firmamento nazionale del mattone e del cemento, piemontese, con alle spalle una tradizionalissima famiglia di vignaiuoli, un cinquantenne dal fisico asciutto che esprime severità, a capo di una impresa che capitalizza 1,7 miliardi di euro con un patrimonio immobiliare, in tutta Europa, che ne vale 2 e mezzo miliardi. Assai schivo, ha sempre tentato di schivare, talvolta incrociandoli, gli immobiliari della sua generazione e ha sempre coltivato rapporti con le banche. Si dice ad esempio della sua amicizia con l'ex presidente di Mediobanca, Gabriele Galateri di Genola. Dentro Mediobanca ha messo assieme un pacchetto che sfiora il quattro per cento. Nel mondo del credito, gli appoggi li trova soprattutto in Banca Intesa, che è il primo finanziatore di Santa Giulia: 726 milioni di euro per costruire le abitazioni di lusso del nuovo quartiere. Santa Giulia è appunto molta residenza di lusso, pochissima residenza convenzionata in affitto, molto terziario e due perle: un centro congressi e un grande parco, purtroppo diviso a metà dalla statale Paullese, una superstrada. Per il Comune sarebbe dovuta diventare la nuova porta di Milano aperta sul Sud lombardo. Peccato che l'edificio in questo senso più simbolico, l'edifi-

Sull'ex area industriale di Rogoredo nasce Santa Giulia, di Zunino disegnata da Foster: Murdoch s'è già piazzato

cio pubblico, cioè il Centro Congressi, sia stato collocato sul fronte opposto della stazione del passante ferroviario (l'asse appunto di collegamento tra Nord e Sud Milano) e della metropolitana, a ottocento metri di distanza: la vera "porta", immediatamente raggiungibile con i mezzi pubblici, sarà la sede di una società privata, Sky di Rupert Murdoch, in omaggio alle enormi rendite fondiarie differenziali che saranno determinate dall'irripetibile posizione dell'insediamento. Ma non



Una simulazione grafica del progetto CityLife, che si è aggiudicato la gara internazionale di riqualificazione del quartiere storico di Fiera Milano. Foto Ansa

sarebbe l'unico colpo alle ambizioni simboliche e civili di Santa Giulia, perché il centro congressi da ottomila posti che stava tanto a cuore al sindaco Albertini (alla firma della convenzione con Zunino nel 2004) sta subendo un attacco da un altro fronte, quello della Fondazione Fiera di Milano, che non sapendo bene come utilizzare le strutture del Portello (l'edificio a ponte, un po' tempio greco, disegnato da Mario Bellini, sede provvisoria in attesa che venisse completata l'opera monumentale di Pero) s'è fatta venire la brillante idea di un centro congressi. Entusiasta la Moratti, perplessi molti altri: che fare di due centri congressi di enormi dimensioni, come se Milano fosse un congresso via l'altro. "Improvvisazione", commenta Marilena Adamo, capogruppo Ds in consiglio comunale. Zunino pare non abbia fatto una piega, il centro congressi lo fa a spese sue, 62 milioni, "contribuito oltre gli oneri di urbanizzazione". Quello della Fiera di milioni ne costerebbe quaranta. Chi pagherebbe? Ma la vera tragedia, rivelata dal conflitto dei centri congressi, è quel vento di casualità che regola la politica urbanistica a Milano, casualità che è vuoto di regole e di disegni, soprattutto di quello che si dovrebbe definire con orribile espressione "disegno organico" della città, del suo rapporto con la provincia (che ne fa una metropoli estesa di oltre quat-

tro milioni di abitanti) e con la regione. Niente. Cancellato come figlio del demonio comunista il piano regolatore, si sono inventati parzialissimi strumenti di un'urbanistica a richiesta: si fa quel che il padrone comanda. "Milano e l'area urbana: una conurbazione senza governo", ha scritto l'urbanista Antonello Boatti in un prezioso volume, che rifà la storia, anche recente, di Milano, dei suoi piani e anche delle

La politica urbanistica denuncia Basilio Rizzo è basata su un solo principio: si fa quello che chiede il mercato

possibili alternative alle scelte affaristiche ("Urbanistica a Milano", Città Studi). "Un'urbanistica - spiega Basilio Rizzo, uno dei più combattivi consiglieri d'opposizione - che costruisce le sue regole sulla base di quanto pretende il mercato immobiliare". Forse perché alla resistenza dei vincoli, poco sensibili ai mutamenti, s'è preferita la via della flessibilità attraverso la collaborazione tra pubblico e privato? Secondo Roberto Camagni, docente di economia urbana al Politecnico, "non esiste colla-

borazione tra pubblico e privato, s'è imposta piuttosto una specie di collusione a spese della città". Un esempio? Scegliendo il progetto CityLife per l'area Fiera, l'amministrazione comunale non ha scelto il miglior progetto, ma quello che pagava di più per l'area: quasi mezzo miliardo di euro incassati da una Fondazione, proprietaria dell'area e istituzione di diritto privato, nata dalla trasformazione di un ente morale che aveva ricevuto quei terreni a prezzi simbolici proprio in ragione delle sue funzioni pubbliche. Al "pubblico" oggi che cosa andrà? Non è finita, naturalmente, e non sarebbe neppure finita con il mosaico, che va tra le ex Varesine e l'Isola, cioè quel quartiere popolarissimo che sorge per chi viene dal centro al di là dei binari ferroviari, con l'aggiunta di Melchiorre Gioia. Solo per una parte, all'Isola, siamo nel campo delle aree dismesse. Le ex Varesine, ex scalo ferroviario, un'area dismessa lo sono da tempo immemorabile, teatro dei più svariati progetti mai realizzati o interrotti (come il più ambizioso progetto del dopoguerra, quello del vicino Centro direzionale). Dal lato opposto si è disboscato un'antica serra, stracarica di vegetazione: ma proprio qui il governatore Formigoni voleva il grattacielo della "sua" Regione e nessuno è stato in grado di fermarlo, non ovviamente gli ambientalisti abbarbicati

(letteralmente) alle piante, non banali considerazioni circa il traffico e l'insostenibilità della futura concentrazione, non certo la politica, assai distratta in nome dello "sviluppo". A nessuno è venuto in mente che il grattacielo della Regione, poteva salire anche a Pero, ad arricchire di opportunità la nuova fiera, che non vive certo giornate di gloria e di sovraffollamento. Più di Formigoni, i protagonisti

Scriva l'urbanista Antonello Boatti: Milano è oggi una conurbazione senza governo

dell'impresa tra le ex Varesine e l'Isola sono le banche (l'intero arco nazionale da Unicredit ad Antoveneta), un fondo pensioni texano con la sua propria sede in uno dei luoghi più congestionati e inquinati di Milano, rinunciando a qualsiasi tentativo di decentropoli e dopo una lunga operosità senza clamori (festeggiata con l'ingresso nel patto di sindacato del *Corriere della Sera*: come si spiegano certi entusiasmi giornalistici). Hines, rappresentata in Italia da un giovane architetto, Man-

Milly Moratti: l'impressione è che non comandi nessuno non c'è neppure più bisogno di pagare tangenti

L'INCHIESTA

Gli immobiliari di rito ambrosiano

fredi Catella, e Ligresti faranno a metà, su aree un po' loro un po' pubbliche (quelle centrali, più pregiate, ma si farà il baratto), per costruire la Città del Moda, vecchissima idea, che risale ai tempi ruggenti dei sarti milanesi, ancora residenza, grattacieli, uffici, alberghi e persino la Biblioteca degli alberi, cioè il parco centrale. Indicativo che Manfredi Catella si sia generosamente offerto di ospitare nel "mosaico" delle ex Varesine il nuovo centro di produzione Rai: evidentemente non sanno già che fare di tutto il terziario che vogliono edificare. Il costo complessivo sarà di due miliardi e mezzo. Il "mezzo" almeno lo dovrebbe mettere la Regione Lombardia per il suo grattacielo. Dalle banche (per l'intervento Garibaldi Repubblica) arriveranno intanto 464 milioni. Poi si vedrà. Hines spera di vendere a sette/ottomila euro al metro quadro. Popolare, insomma. Anche in questo caso all'opera si sono prestati architetti di fama internazionale, come Cesar Pelli. Dopo stagioni di brutture moderniste, Milano si affida alle "grandi firme" per dar credito ad operazioni, che per essere importanti e belle mancano sempre di relazione con la città: sono episodi dettati dalla percezione del vantaggio privato più che da un'idea di città. Si costruiscono frammenti, magari ricchissimi, a prescindere da ciò che sta attorno: strade, case, funzioni, persone. Mentre il "pubblico" batte in ritirata. In tutte le città del mondo il "pubblico", cioè la pubblica amministrazione, è operatore attivo: per progettare, controllare, guadagnare. Forse per questo le altre città (da Berlino a Parigi) crescendo diventano più belle.

"A Milano - racconta Milly Moratti, consigliere comunale - manca il rispetto per la storia e manca la strategia per il presente". Manca tutto: "Viviamo tra i momenti peggiori di questa città. Nell'assenza di una visione d'insieme, si premia l'iniziativa dei singoli e la speculazione avanza e non c'è neppure più bisogno di tangenti". Chi comanda? "Ho la sensazione che non comandi nessuno. Se qualcuno comandasse, si leggerebbe un disegno coerente. Comanda un intreccio di interessi. Sicuramente non comanda il consiglio comunale espropriato delle sue funzioni: non ci arriva mai nulla da discutere. Tutto procede a colpi di mano. Facciamo il caso della Regione, che paga un istituto, l'Arpa, per dirci quanto l'aria di Milano è inquinata. Dopo di che la stessa Regione costruisce la propria sede in uno dei luoghi più congestionati e inquinati di Milano, rinunciando a qualsiasi tentativo di decentropoli e dopo una lunga operosità senza clamori (festeggiata con l'ingresso nel patto di sindacato del *Corriere della Sera*: come si spiegano certi entusiasmi giornalistici). Hines, rappresentata in Italia da un giovane architetto, Man-

(2-fine. La prima puntata è stata pubblicata il 23 ottobre)

Ristrutturazioni boom: 300mila in nove mesi

In testa la Lombardia, dove si è registrato il 22 per cento delle dichiarazioni di inizio lavori

Il 2007 sarà ricordato come l'anno «boom» delle ristrutturazioni edilizie. Con i prezzi degli immobili in crescita continua, gli italiani comprano meno case - tanto che i dati parlano di contrazione del numero delle transazioni - ma quelle che già possiedono le rimettono in sesto, mutui permettendo, usufruendo anche di sgravi fiscali. Anzi, sono proprio gli sgravi fiscali a costituire un incentivo in più a metter mano al portafoglio. I dati parlano chiaro. Il trend è confermato dai dati riportati da *Fiscoggi* alla luce delle richieste di agevolazioni: i contribuenti, come è noto, possono infatti chiedere la detrazione del 36 per cento delle spese effettuate.

Dal 1° gennaio al 30 settembre di quest'anno, si sono registrati 294.728 interventi con un incremento del 17,50 per cento rispetto ai primi nove mesi del 2006. E l'anno scorso, su questo versante, non era stato un anno qualunque, visto che si era già verificato il record di ristrutturazioni dal 1998. Se il trend nei prossimi tre mesi rispecchiasse lo stesso risultato di settembre, si profilerebbe un traguardo storico, ovvero circa 400mila dichiarazioni di inizio lavori inviate nel corso di tutto l'anno, superando così il primato del 2006 (371.084). Il trend dall'inizio dell'anno è stato positivo ma in realtà a settembre, rispetto ad agosto, il numero delle ristruttu-

razioni è calato del 14 per cento. Al ritorno dalle ferie, sono stati in 35.062 ad aver iniziato lavori edilizi agevolati. Il calo è addirittura del 21 per cento rispetto a luglio. Sempre a settembre, la fetta più grande delle ristrutturazioni spetta alla Lombardia (6.563 dichiarazioni inviate), cioè il 22 per cento del totale nazionale, tallonata dall'Emilia Romagna con il 15 per cento (4.387). Per quanto riguarda i primi 9 mesi dell'anno, invece, Milano da sola realizza più dell'11 per cento del totale annuale delle ristrutturazioni. Seguono il capoluogo lombardo, al secondo posto, Bologna (6 per cento), al terzo Roma (5 per cento) e al quarto Torino (4,7 per cento).

La Tirrenia verso la privatizzazione

Il governo intenzionato a rinnovare le convenzioni fino al 2012, ma deve fare i conti con la Ue

Conto alla rovescia per la via libera del Cipe alla bozza della nuova convenzione per il gruppo Tirrenia. Il passaggio al Cipe, che dovrebbe licenziare il testo in questi giorni, è propedeutico per il successivo ok di Bruxelles: il rinnovo della convenzione fino al 2012 e la privatizzazione della società di navigazione, viaggiano infatti paralleli, spiegano dal ministero dei Trasporti. E per superare lo scoglio di Bruxelles, che proprio nei giorni scorsi ha aperto una procedura d'informazione sul caso Tirrenia, i tecnici ministeriali puntano sul valore aggiunto rappresentato dal prolungamento della convenzione, per sostenere la prevista messa sul mercato della compagnia di navigazione, abbastanza simile all'Alitalia per i suoi bilan-

ci in rosso e gli aiuti pubblici. La bozza di convenzione - che ha già avuto l'approvazione da parte del Nars, il nucleo tecnico di valutazione - stabilisce il rinnovo fino al 2012 della concessione per Tirrenia dei servizi passeggeri marittimi, così come previsto dalla Finanziaria 2007. Il contratto attualmente in corso scade il 31 dicembre 2008. In totale, le convenzioni sono cinque: una con la capogruppo e quattro con Caremar (Campania), Saremar (Sardegna), Siremar (Sicilia), Toremar (Toscana). Ma il rinnovo del contratto ha suscitato le proteste degli armatori privati di Grandi Navi Veloci e Moby, che si sono rivolti a Bruxelles sostenendo la concorrenza sleale della Tirrenia mantenuta a galla con sussidi pubblici. Di qui i riflet-

tori accesi sul dossier dai commissari europei che hanno chiesto maggiori informazioni al governo e alla stessa società; l'obiettivo è quello di verificare la compatibilità del nuovo contratto con le norme comunitarie e la presenza di eventuali aiuti di Stato, cosa che farebbe nel caso scattare una procedura d'infrazione. Per superare le perplessità di Bruxelles il governo è intenzionato a spiegare che il rinnovo della convenzione viaggia in correlazione al piano di privatizzazione del gruppo, proprio per aumentare il valore della società ai fini della messa sul mercato. Tirrenia ha una flotta di 90 navi, che ogni anno trasporta 13 milioni di passeggeri.