



I NODI DI CITYLIFE

Progetto Fiera Mi, confronto tra soci della cordata a pag. 155

Salvatore Ligresti (Fonsai)

IL PROGETTO FIERA / LA CORDATA FRA GENERALI, RAS, FONSAI E LAMARO APPALTI

I nodi irrisolti di Citylife



Il confronto. Il presidente di Citylife **Ugo Debernardi**, a sinistra, e nella foto a destra, **Salvatore Ligresti**, presidente onorario di Fonsai. Il progetto Citylife, (in basso il plastico) con i grattacieli destinati a diventare le tre caravelle di Milano, sono alti rispettivamente 218 (Isozaki), 185 (Hadid) e 170 metri (Libeskind).

Il progetto Citylife

1,67 miliardi

Il finanziamento concesso da un pool di banche, dove la capofila è la tedesca EuroHypo.

1 miliardo

Le spese previste, come costi diretti e indiretti, per realizzare i lavori nell'area acquisita.

523 milioni

Il prezzo pagato alla Fondazione Fiera di Milano per i terreni dove sorgerà il nuovo quartiere.

420 milioni

Il finanziamento delle banche, pari all'80%, sul prezzo di acquisizione dei terreni.



I costi potrebbero rivelarsi più alti del previsto
Debernardi:
«Verrà rispettato il budget iniziale»

Ci sono alcuni nodi da sciogliere sul progetto

Citylife, la società costituita da Generali Properties, Ras, Fondiaria-Sai, Lamaro Appalti e Gruppo Lar che realizzerà il nuovo quartiere nell'area attualmente occupata dalla Fiera di Milano: circa 255mila metri quadrati sui 440mila complessivi. Un'operazione del valore di circa 2 miliardi di euro in una delle zone simbolo del capoluogo lombardo.

Il budget previsto. «Citylife



— spiega Ugo Debernardi, presidente di Citylife — ha ottenuto un finanziamento complessivo per 1,67 miliardi. EuroHypo, che ha successivamente sindacato il prestito con altre banche, si è infatti impegnata a versare questa somma: utilizzata per l'acquisto dei terreni (420 milioni), per i lavori (1 miliardo tra costi diretti e indiretti) e per l'Iva (oltre 200 milioni). Inoltre c'è la componente di equity (risorse proprie) che dovrà essere definita anche in vista di opere impreviste».

Il budget rappresenta dunque un vincolo da rispettare in modo rigoroso: pena lo sfioramento delle spese. Ora, secondo indiscrezioni, il progetto originario (ideato dagli architetti Daniel Libeskind - autore di Ground Zero - Arata Isozaki, Zaha Hadid e Pier Paolo Maggiora) si starebbe rilevando più costoso del previsto. Il disegno è infatti avveniristico: con i grattacieli destinati a diventare le tre caravelle di Milano, alti rispettivamente 218 (Isozaki), 185 (Hadid) e 170 metri (Libeskind). Così, qualche riflessione ci sarebbe nella stessa cordata e, secondo i rumors del mercato, lo stesso Salvatore Ligresti avrebbe rilevato che spese troppo elevate potrebbero essere un boomerang. In particolare, l'innalzamento del costo per metro quadrato potrebbe rendere difficile la successiva vendita sul mercato: anche se l'interesse per gli appartamenti residenziali (saranno 1.300 alla fine) sembra al momento elevato, visto che già 500 privati si sarebbero presentati per chiedere informazioni.

Il progetto iniziale non è modificabile. Infatti proprio in virtù del piano architettonico presentato, il raggruppamento Citylife aveva battuto Pirelli e Risanamento con un'offerta di 523 milioni di euro economicamente più elevata dell'8% rispetto ai contendenti. «Noi abbiamo un budget e quello spenderemo — indica Debernardi —. Dovranno essere armonizzate le scelte degli architetti

con le esigenze commerciali. Al momento c'è grande richiesta sia per la parte residenziale sia per quella commerciale. Escludo che, almeno in Cda, ci siano perplessità sul progetto. Anche se un confronto fra i soci è nella normalità delle cose».

La metro e i ricorsi. Dopo la convenzione firmata nel dicembre 2006 con Citylife, c'è stata un'evoluzione. «Il Comune ha stabilito infatti che ci sarà una fermata della metropolitana tra i tre grattacieli» spiega Carlo Masseroli, assessore al Territorio. In questo modo dovrà essere rimodulata, nell'area interessata, la volumetria anche per aumentare la superficie del parco. Tuttavia lo spazio abitativo e per uffici — secondo quanto indicato da Citylife — non muterà.

La realizzazione della fermata della metropolitana dovrebbe essere definita, in termini ufficiali, nei prossimi 20 mesi. E proprio il fattore-tempo è fondamentale per il progetto Citylife. L'intervento sul quartiere dell'ex-Fiera dovrebbe infatti concludersi nel dicembre 2014 e la perdita di mesi preziosi potrebbe rivelarsi un danno economico.

Uno dei nodi, se ci saranno ritardi, è la maggior incidenza degli oneri passivi sul megaprestito contratto con le banche e l'arranger EuroHypo. Tanto che la Citylife Srl è in pegno a fronte dei finanziamenti ricevuti a un pool di banche: cioè la stessa EuroHypo, Mediobanca, Popo-

lare di Milano, Bipop Carire (Capitalia), Banco di Sicilia (Capitalia), Calyon, Banca Intesa, Banca di Roma e Mcc.

I sottoscrittori del progetto confidano che i flussi di cassa, successivi alle vendite di appartamenti e uffici, potrebbero ripagare il debito in tempi ristretti. «Contiamo di avere flussi positivi prima della conclusione» spiega ancora Debernardi. Anzi, per ottimizzare la gestione dei fondi nell'ambito del progetto, la stessa Citylife ha partecipato alla costituzione di 10 società unipersonali a responsabilità limitata.

C'è poi il lato sociale della vicenda. Per contrastare il progetto si sono infatti costituiti dei comitati dei cittadini che hanno fatto ricorso al Tar: un aspetto che non va sottovalutato visto che, anche in questo caso, potrebbero conseguire ritardi sui lavori. I comitati (il «Residenti Fiera» e il «Vivi e progetta un'altra Milano») prendono spunto da considerazioni di impatto ambientale: un'area storica come la fiera verrebbe infatti sacrificata a interessi di pura speculazione immobiliare senza un disegno più ampio di equilibrio architettonico nella zona. I comitati sottolineano anche come le aree verdi siano insufficienti, malgrado nel progetto sia stata sbandierata la realizzazione della terzo parco della città. Insomma, Citylife va avanti. Ma le incognite da superare restano comunque diverse.

Carlo Festa