

Inchiesta



La crisi immobiliare  
L'impatto sulle città

**Mattone** Da Milano a Salerno, i progetti edilizi delle prime firme dell'architettura mondiale, celebrati fino al 2007, attendono di capire il loro destino

# Grandi opere Le incompiute delle archistar

Hadid e Liebeskind, Chipperfield e Foster dovevano rivoluzionare lo scenario urbano. Ora invece...

DI JACOPO TONDELLI

**R**iplasmare le città. Ripensare lo spazio pubblico. Riscrivere la storia dell'architettura e dell'urbanistica italiana. Non si bada alle parole, nè alle spese, appena pochi anni fa, per definire cosa sarebbe successo quando i grandi progetti delle «archistar» fossero diventati realtà, passando dalla carta al territorio.

Così, le grandi committenze private (soprattutto a Milano) e quelle pubbliche (soprattutto al Centro-Sud) nei primi anni duemila e fino al 2007, esaurito l'effetto negativo dell'11 settembre, affidavano l'immaginario del nuovo millennio ai grandi nomi della progettazione nazionale e internazionale: Renzo Piano, Zaha Hadid, Ricardo Bofill, Daniel Liebeskind, e così via. Il brusio e le cause legali di qualche comitato non sembravano in grado di costituire un vero ostacolo.

Poi è arrivata «la crisi» e la realizzazione dei progetti ha cominciato ad essere accompagnata, sempre più spesso, dal condizionale. A cominciare da Milano.

**Capitale archistar**

Renzo Piano a Sesto San Giovanni, Norman Foster a

**I protagonisti, e le opere**

- **Norman Foster** è un architetto britannico nato nel 1935. In Italia, oltre alla Santa Giulia di Zunino, ha progettato la Facoltà di Giurisprudenza di Torino e la stazione ferroviaria di Firenze.
- **Zaha Hadid**, è un'architetta di origine irachena nata nel 1950. Tra i suoi molti progetti "italiani" c'è uno dei tre Grattacieli di Milano Citylife.
- **Ricardo Bofill**, progettista spagnolo 71 enne, ha progettato il Waterfront, piazza della Libertà e piazza della Concordia a Salerno, Stazione marittima e il Palacrocchiere di Savona.

Rogoredo, la star italiana e quella inglese, il nord e il sud dell'area metropolitana. Entrambi sostenuti dall'allora astro «in ascesa» della finanza italiana, Luigi Zunino, dovevano contribuire con progetti avveniristici e costosissimi (alcuni miliardi di euro ciascuno) alla nuova Milano policentrica. Il crollo finanziario, borsistico e aziendale di Risana, faticosamente protetta da un cordone costituito dalle grandi banche creditrici, ha prodotto un piano di sopravvivenza di medio-periodo incentrato sulle dismissioni. Le «città nella città» di cui

molto si è parlato negli anni scorsi resteranno testimoniate solo dalle impressionanti immagini di proiezione, ma la Falck di Sesto resterà per ora una grande area industriale dismessa e deserta, mentre il cantiere sospeso di Santa Giulia accompagna l'uscita dalla città della linea ferroviaria che corre verso sud, Alta Velocità per Roma compresa. Per due grandi progetti destinati a non vedere la luce, ce n'è un terzo — la Citylife della cordata guidata da Salvatore Ligresti — che ha aperto i cantieri circa un mese fa, non senza patemi legati al passato e al

prossimo futuro. La progettazione di Liebeskind, Hadid e Isozaki, sostenuta da Ligresti, aveva vinto nel 2004 la concorrenza di un altro grande costruttore milanese, Pirelli Re, che si era affidato alla firma di Renzo Piano, perdendo «l'asta» bandita dal Comune di Milano per una sessantina di milioni. Dopo i problemi di finanziamento e le tentazioni di abbandonare il tavolo da parte di Eurohypo, partner importante per la rete di finanziatori, da Citylife si ostenta ora una maggiore serenità, anche in seguito al buon esito giudi-

ziario di un ricorso al Tar presentato dai comitati. Tuttavia, nonostante molti dei motivi dei ricorrenti siano stati rigettati, Citylife ha comunque deciso di ricorrere contro una decisione che chiede alla società di pagare 16 milioni di euro in più. Briciole, rispetto ai costi di progettazione e realizzazione del nuovo quartiere. Dal punto di vista commerciale, si registrano pre-vendite pari al 23% per la costruzione della Hadid (pari a 90 milioni), e al 14% per il palazzo di Liebeskind (pari a 50 milioni), mentre l'opera nel suo complesso costerà oltre due miliar-

di. Nel valutare il cammino dei tre grattacieli che la compongono, tuttavia, non si può ignorare il delicato contesto in cui si muove l'intero gruppo di Salvatore Ligresti.

**Da Firenze a Salerno**

A Firenze il grande nome al centro della discussione, in queste settimane, è quella di Norman Foster e della sua nuova stazione per l'Alta Velocità. Da una parte, il ministero dei Trasporti guidato dal fiorentino Matteoli e le Ferrovie dello Stato. Dall'altro il sindaco di Firenze Matteo Renzi che sta aggregando attorno alla sua posizione (scettica su Foster e sul Tunnel che caratterizza un progetto da 280 milioni) anche segmenti dell'opposizione, a partire dalla Lega Nord Toscana.

A Sud, la calamità per le archistar è stata invece la Salerno amministrata da Vincenzo De Luca. La Cittadella per la Giustizia di David Chipperfield è però ormai un infinito cantiere, contro il Crescent di Ricardo Bofill si è schierato un combattivo comitato, mentre il cammino della stazione marittima di Zaha Hadid pare complicato da fattori finanziari non agevoli. Committenze diverse, firme e ambizioni simili, per Milano e Salerno. Per il destino del rinnovamento dell'una e dell'altra, invece, saranno i prossimi mesi a dire la parola definitiva.

jtondelli@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA