

Documento preliminare di presentazione

Documento non necessario preliminare alla documentazione prevista dal Bando

La vicenda degli scali milanesi non riguarda soltanto Milano o l'area metropolitana. Le modalità attraverso le quali si è giunti all'Accordo di Programma, la natura dei suoli oggetto della trasformazione, la specificità delle funzioni che hanno trovato sede negli scali ferroviari per oltre un secolo impongono alcune considerazioni preliminari che gli estensori della presente documentazione ritengono non possano essere eluse.

Gli scali ferroviari milanesi hanno una storia lunga e complessa, che merita un breve inquadramento storico e che non può esimersi dal far riferimento alla situazione nazionale.

A partire dal 1840 decine di imprese ferroviarie iniziarono a realizzare linee ferrate sull'intero territorio italiano. Intorno al 1880 la maggior parte delle società entrò in stato di crisi e dissesto. Lo Stato unitario decise quindi di intervenire: tra il 1880 e il 1905 l'intero patrimonio (immobiliare e in circolazione) venne rilevato, le società private furono indennizzate, il sistema ferroviario diventò servizio pubblico. Tutte le aree ferroviarie furono acquisite dallo Stato ed entrano a far parte del demanio ferroviario.

Per quasi cent'anni gli scali svolsero un servizio fondamentale per la mobilità: linee, stazioni, interscambi, depositi. Hanno assunto conformazioni particolari, a volte si sono integrati nella città, a volte ne sono rimasti un po' separati. Hanno beneficiato anche di frequenti ed involontari aumenti di valore, perché situati in posizioni strategiche, all'interno di tessuti urbani che cambiavano, crescevano e si sviluppavano attorno. Ma si trattava di un valore puramente nominale, perché rimanevano scali, essenzialmente fatti di binari, pietrisco e traversine, adatti solo per accogliere treni.

A metà degli anni '80 del '900 inizia il processo di privatizzazione. Nel 1985 le F.S. da Azienda Autonoma si trasformano in Ente Pubblico dotato di personalità giuridica ed autonomia finanziaria. Con la legge del 1992 diventano Società per Azioni, e quote di capitale possono essere acquisite da privati. Tutti i beni, aree comprese, diventano patrimonio della nuova F.S. S.p.A., a cui la legge, non senza polemiche e controversie, concede di disporre nei modi previsti dal diritto privato.

L'accordo firmato tra F.S., Regione Lombardia e Comune di Milano nel 2007 prevede la riqualificazione di 7 scali ferroviari, pari a circa 1,1 milioni di mq, con previsione di nuove quantità edificabili pari a 845mila mq di s.l.p., e la "cessione" di 654mila mq di aree ad uso pubblico come standard. Ma gli scali, come visto sopra, sono aree che lo Stato ha già pagato, nel 1905 e nei decenni successivi, per destinarle a servizio pubblico. E quindi sono già disponibili per usi "sociali" ed a vantaggio della collettività.

L'Accordo di Programma invece riacquista, per la seconda volta, le stesse aree.

L'A.d.P., così come sottoscritto nel giugno 2017, si concretizza in una secca perdita per la città. Un bene pubblico (all'origine) diventa privato grazie ad una semplice legge, e con un successivo Atto consente di generare profitto sotto forma di rendita, alla cui spartizione il pubblico non partecipa, addirittura rinunciando a importanti funzioni regolatrici.

L'Accordo di Programma dovrebbe essere un Atto tra Pubbliche Amministrazioni (art. 34 D.Lgs. 18/08/2000 n. 267); nel caso di degli scali di Milano F.S. è coinvolta formalmente nella firma. Da qui una ulteriore contraddizione: mentre nell'ambito della firma dell'Atto F.S. è un soggetto pubblico, nella ripartizione dei vantaggi post-Accordo F.S. diventa soggetto privato, o meglio operatore intermedio tra l'Amministrazione ed un promotore che – alla firma - non compariva al tavolo, ma che oggi inizia a palesarsi nella figura di COIMA SGR.

Per quanto riguarda il metodo, sono necessarie ulteriori precisazioni.

La partecipazione (adottata nel percorso decisionale relativo agli scali) si è rivelata un subdolo strumento di *governance*, diretto dall'alto, in cui si sono aperte solo alcune ipotesi secondarie, spesso predeterminate, mai capaci di influenzare le scelte vere e profonde della città. L'iter partecipativo precostituito non ha mai previsto l'ipotesi zero, non è mai entrata nel piano finanziario, non ha mai potuto interferire con le grandi scelte del capitale. Si è mossa prevalentemente sul piano degli eventi e dello show-business, promuovendo in ogni sede ed in ogni occasione una precisa politica di marketing territoriale. La partecipazione è stata utilizzata come dispositivo per attivare una specie di consulente gratuito, che ha lavorato e lavora per la creazione del consenso.

Nello specifico il bando Farini - San Cristoforo rimanda infine ad alcuni elementi peculiari che è necessario mettere in evidenza:

1. Le volumetrie identificate sono confermate nella misura ipertrofica prevista dall'Accordo di Programma;
2. Lo scalo San Cristoforo, meno appetibile sotto il profilo della rendita immobiliare, è completamente destinato a parco. Le aree verdi ivi collocate sono asservite alle volumetrie dello scalo Farini;
3. All'interno dello scalo Farini un operatore privato (COIMA) si è già aggiudicato (come?...) le aree migliori dal punto di vista della redditività: quelle che si affacciano sulla via Valtellina. Semplicemente subentrando al Fondo Sevilla, che compare tra i firmatari dell'Accordo di Programma;

Che il Comune di Milano non abbia mosso alcun rilievo alla considerazione degli scali quali proprietà privata delle privatizzate Ferrovie non ci stupisce ed è anzi una lettura confermata nel parallelo processo di privatizzazione *coperta* del demanio militare che oggi, è il caso della Piazza d'Armi di Baggio, è considerato a tutti gli effetti proprietà del MEF (e quindi consegnato ad Invimit SGR) piuttosto che rientrare nel patrimonio pubblico una volta esaurita la sua vocazione storica.

Nuovamente in direzione del depauperamento della città pubblica va letta la proliferazione di Fondi immobiliari per la vendita di aree e palazzi della città, così come la più recente messa a bando di una dozzina di caserme.

La dismissione del patrimonio pubblico è un impoverimento della città e degli abitanti, che avrà di sicuro pesanti ripercussioni nel medio periodo.

Collettivo Off Topic