

LO STUDIO DI **TRANSCRIME**

«Grandi opere, la M4 modello antimafia»

Rigidi protocolli di legalità e accessi settimanali ai cantieri hanno tenuto i clan alla larga dai cantieri

MARCO BIROLINI
Milano

Se le mafie hanno perso il treno della nuova "linea blu" della metropolitana milanese lo si deve soprattutto ai cantieri resi pressoché impermeabili alle infiltrazioni criminali. In una grande opera del valore di un miliardo e mezzo di euro il rischio era più che concreto, ma la M4 ha voluto giocare d'anticipo, sperimentando protocolli di legalità innovativi e, soprattutto, colpendo il portafoglio di chi non rispettava le rigide regole imposte. Un modello di prevenzione messo a fuoco dalla ricerca di **Transcrime** (il centro studi dell'Università Cattolica) presentata ieri, risultato talmente virtuoso da essere considerato un esempio da seguire per le altre grandi opere prossime venture.

«Dialogo e rigore sono stati le basi del nostro metodo - ha spiegato Francesca Rizzi, responsabile dei protocolli di legalità di M4 - La nostra piattaforma di monitoraggio ha incentivato il confronto, perché molti enti, dalla Dia ai sindacati, potevano accedere per acquisire dati. Ma siamo stati anche molto fermi con tutte le parti in causa. Gli impegni presi sono stati messi in pratica, senza sconti. E su tutto ha vigilato il Comune di Milano».

A tener lontani gli appetiti dei clan dalla linea che porta all'aeroporto di

Linate, consegnata nel 2024 dopo 10 anni di lavori, sono stati da una parte gli accessi ai cantieri ogni settimana, dall'altra le sanzioni salate previste per chi non avvisava tempestivamente di aver modificato l'assetto societario: una trasgressione questa, come evidenziato da **Transcrime**, che è una delle principali spie di allarme di possibile infiltrazione. In tutto la società concessionaria ha incassato 2 milioni di "multe": una somma da consegnare a prefettura e Comune di Milano per sostenere iniziative antimafia. Altro

segnale da non sottovalutare è l'anzianità delle imprese: nel caso della M4, il 70% aveva in media 33 anni di attività alle spalle, segno inequivocabile di solidità. Fondamentale si è rivelata anche la strategia della filiera corta, anzi cortissima:

oltre la metà (57%) dei lavori eseguiti è rimasta al primo livello di appalto, eliminando dunque la cattiva abitudine dei subappalti a catena, dove spesso e volentieri si infilano le piccole imprese gestite dalle organizzazioni criminali. Non a caso, come ha sottolineato Francesco Calderoni, docente di criminologia e ricercatore di **Transcrime**, «il problema vero sussiste non tanto per le grandi opere, ma per i piccoli interventi, dove l'appaltante non ha le strutture adeguate per controllare i fornitori».

Ognuna delle 1.300 aziende coinvolte nei lavori della M4 è stata invece passata ai raggi X, consultando sia l'Anticorruzione che le prefetture. Sono state 5.400 le verifiche antimafia attuate. Di queste, circa il 40% è stato soddisfatto tramite iscrizione delle imprese in white-list antimafia. Il restante 60% ha richiesto un'istanza di informazione liberatoria alle prefetture, di cui il 99,9% ha avuto esito positivo. Sono state solo 6 (lo 0,1%) le interdittive antimafia emesse, tutte per ragioni legate a indagini precedenti ai lavori della M4. Ma c'è anche il tasto dolente: i tempi medi delle risposte prefettizie sono stati di ben 117 giorni (4 mesi circa). Il 40% dei riscontri è pervenuto oltre il limite normativo di 30 giorni, mentre in 31 casi non è nemmeno giunta una risposta. Un'incertezza che ha portato M4 ad assumersi il rischio di avere in cantiere aziende "under investigation": un azzardo calcolato, necessario per trovare un ragionevole equilibrio tra rispetto delle regole e scadenze dettate dal cronoprogramma. L'auspicio è che tutti facciano la loro parte, a partire dalla pubblica amministrazione, per

accorciare i tempi burocratici.

«I dati messi in luce da questo studio sono molto utili per comprendere come gestire i controlli di legalità nelle grandi opere complesse e come migliorare il sistema antimafia nei lavori pubblici - spiega Ernesto Ugo Savona, direttore di **Transcrime** -. Ad esempio, l'applicazione sperimentale di indicatori di rischio permetterebbe di definire le priorità nelle verifiche antimafia, ridurre i tempi di risposta delle autorità e quindi ottimizzare il bilanciamento tra controlli di legalità ed esigenze dei cantieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Durante la costruzione della nuova metro milanese sono state eseguite 5.400 verifiche antimafia: solo 6 le interdittive emesse. Decisiva la scelta di affidare senza subappalti il 57% dei lavori





La linea "blu" della metropolitana milanese, inaugurata nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

071084