

LA SOCIETÀ "SIMBOLO" NELLA LOTTA ALLA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA FRA PASSATO, PRESENTE E FUTURO



Luciano Modica, amministratore della Geotrans che fu confiscata agli Ercolano, svela il futuro della coop e fa scattare alcuni campanelli d'allarme sulle infiltrazioni della criminalità



Mafia e trasporti: intrecci pericolosi

CONCETTO MANNISI

Poco più di due mesi fa l'incontro con la Commissione regionale antimafia presieduta da Claudio Fava e il grido d'allarme: «Vogliono farci affondare». E' cambiato qualcosa in sessanta giorni per la governance e per i dipendenti della Geotrans, storica ditta di trasporti un tempo controllata dalla famiglia Ercolano e ormai divenuta patrimonio dello Stato?

Lecito chiederlo a Luciano Modica, amministratore giudiziario che la Geotrans ha seguito passo passo, trasformandola in un "modello virtuoso" nel settore dei trasporti e affiancando al marchio che riportava a vicende di mafia il simbolo di "Addiopizzo".

«Qualcosa è cambiato - sorride Modica - nel senso che abbiamo avuto un incontro chiarificatore con l'Agenzia dei beni confiscati con cui abbiamo concordato le modalità tecniche per gestire il passaggio in cooperativa. Bisogna ancora mettere nero su bianco, però c'è l'intesa per procedere con l'affitto gratuito del ramo d'azienda a cura della cooperativa in cui sono confluiti quei lavoratori che la stessa Geotrans hanno mantenuto in piedi».

«Non è tutto, per fortuna - aggiunge - Mesì fa avevamo chiesto un finanziamento e, dopo una lunga istruttoria da me seguita, abbiamo ottenuto da Invitalia la considerevole cifra di un milione e 620 mila euro che potremo cominciare a restituire dopo tre anni, ma in dieci anni e senza interessi. Tutto ciò consentirà di avere la liquidità sufficiente per rinnovare il parco mezzi e di proseguire con una certa serenità l'attività di competenza della Geotrans».

Possiamo dire che l'azienda è salva? Oppure ci sono altre criticità?

«E' salva, anche se le criticità ci sono. La principale è legata alla circostanza che il principale cliente della Geotrans è il gruppo Coop, che ha in via di cessione i propri punti vendita in Sicilia. Speriamo di poter incontrare il nuovo investitore e di rinnovare il contratto: sono fiducioso che questo possa avvenire. Pure Coop, attraverso i propri vertici, ha assicurato che agevolerà una intesa fra le parti. E poi guardiamo anche al gruppo Conad, ormai una realtà in Sicilia, con cui stiamo dialogando da un po' di tempo. C'è fiducia anche in questo caso».

Sono ancora soltanto trattative, però. E se dovesse andare male?

«Si definisce rischio di impresa. Ma quando parlo di fiducia è perché ci siamo sbracciati e stiamo ottenendo risultati importanti. Una cosa positiva, ad esempio, è stato il rinnovo della partnership con Tirrenia a tariffe abbastanza vantaggiose».

Il giorno della visita della commissione



La foto di Falcone e Borsellino negli uffici Geotrans, in alto Luciano Modica

ne antimafia la situazione sembrava essere ben diversa.

«Lo era. Partiamo dal presupposto che per noi il settore navale è importante. Tirrenia ha vissuto un momento di difficoltà e noi ci siamo rivolti al gruppo Grimaldi, con cui non avevamo una convenzione. Per questo scontavamo una situazione penalizzante rispetto ai nostri competitor. Adesso che Tirrenia si è ripresa, però, la situazione cambia anche per noi, perché con loro ho avuto sempre una buona interlocuzione, meno con Grimaldi. Capita».

Geotrans è l'inequivocabile testimonianza di quel che è stato e che è, fatto salvo alcune pregevoli eccezioni, il settore dei trasporti. Gli interessi della criminalità organizzata sono altissimi. Che idea si è fatta?

«Che il settore si presta alla devianza sotto vari aspetti. A cominciare dal mancato rispetto della normativa sulle ore di guida, che per qualcuno è divenuto fattore di competizione. Se sei

costretto a fermarti - e noi, così come prevede la legge, lo facciamo - le consegne possono ritardare. Viceversa vai sereno e sarai sempre puntuale. La problematica riguarda in special modo il settore dell'ortofrutta, le cui consegne sono disposte molto spesso oggi per domani. A queste condizioni non è facile rispettare gli impegni assunti».

E i clienti del settore vi salutano.

«E dire che ai tempi degli Ercolano la Geotrans in una certa zona era quasi monopolista. Questo, comunque, è un settore che per noi non è residuale ma neanche fondamentale. Abbiamo - e ne siamo lieti - la "Bonita srl" di Scordia, è vero, ma constatato che ci sono molti clienti cui non abbiamo accesso. E non è questione di prezzi».

Nel dettaglio: un collaboratore di giustizia ha rivelato, anche se non è stato provato, che sui mezzi della Cata-speed e della Logistica, di proprietà della famiglia del boss Mario Strano,

viaggiavano armi e stupefacenti.

«Questo è sempre stato un mio sospetto. Quando si riempie un semirimorchio "a tappo" o un centinaio di arance, come fa a sapere che dentro ci sono solo arance? Trasportare altro con un camion è oggettivamente semplice. I controlli delle forze dell'ordine? O aprono e scaricano tutto, direttamente sulla strada, oppure non c'è cane addestrato che tenga. Ecco, nessuno mi ha mai detto, ma ritengo che questa situazione illecita sia nei fatti».

Ecco chiarito l'interesse per il settore, dunque?

«Forse è proprio così. L'attività di trasporto è per natura povera. I margini sono bassi e la competizione spietata. Perché i clan si impegnano così tanto, allora? Per controllare il territorio, per garantirsi margini alti col trasporto di stupefacenti. Se fossi un imprenditore avrei difficoltà ad investire in questo settore. Noi, ad esempio, stiamo sul mercato e paghiamo gli stipendi, ma non ci arricchiamo. Spesso registriamo fallimenti, società che sono... sempre la stessa azienda e che cambiano denominazione: il settore è certamente incline all'illecito».

Con rapporti ambigui anche fra concorrenti.

«Di quelli strani non so, ma ce ne sono certamente di leciti fra concorrenti».

Chiarisca meglio.

«Mi riferisco a quelle che definiamo "salite" e "discese". Se un cliente mi chiama con una discesa verso Sud e io non ho il mezzo a Nord, inevitabile che mi appoggi su chi ha il mezzo già a Nord per fare il carico: mandarlo su vuoto sarebbe una perdita importante per noi; a quel punto preferisco pagare qualcosa al collega e introitare qualcos'altro senza dover dire no al cliente. La logistica vive di questi scambi».

«Detto questo, visto che parliamo di malaffare - prosegue Modica - vorrei puntare anche su altro: il riciclaggio di denaro proveniente da attività illecite. Se ho due milioni di euro, come li faccio sparire? Ecco che aziende di trasporti, negozi di abbigliamento e bar si prestano perfettamente a tale necessità. Si possono registrare anche delle perdite, ma al tempo stesso si è riusciti a ripulire una bella fetta di denaro».

Il fatto è che poi questi soggetti pare trovino con grande facilità interlocutori e supporto. Anche fra gente perbene. Ne ha contezza?

«Non so se questi interlocutori hanno spesso consapevolezza di chi siano realmente i soggetti con cui fanno affari. Anche perché in qualche occasio-

ne ci può essere un investitore ufficiale "pulito": ha un'impresa iscritta alla camera di commercio, un direttore tecnico dei trasporti, un amministratore, le autorizzazioni... Non è facile chiuderli le porte in faccia. Certo, nel caso di Geotrans alcune vicende mi hanno lasciato un po' perplesso: prima del sequestro ci sta che tu non sappia chi è Vincenzo Ercolano e puoi anche farci affari, ma dopo il sequestro qualche domanda te la dovresti fare. Se il cliente si relaziona serenamente con imprenditori che hanno subito un sequestro per fatti di mafia un po' perplesso ci resto».

Ha mai più incontrato Ercolano dopo sequestro e confisca?

«In videoconferenza durante una udienza. Per un periodo lui e i suoi familiari venivano qui, perché una grande stanza dell'azienda era stata precedentemente data in affitto a una loro coop che non era finita sotto sequestro. Era un modo per far passare il messaggio che loro erano ancora i padroni. Pochi mesi dopo, però, sono arrivati gli arresti per Enzo Ercolano e, così, né lui né i suoi familiari sono più potuti tornare da queste parti».

L'ultima curiosità: se lei cerca Geotrans sullo smartphone trova come valutazione di gradimento una sola stella su cinque. Come mai?

«Non lo so, ma posso garantire che non è quello che dicono i clienti a noi. E poi bisogna vedere se ad esprimere tale valutazione siano stati i clienti di ora o quelli di prima. Perché chi lavora con Geotrans oggi si dice puntualmente soddisfatto dei nostri servizi. A tal proposito vi racconto un aneddoto: tempo fa una ditta dell'ortofrutta contestava l'efficienza del servizio sotto amministrazione giudiziaria; mi fece avere una lettera dell'avvocato, asserendo che essendo arrivati nel pomeriggio era ma lunedì mattina presso il server di una Gdo del Nord che aveva fatto la commessa, questo cliente, il loro maggiore cliente, aveva sostanzialmente rescisso il contratto. Questa azienda ci doveva 130 mila euro e, sempre attraverso l'avvocato, ci fece sapere che per quel danno subito non ci avrebbe saldati e che si sarebbe riservata, piuttosto, di richiedere i danni alla Geotrans. Io scrissi una pec all'amministratore delegato del cliente di questi signori e costui mi rispose che la questione del ritardo era ininfluente e che la rescissione era conseguenza, piuttosto, delle forniture di merce di scarsa qualità da parte di quella ditta di furbacchioni. Ottenni il pagamento del dovuto con non poca soddisfazione. E siamo stati noi a non voler più lavorare con questa gente...».