

Ecco uno che non molla
Mecnavi, l'ex padrone
all'assalto del Bacino
del porto di Trapani

Operazione «Promethèe»
Per far pagare
i salari è dovuta
intervenire la polizia

E Arienti sbarcò in Sicilia



Il dolore dei parenti vicino all'obitorio

Ecco uno che non si arrende Enzo Arienti, ex padrone della Mecnavi è stato inattivo per pochi mesi dopo la tragedia di Ravenna. Poi ha ricominciato a tessere una trama di iniziative e di rapporti. C'è anche più di un sospetto che, con nuove società e dietro nuove sigle, sia sempre lui a cercare

di dettare le leggi della cantieristica privata italiana. Ma Arienti - bloccato a Ravenna - ha urgente bisogno di un altro porto, di un nuovo grande bacino di disoccupazione su cui far leva. E così pochi mesi fa ha tentato la conquista del porto di Trapani. Finché non è arrivata la polizia

DAL NOSTRO INVIATO
JENNIFER MELETTI

TRAPANI Enzo Arienti non molla. Il padrone vero della Mecnavi vuole restare attaccato a quell'«osso» - la riparazione delle navi - che gli ha permesso di fare soldi a palate e di diventare con svariati appoggi e coperture il «padrone» della cantieristica privata in Italia (come affermò il ministro De Michelis).
Quei tredici morti sulla sua nave per un ripresentato soltanto un incidente forse nemmeno quello. «Chi accetta quel tipo di lavoro», dichiarò cinicamente il giorno dopo la strage - «sa a che cosa va incontro».
Non è preoccupato per i «incidenti» ma per i controlli, soprattutto quelli dei sindacati «così fastidiosi».
A Ravenna oggi i controlli ci sono ed allora lui cerca altri porti. Lontano da casa non ha paura a presentarsi per quel che davvero è il padrone. L'uomo che decide la persona con cui bisogna fare i conti.
Non molla l'osso. Vuole costruire altre Mecnavi continuando a fare lavorare come faceva prima perché a decidere deve essere il padrone perché gli armatori hanno sempre fretta perché lui «non è un samaritano» e chi lavora con lui deve accettare le sue regole: massimo sfruttamento, nessuna sicurezza sul lavoro.
A Marina di Ravenna dove c'era uno dei due cantieri Mecnavi ora lavora la società «Msa Shipyard srl».

Anche in loco i ufficiali dirigenti di questa società hanno voluto ribadire che Enzo Arienti e fratelli con loro non c'entrano nulla che l'«azienda non è inquinata» (come hanno

denunciato invece gli enti locali) dalla presenza di questi imprenditori d'assalto.

Vediamo come stanno davvero i fatti. Enzo Arienti nel novembre dello scorso anno si presenta al «Bacino di carenaggio spa» di Trapani. Il bacino è regionale e si è costituita una società con l'incarico di venderlo ai privati.

Si presenta come Enzo Arienti «colui che decide senza coprire dietro sigle di altre società». Concorda con i dirigenti del bacino la trasformazione di una nave la Promethèe in un lavoro da cinque miliardi. Due o tre incontri l'affare sembra fatto.

All'inizio dell'anno esattamente il 5 gennaio 1988 arriva il telex con la bozza di contratto. E qui saltano fuori le società «spinte» da Arienti: si tratta della Msa (quella che con Arienti non aveva nulla a che fare) e della «Weld E».

Quest'ultima società è la ex Sirco una delle imprese che lavoravano sulla Mecnavi che nella strage del 13 marzo scorso ha avuto due morti.

La «Weld E» era già presente da pochi mesi nel Bacino perché aveva ottenuto un appalto da 120 milioni. Piccola cosa ma è solo la testa di ponte. Infatti affitta grandi capannoni ed uffici fa arrivare giù da Ravenna impianti e grandi attrezzature. Si prepara in sostanza alla trasformazione della «Promethèe».

Ma qualcosa non funziona. I dirigenti del Bacino guardano la bozza di contratto (la commessa di tre miliardi doveva essere divisa così: 10% al Bacino, 50% alla Msa



In attesa delle ambulanze e dei furgoni funebri, i poveri morti sono deposti sulla banchina

40% alla «Weld E») e dicono che la proposta non è accettata.

Il motivo è semplice. «Msa» e «Weld E» vogliono levare decidere tutto loro avere la direzione tecnica utilizzare il Bacino solo come struttura e non i suoi servizi le misure di prevenzione ecc. Come sulla Mecnavi.

La bozza non diventa accordo e la nave non arriva in porto. Prende un'altra strada quella di Ravenna appunto dove tutt'ora si trova nel bacino della Msa.

Enzo Arienti - mentre si tratta la trasformazione della «Promethèe» il primo grosso affare dopo un anno di «astinenza» - annuncia anche un'altra sua mossa. «Ho presentato alla società del Bacino - dice - una proposta di acquisto o meglio di partecipazione. Cinque miliardi da pagare con gli utili della nuova impresa».

Arienti vuole comprare trasferire qui la propria attività. I motivi della scelta sono facilmente intuibili. Il Bacino è in svendita e la situazione sociale la grande disoccupazione giovani le sembra quella ideale per costruire un'altra Mecnavi ancora più grande.

L'impresa di Ravenna si fondava infatti sullo sfruttamento della manodopera (disoccupati impegnati in lavori faticosi e pericolosi da una parte, operai specializzati in «nero» provenienti spesso da aziende in cassa integrazione dall'altra).

A Trapani ci sono 50.000 disoccupati pronti ad accettare un lavoro. E ci sono gli operai specializzati del Bacino. E anche gli operai del Cantieri di Palermo e di altri cantieri spesso in

cassa integrazione. L'operazione Promethèe è fallita quella dell'acquisto per ora è sospesa in attesa di risposte.

A rimetterci le penne almeno per ora, è stata la «Weld E» utilizzata come testa di ponte di uno «sbarco» che è stato bloccato. Gli affitti di uffici a grandi capannoni l'invio di imponente attrezzatura non sono stati certo «coperti» finanziariamente dall'appalto da 120 milioni.

E a gennaio per i 20.500 operai dell'impresa assunti in gran parte in Sicilia non sono arrivati gli stipendi. Il Bacino ha allora sollecitato il pagamento perché i soldi dell'appalto erano stati consegnati ed era giusto che gli operai fossero pagati. I soldi dopo questa pressione sono arrivati.

Nuovi problemi anche pochi giorni fa. All'inizio di marzo C'è uno scontro con i dirigenti del Bacino che esigono che i lavori siano eseguiti come concordato rispettando tutte le norme comprese quelle di sicurezza.

Esistono anche che gli operai siano pagati. L'amministratore della «Weld E» - Pisciotto, minaccia allora di «tagliare la nave». Per bloccare l'assurda iniziativa viene chiamata la polizia.

Finisce così con l'intervento delle forze dell'ordine il primo tentativo di impossessarsi del porto di Trapani organizzato e patrocinato da Enzo Arienti. Ma ci sono altri porti, altri cantieri. Enzo Arienti non vuol mollare l'«osso» che gli ha reso miliardi.

Ma come mai può ancora intrecciare affari su e giù per l'Italia?

«Vite in appalto» anche a Messina. L'ultima un mese fa

Sei lavoratori italiani più il comandante ed un marinaio di una nave sovietica il bilancio delle vittime del lavoro nel porto di Messina è molto pesante. Alcuni incidenti ricordano alla lettera quello tremendo della Mecnavi di Ravenna. Come quello verificatosi il 24 febbraio scorso nel quale ha perso la vita Santo Bilardo,

26 anni di professione saldatore. Come le tredici vittime di Ravenna, anche Santo Bilardo ha trovato la morte in uno stretto cunicolo della stiva di una nave (un rimorchiatore). Come a Ravenna, una fiammata, un urlo. Santo Bilardo è morto bruciato. Era una delle centinaia di «vite in appalto» impegnate nel porto di Messina.

DAL NOSTRO INVIATO
JENNIFER MELETTI

MESSINA Il rimorchiatore Bellerophon dell'Agip è ancora fermo in banchina sotto sequestro. Nella sua stiva è morto nel primo pomeriggio del 24 febbraio scorso il saldatore Santo Bilardo. Aveva 26 anni ed era una delle centinaia di «vite in appalto» impegnate nel cantiere. Aveva appena finito di mangiare era sceso vicino alla «cassa acqua» per allargare con la fiamma ossidrica un «passo uomo». Una fiammata un urlo. Sono accorsi altri sei operai per soccorrerlo non c'era nulla da fare. È morto bruciato. Sei dei soccorritori hanno dovuto essere curati per avere respirato i gas ed il fumo. Una tragedia che ricorda quella della Mecnavi.

«No è stato un incidente» spiega l'ingegner Carmelo Russo, managing director del cantiere navale Smeb - che non riusciamo a spiegare. Forse l'operaio ha rotolato per errore la fiamma verso il cunicolo di alimentazione dell'acetilene. Un errore reso possibile forse da una difficile digestione dopo il pranzo».

Ma alla Smeb nata quindici anni fa ci sono stati troppi «incidenti». Nel 1977 c'è stato un incendio su un peschereccio in riparazione sono morti due operai ed un vigile del fuoco che stava prestando i soccorsi nel 1981 mentre lavoravano su una piccola petroliera hanno perso la vita due operai di 21 anni, e poi ventiquattro giorni fa il terribile fine di Santo Bilardo. Sei morti senza contare altre due vittime, un comandante ed un marinaio russi (qui si ripara le molte navi sovietiche) il primo morto in una stiva l'altro colpito al capo da un pezzo di metallo.

Come sono possibili tanti «incidenti» in pochi anni? La spiegazione è abbastanza semplice. Il cantiere - dicono gli operai del consiglio di fabbrica - è abbastanza sicuro e rispetta le norme di sicurezza. Ma i dipendenti sono 275 mentre nel cantiere lavorano altre duecento quattrecento persone (secondo le esigenze) dipendenti dalle aziende degli appalti, che sono almeno una ventina. «Le sabbie della pulizia delle sentine la pittura vengono svolte tutte da queste aziende formate spesso da ex operai del cantiere che sono stati incoraggiati ad uscire per formare poi squadre specializzate».

«Fino ad un anno e mezzo fa - dicono Lorenzo Munali e Filippo Silici del consiglio di fabbrica - arrivavano da noi anche operai dei cantieri di Napoli in cassa integrazione o

giovani assunti in piazza da uno di questi padroncini. Siamo riusciti a bloccare questo fenomeno in nero non c'è più nessuno».

Santo Bilardo era dipendente di una ditta degli appalti ormai da sei anni. «Sappiamo benissimo» spiega Salvatore Ferrillo segretario della Fiom - che le aziende debbono stare sul mercato ed in questo settore la concorrenza è fortissima. Ma il risultato è questo. La Smeb dice alle aziende appaltatrici di fare presto le aziende dicono agli operai di fare presto per finire prima i lavori. Chi lavora in questi appalti non ha nessuna arma di fronte al padroncino se parli se ti permettono di frustare il tuo lavoro o le misure di sicurezza non lavori più e c'è un altro pronto a prendere il tuo posto».

Quelli delle vite in appalto ricevono un salario più basso dei lavoratori assunti dalla Smeb: circa 300.000 lire contro i 200.000-1.300.000 degli assunti. Un posto in cantiere è un posto ambito. Un'alternativa dignitosa al pubblico impiego dice il segretario della Federazione comunista Angela Bottari. Il cantiere se si è continuamente rinnovato ha costruito una grande stazione di «degasificazione» sta costruendo un secondo bacino. È una delle rarissime industrie messinesi che aumenta l'occupazione.

Ma nello stesso cantiere lavorando spesso gomito a gomito convivono due diverse classi operaie: quella di serie A e quella di serie B. Chi è in classe B fa di tutto per farsi notare lavorando duro senza mai protestare per arrivare al gradino superiore. «Ci sono giorni» dicono al consiglio di fabbrica - che qui lavorano fino a settecento persone ed allora è difficile avere il controllo di tutto».

«Tutti i grandi cantieri d'Europa» tiene a dire il dirigente Carmelo Russo - sono colpite da aziende che lavorano in appalto. In Germania ogni 200 dipendenti ci sono 1200-1300 operai di queste aziende. I lavori di riparazione non si possono programmare le navi arrivano quando arrivano e ci vuole elasticità».

Quando il cantiere è teso entrano gli appalti che costano meno e soprattutto pendono da altre società. Del resto i super guadagni si ottengono risparmiando sulla manodopera. «In una riparazione di nave il costo del lavoro - dice Carmelo Russo - incide nella misura dell'ottanta per cento».

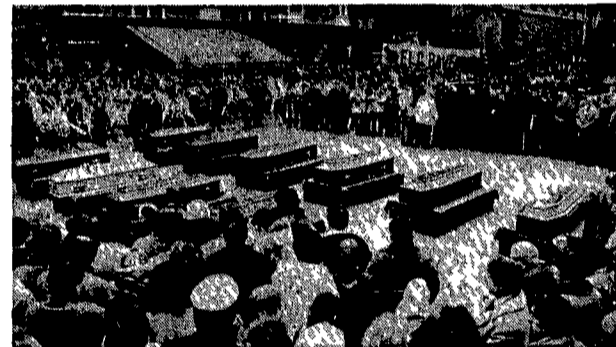
Basta allora «risparmiare» sugli uomini? Si sta organizzando una rete di «vite in appalto» e il «super attivo» è assicurato.

RAVENNA «Si la commessa l'abbiamo contrattata con Enzo Arienti i lavori di trasloco della «Monte Carmelo» (per 5 miliardi di lire ndr) li facciamo fare alla Msa Shipyard». L'armatore Bollerino di Savona titolare della Marittima fluviale di navigazione conferma quello che tutti a Ravenna da tempo sospettavano. Il leader della Mecnavi non ha disarmato dopo la «strage». Anzi. Nonostante tutto è ancora lui l'uomo forte della cantieristica navale privata in Italia. Rimane lui l'interlocutore privilegiato delle principali società armatoriali. E lui dicono i sindacati che dirige di fatto la Msa Shipyard.

Questa «anomala» società (con un capitale sociale di appena 20 milioni) ha facoltà di istituire filiali in Italia e all'estero di vendere e comprare navi di avere partecipazioni ovunque) era controllata interamente fino all'agosto scorso dalla Mecnavi alla quale era stata ceduta nel '86 dall'armatore Montanari di Fano (Cispa Gas Transport) quello della «Elisabetta Montanari». Poi la maggioranza delle quote azionarie è passata alla Proconsult International Italia Srl di Bologna un'agenzia internazionale di «brokeraggio» che tra l'altro è specializzata in installazioni militari.

Strana storia quella della Proconsult. In origine era la «V al vetro alluminio Ari» costituita nel '71 e inattiva fino al '79 quando ne diventa amministratore unico il Patricio Chiriboga Martinez dell'Ecuador studente universitario a Bologna. La società assume la denominazione attuale compagnia delle due tedeschi e un finlandese (tra l'altro la «WH» è ufficialmente inattiva).
È dire che nel giugno del '80 quando aveva appena 27 anni Enzo di Bertinoro ex emigrante era finito in galera con l'accusa di truffa aggravata e continuata. Che era successo? Che due sue società la Ima Sos (costituita nel '78) e la Fli Arienti Snc (nata nel '76) erano andate al fallimento (decreto del 28/2/80) e Enzo Arienti si era anche beccato due denunce per aver emesso tratte per crediti inesistenti al fine di ottenere finanziamenti bancari.

Successivamente il 30 settembre del '87 veniva poi condannato dal tribunale di Bologna in secondo grado a 2 anni e 4 mesi di carcere per bancarotta con sospensione della pena. Particolare curioso. Quando i giudici cercarono di mettere mano ai bilanci delle due società del '76 e del '77 si scoprì che Enzo Arienti aveva denunciato il furto di tutta la documentazione relativa.
Nel frattempo tutto il «know how» e i beni delle due aziende fallite vengono trasferiti nel



Quel broker nell'80 era in galera. Poi entrò nel grande giro

Nel giugno del '80 era in galera per truffa e bancarotta. Cinque anni dopo si era messo in affari perfino con il ministero della Manna Mercantile e faceva il «padre padrone» della cantieristica navale privata italiana. L'irresistibile ascesa di Enzo Arienti e soci sembra non essersi fermata nemmeno dopo la «strage». Oggi fa affari

cialmente il «broker» al porto di Ravenna e continua a manovrare dappertutto le commesse che contano. La sua Mecnavi è fallita ma torna alla ribalta. L'azienda «gemella» Msa Shipyard è controllata dalla Proconsult, agenzia che procaccia affari, anche militari, in tutto il mondo. Ma sotto

DALLA NOSTRA REDAZIONE
CLAUDIO VISANI

la nuova Industria Meccanica Navale Srl (futura Mecnavi) di cui è amministratore unico Gabriele Arienti. Siamo all'inizio degli anni Ottanta e da un capannone preso in affitto nell'area portuale comincia l'offensiva nella cantieristica navale.

Enzo Arienti entra in buoni rapporti con molti armatori. L'industria Meccanica Navale comincia a stroncare la concorrenza. Ricorre massicciamente al subappalto e quindi indirettamente al lavoro nero. Pratica prezzi stracciati. Impone un regime di lavoro rigido e con continuo anche nei giorni festivi e alla notte. Sorvola sulle norme contrattuali e di sicurezza.

Consegna rapidamente le navi finite ai committenti. E tiene lontano i sindacati ai quali Enzo Arienti scrive nell'ottobre '86 «Siamo consapevoli che esistete purtroppo». Così nel '82 è costretto a chiudere la Magnani. Mesina fu il mercato per il semplice motivo che rispetta le regole. Nel '83 la nuova Mecnavi rievoca l'attività della Rosetti Alberto a Manna di Ravenna e il suo bacino navale galleggiante. Per cui non deve più fare affidamento soltanto sulle banchine commerciali del porto concesse «senza costo alcuno» dalla Capitaneria di Porto. Ma c'è ancora tempo per un altro caso emblematico.

Nel maggio del '83 la Zannoni & C sta per acquisire una importante commessa di trasfor-

mazione navale. Chiede alla Capitaneria di poter usufruire di una banchina commerciale ma il permesso non arriva. L'autorizzazione l'ottiene invece la Mecnavi di Arienti. Per la Zannoni e il colpo del ko. Dopo pochi mesi deve passare la mano alla Mecnavi che la incorpora nel luglio del '84. Nella relazione di bilancio del '84 l'amministratore unico Gabriele Arienti dice: «Abbiamo snellito la società con liquidazione vecchie maestranze orientandoci al subappalto. La Mecnavi riesce anche a soffiare alla Fincantieri 3 grosse commesse della Cispa Gas Transport per le quali chiede 4 miliardi contro i 7 della concorrenza pubblica. Intanto sono nate anche la Trana Sas di Gabriele Arienti (che poi passerà al socio Oscar Campana) e la Isap Srl con Gabriele Arienti vice presidente (dall'86 la società «passa» alla sorella Marta). La Mecnavi ha acquisito inoltre il controllo della Msa Shipyard di Fano azienda ufficialmente in costante perdita (deficit pregresso di un miliardo e mezzo nell'85) che ha chiesto prima l'amministrazione controllata e poi il concordato preventivo (ammessa il 31/12/1984).

«L'impero» degli Arienti e del socio Oscar Campana ex carrozziere di Capocolice di Cese na a cui sono affidati il «buon ordine» nei cantieri e i rapporti con le aziende del subappalto si completa con la nascita della finanziaria del

gruppo la Fimtec Srl ex Fintam Spa avvenuta nell'estate del '84. Come tutte le altre società del gruppo anche la Fimtec presenta bilanci irrisori a fronte di attività ampissime. È sempre Gabriele Arienti che assume l'incarico di amministratore unico della nuova finanziaria la quale controlla interamente Mecnavi Msa, Isap e all'83% la Trana Enzo Arienti invece, che non può assumere cariche sociali per i fallimenti precedenti compare nelle assemblee di tutte le società del gruppo come «segretario». La Fimtec sponsorizza fra l'altro le squadre di basket maschili e femminili di Ravenna. L'ultimo «colpo» ravennate la cordata imprenditoriale lo mette a segno all'inizio del '86 quando rileva l'attività e il cantiere navale della Cmt Arienti vorrebbe comprare il bacino e offre 9 miliardi. Pare con la copertura di una banca francese. Ma la Cmt non accetta e si va all'acquisto. Adesso la Mecnavi ha due bacini navali e un giro d'affari notevolissimo con soli 70 dipendenti fissi e nell'86 ben 10 miliardi e 800 milioni di costi per «prestazioni da terzo» (subappalto).

Ha il monopolio assoluto a Ravenna ed è diventata la più grande impresa nazionale nel settore della cantieristica navale privata. Non solo. Si è anche messa in affari con il ministero della Manna Mercantile (con l'aiuto di chi?); Ha ottenuto in subappalto dall'armatore Pane di Torre Annunziata la produzione di 17 Peili can per l'attuazione della legge per la difesa del mare (un «affare d'oro» su cui in Campania è aperta un'inchiesta) e si dice che la consociata Msa abbia già pronto nel cassetto un progetto per costruire i ca-ciammine per la Marina.
Poi la «strage» del 13 marzo '87 che è astori e descritta ufficialmente dagli Arienti (relazione di bilancio del '86 fatta a giugno '87) «un sinistro imprevedibile e imprevedibile che ci ha portato a conoscenza di fatti a noi sconosciuti come il lavoro nero».

Le sorti degli imprenditori d'assalto sembrano «irrimediabilmente segnate» come scrive lo stesso Gabriele Arienti riferendosi alla Mecnavi e alla Msa.

Tutte le società del gruppo stranamente, presentano bilanci in forte perdita per i '86 (approvati tutti come in fotocopia nel giugno del '87). La Mecnavi dichiara 4 miliardi di debiti con i fornitori e uno con le banche. Arriva l'interdizione all'attività imprenditoriale da parte del tribunale di Ravenna (provvedimento poi annullato dalla Corte d'Appello di Bologna) e poi il fallimento della Mecnavi.

Le cariche sociali delle varie società passano a Marta Arienti e a Oscar Campana (che non sono stati interdetti). La Msa Shipyard, guarda caso non compare più nel bilancio '86 fra le società controllate dalla Fimtec. Poi arriva la Proconsult.