

13.03.1987 – LA TRAGEDIA MECNAVI

L'“**Elisabetta Montanari**” una nave adibita al trasporto di gpl (gas di petrolio liquefatto), dal 22 febbraio era, per normali opere di manutenzione, nei cantieri della Mecnavi Srl del porto di Ravenna, uno dei più importanti cantieri privati di riparazioni navali in Italia e in Europa. I tecnici del Registro Navale (RINA), infatti, avevano constatato che alcune lamiere del doppiofondo, destinato ad ospitare il combustibile presentavano un avanzato stato di corrosione e dovevano essere sostituite. Prima di procedere al taglio delle lamiere usurate e alla loro sostituzione, i doppiofondi dovevano essere bonificati, eliminando il materiale infiammabile. La stiva della “**Elisabetta Montanari**” era divisa in quattro grandi serbatoi, rivestiti da uno strato di materiale coibente. La tragedia si sviluppò all'interno della stiva numero due.

Quella mattina del 13 marzo 1987, alle ore 7:30 diciotto lavoratori, dodici “*picchettini*” e sei carpentieri-saldatori iniziarono il proprio turno di lavoro nella stiva numero 2: Cardillo della ditta GMR, Grestini e Pirri della SIRCO, Bazzana della APECO, Argnani e Bozzolan della IMI. I “*picchettini*” erano Sansovini, Piegari, Gaudenzi, Lapolla e Centioni, dipendenti della CEVESA di Bertinoro, Foschi e Mosad della SIRCO, Romeo, Seconi, Cacciatore e Cortini della GMR, Padua della Mecnavi. Dipendevano da sei aziende diverse e “*ciascun gruppo di lavoratori sopra considerati non è stato informato della presenza degli altri gruppi*”.

L'ambiente nel quale avvenivano i lavori si presentava come un complesso intreccio di cunicoli schiacciati nei quali “*i picchettini*”, venivano chiamati a svolgere operazioni di pulizia nella stiva, usando stracci, palette, spazzole e raschietti per rimuovere la ruggine e i residui di combustibile colati dai serbatoi. Non è un'attività che richiede personale particolarmente qualificato, servono forza di volontà e spirito di sacrificio, si tratta, infatti, di eseguire mansioni semplici quanto disagiati, in condizioni di scarsa visibilità. Un lavoro sporco e rumoroso, “*i picchettini*” devono incunearsi in ambienti ristretti e stare stesi sulla schiena o sul ventre, l'altezza dei doppiofondi non va oltre gli 80-90 centimetri di altezza.

Diverse erano le operazioni che avvenivano contemporaneamente, mentre nel doppio fondo si eseguivano le pulizie, nella soprastante stiva il carpentiere Pirri stava praticando un taglio a L sotto il serbatoio per mezzo di fiamma ossidrica.

Improvvisamente alle 9:05 la fiammata. Il Pirri si rese immediatamente conto del principio di incendio, e tentò di soffocarlo con i propri guanti da carpentiere e con gli stracci di cui disponeva per pulirsi le mani. A questo punto Bazzana, scavalcò la sella che lo separava dal collega per cercare di aiutarlo. Ma il calore prodotto dalla fiamma aveva nel frattempo provocato lo scioglimento del catrame il quale cadendo sulla fiamma l'ha alimentata al punto che non riescono a spegnerlo. Dopo pochi istanti una fiammata incendia il rivestimento del bombolone sviluppando una notevole quantità di fumo e gas tossici, come ossido di carbonio e acido cianidrico letale in pochissimo tempo fumo.

Nel buio più totale, non tutti gli operai riuscirono a ritrovare le strette botole che li avrebbero riportati all'aperto e morirono soffocati. L'ultimo a mettersi in salvo fu l'operaio Grestini che, allo scoppiare dell'incendio fu fortunato ad imboccare la strada giusta, attraverso l'apertura praticata sulla chiglia, che lo portò in salvo all'esterno.

Altri tentarono inutilmente la fuga erano: **Vincenzo Padua**, 59 anni, a pochi mesi dalla pensione, residente nel ravennate figurava come dipendente Mecnavi; **Alessandro Centioni** di Bertinoro, sopra Forlì, un ragazzo di ventuno anni; **Antonio Sansovini**, 29 anni, fratello minore del titolare della CEVESA; **Filippo Argnani**, 39 anni, cassintegrato di un'industria metalmeccanica di Alfonsine, da un paio di settimana lavorava, in nero, nel cantiere; **Mohammed Mosad**, egiziano di 36 anni,

che viveva a Marina di Ravenna; **Marcello Cacciatore**, di 23 anni e **Massimo Foschi**, 36 anni di Cervia. Poi i "picchettini" **Onofrio Piegari**, 19 anni anch'egli di Bertinoro; **Paolo Seconi**, 23 anni, al suo primo giorno di lavoro come **Gianni Cortini**, che aveva 21 anni, di Ravenna; **Massimo Romeo**, 24 anni, anch'egli al primo giorno di lavoro; **Domenico Lapolla**, 25 anni e **Marco Gaudenzi**, il più giovane nemmeno diciottenne, entrambi venivano da Bertinoro sulla collina forlivese.

Erano le 9:08, quando alla centrale operativa dei Vigili del fuoco di Ravenna arrivò una richiesta di intervento al porto, stando ai registri dei Vigili del fuoco, sottoforma di "incendio di una nave in banchina". Partirono un'autopompa, un autofurgone ed un autocarro per un totale di quattordici Vigili del fuoco, fra cui due tecnici. Soltanto dopo aver raggiunto il luogo del sinistro, al geom. Burbassi, coordinatore delle squadre dei Vigili del fuoco, veniva rappresentato il timore che all'interno della nave potessero essere rimasti intrappolati alcuni operai. Burbassi lanciò l'allarme generale con la richiesta di ulteriori squadre di soccorso. Una squadra arrivò sul posto alle 9:20, altre due alle 9:40 e alle 9:50.



L'incendio venne attaccato da più fronti: due squadre munite di autorespiratori ed indumenti protettivi soffocarono il focolaio attraverso getti di schiuma, nello stesso tempo fu praticato un taglio nelle lamiere per accedere direttamente al doppiofondo. Alle 10:15 il nuovo varco verso l'interno della nave era stato ultimato e l'incendio era sotto controllo. Il corpo della prima vittima, Marco Gaudenzi, fu estratto alle 10:45, l'ultimo, Vincenzo Padua, alle 14:10.

"Non si può stare dieci ore in quei cunicoli dove possono camminare i topi", commentò l'allora arcivescovo di Ravenna, Ersilio Tonini, celebrando i funerali delle vittime. Ed aggiunse: "Parole che devono essere dette perché gli uomini non possono essere ridotti a topi".

La relazione conclusiva del collegio di esperti (otto tecnici) nominati dal Giudice Istruttore afferma: *"... lo scenario in cui si operava rendeva l'evento catastrofico non dipendente dalla casualità ma piuttosto appartenente all'insieme delle quasi certezze"* e ancora: *"... al di là dei tempi e delle modalità con cui si è svolta la lunga agonia delle vittime un fatto rimane assolutamente certo ed inequivocabile: per nessuno degli operai rimasti intrappolati nella stiva dopo lo sviluppo dell'incendio vi era alcuna possibilità di fuga perché non erano state previste vie alternative d'uscita."*

In quel triste giorno, nel libro **"Nel buio di una nave"** del giornalista bolognese Rudi Ghedini, edito dalla Bradipolibri, si legge a pagina 22: *«prima che la tragedia si consumasse, c'era ancora tempo per salvare, se non tutti, la maggioranza degli operai: ma la preoccupazione dei responsabili del cantiere, disse un avvocato di parte civile, "non fu quella di collaborare con i Vigili del Fuoco, ma correre a casa dei dipendenti per recuperare i loro libretti di lavoro e tentare di metterli in regola"».*

Il 19 agosto 1989, il Pubblico Ministero Iacoviello depositò gli atti con le richieste di rinvio a giudizio. Il 23 ottobre 1989, il Giudice Istruttore Lacentra, accogliendo nella sostanza l'impianto accusatorio del P.M., ordinò il rinvio a giudizio di ventisei persone, di cui ventitré dovevano rispondere di omicidio colposo plurimo.

Il processo cominciò tre anni dopo la strage presso il Tribunale di Ravenna e dopo 54 udienze il 23 luglio 1990 il Presidente del Tribunale Martini diede lettura della sentenza: i giudici comminarono nove condanne per 32 anni complessivi a fronte delle 15 condanne per complessivi 46 anni di reclusione chiesti dal P.M. In primo grado i fratelli Enzo e Fabio Arienti, proprietari della Mecnavi, furono riconosciuti colpevoli di omicidio plurimo colposo e disastro colposo e condannati a sette anni e sei mesi. Riconosciuti colpevoli: Oscar Campana (dirigente di fatto, 5 anni); Elio Ceredi (capocantiere, 4 anni); Antonio Sama (direttore tecnico Mecnavi, 3 anni); Roberto Fanelli (capocantiere, 2 anni); Riccardo Bernabei (l'ex capo della sezione tecnica della capitaneria di porto, 1 anno e 8 mesi); Agostino Pirri (l'operaio che inavvertitamente provocò il disastro, 1 anno e 4 mesi); Bruno Giammattei (ispettore dell'armatore, 4 mesi). Assolti tutti gli altri.

Due anni dopo, ha inizio il processo d'appello di Bologna, e dopo oltre quindici ore di camera di consiglio, nella notte del 15 luglio 1992, la Corte presieduta da Iannaccone emise una sentenza che oltre a confermare il verdetto di colpevolezza emesso in primo grado rimodulando la durata delle pene detentive sulla base di un condono non ancora operante alla data del primo verdetto: Fabio ed Enzo Arienti (6 anni ciascuno); Sama e Campana (3 anni e 4 mesi); Ceredi (3 anni); Fanelli (2 anni); Bernabei e Pirri (1 anno e 4 mesi); allargava il quadro delle responsabilità al terzo dei fratelli Arienti, Gabriele, legale della Mecnavi, non più ritenuto semplice prestanome, (4 anni e 6 mesi) e condannati pure i titolari delle ditte subappaltatrici assolti in primo grado: Giorgio Cicero (1 anno), Antonio Naldini (1 anno e 4 mesi) e Primo Sansovini (1 anno e 2 mesi).

Il 16 luglio 1993 la Quarta sezione penale della Corte di Cassazione, presieduta da Scorzelli, riformulò parzialmente la sentenza d'appello, estromise i sindacati quali parte civile e dispose un nuovo processo di secondo grado.

Nel processo d'appello bis di Bologna, ne uscirono di uovo assolti i titolari delle imprese subappaltatrici, restavano dieci condanne definitive fra cui 5 anni di reclusione per Enzo e Fabio Arienti, 4 anni per Gabriele Arienti, 3 anni e 4 mesi per Campana, 3 anni per Sama.

Con un secondo pronunciamento della Cassazione (depositata il 2 marzo 1995) le condanne si ridussero ad 8: 4 anni per Enzo e Fabio Arienti; 3 anni per Campana e Fanelli; 2 anni e 10 mesi per Sama, 2 anni e 6 mesi per Gabriele Arienti; 1 anno e 4 mesi per Bernabei e Pirri.

Si chiude così, per la giustizia penale, il più spaventoso e grave incidente sul lavoro del dopoguerra italiano. Per altri lunghi anni è rimasto aperto il capitolo della giustizia civile, il procedimento fallimentare apertosi con la tragedia Mecnavi, si è concluso, dopo vent'anni, in tutto sono stati distribuiti alle centinaia di creditori a vario titolo oltre 4 milioni e 860mila euro.