



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 31

BOZZE NON CORRETTE
(versione solo per Internet)

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE CAUSE DEL DISASTRO DEL TRAGHETTO
MOBY PRINCE**

AUDIZIONE DEL SIGNOR ELIO PAVANETTO, EX SECONDO
UFFICIALE DELLA PETROLIERA AGIP ABRUZZO NEL 1991

33^a seduta: giovedì 29 settembre 2016

Presidenza del presidente LAI

INDICE

Audizione del signor Elio Pavanetto, ex secondo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Interviene il signor Elio Pavanetto, nonché, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone, in qualità di collaboratore della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Elio Pavanetto, ex secondo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Elio Pavanetto, ex secondo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunico che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

Chiedo al signor Pavanetto e ai commissari se ritengono che i loro interventi debbano essere secretati. In ogni caso, l'audito e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della

trasmissione audio-video e la secretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Diamo dunque il benvenuto al signor Pavanetto, ex secondo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991, che ringraziamo per la disponibilità. A lui cedo immediatamente la parola affinché ci riferisca ciò che ricorda della sera dell'incidente. La parola passerà poi ai commissari, che avranno la possibilità di fare domande e di chiedere approfondimenti, qualora ritengano che ci siano elementi o fatti che necessitano di essere chiariti.

Prego, signor Pavanetto.

PAVANETTO. La ringrazio, signor Presidente.

Quando si è verificato l'incidente io stavo dormendo: il mio turno di guardia iniziava a mezzanotte e, come sempre accade, prima di iniziare il proprio turno di guardia si va a riposare. Di conseguenza, non ho potuto vedere direttamente quello che è successo nella fase dell'incidente; ho visto soltanto quello che è accaduto dopo che c'è stato l'urto.

Quando è suonato l'allarme, mi sono vestito velocemente e sono andato sul ponte, dove ho visto la situazione. In particolare, in quel momento ho potuto notare che sostanzialmente lungo tutta la fiancata destra della nave vi erano fiamme con un'altezza tale da raggiungere sicuramente la coperta ma anche la lancia di salvataggio, posizionata a 15 metri sopra la coperta, che è stata bruciata, tant'è vero che sono rimaste solo le gruette di sospensione della lancia di salvataggio.

Ho visto una sagoma che si allontanava dallo scafo, una sagoma che evidentemente ci aveva urtato e che piano piano si stava allontanando, non so se per effetto dell'inerzia o se per il fatto di aver inserito la marcia indietro, anche se non credo, perché il movimento era abbastanza lento. Non sono riuscito a distinguere se fosse un traghetto o qualche altro tipo di natante: era comunque un natante, che poi è scomparso perché la visibilità si è ridotta moltissimo, sia per effetto del notevole fumo che veniva

emanato dall'incendio, sia per la nebbia presente - c'era un po' di nebbia - che ha drasticamente ridotto la visibilità; per darvi un'idea, avevo difficoltà a vedere la prora della nave, quindi penso che ci fossero meno di 150-200 metri di visibilità.

PRESIDENTE. Vorrei chiederle due cose rispetto a quello che ci ha appena riferito.

Ci interesserebbe capire anche quello che è accaduto durante la giornata, prima dell'impatto. In particolare, vorrei sapere da lei se ricorda di alcune operazioni fatte alla cisterna n.6 della nave, perché a noi risultano degli elementi riguardanti una lavorazione in corso sulla cisterna n.6 nel tardo pomeriggio di quel giorno, prima dell'impatto del traghetto.

Vorremmo anche sapere ciò che è avvenuto dopo l'impatto, cioè la gestione del tentativo di spegnere l'incendio e la gestione successiva, quando cioè il comandante, resosi conto che non eravate in grado di affrontare l'incendio, ha deciso di lasciare la nave ed ha disposto l'abbandono della nave da parte vostra. Posso chiederle di provare a concentrare il racconto anche su questo? La ringrazio.

PAVANETTO. D'accordo.

Per quanto riguarda la giornata che ha preceduto l'incidente, fu un giorno di lavoro normale. La nave arrivò in rada, dove diede fondo.

Quanto alle operazioni sulla cisterna n.6, c'era l'esigenza di effettuare un trasferimento di *slop*, di acque di sentina del locale macchine ad un compartimento della zona carico. Per quel che mi ricordo, ci fu un collegamento con una linea volante, come si usa fare, dalla mandata della pompa di sentina della macchina alla coperta e, attraverso un portellino, si versò il contenuto di queste acque nella cisterna n.6, che era vuota: non eravamo completamente pieni. È un'operazione che si usa fare.

La cisterna durante queste operazioni è comunque inertizzata ed il liquido che viene trasferito è non infiammabile: ci puoi mettere un *flash point* inferiore a 60°C e ciò non crea problemi dal punto di vista tecnico per quanto concerne la sicurezza in mare. Questo è quello che è stato fatto.

Penso che l'operazione sia finita in serata perché poi sono andato a dormire: si trattava sostanzialmente di pompare per tre o quattro ore. Questa fu l'unica operazione fatta quando eravamo alla fonda. Per il resto, fu una normale guardia sul ponte e tutto si svolse regolarmente (controllo di posizione, traffico e quant'altro).

PRESIDENTE. Le chiedo soltanto una precisazione: lei ha parlato di un'operazione della durata di tre o quattro ore: lei ha visto dunque avviare questa attività prima delle 16, visto che poi ha finito il suo turno?

PAVANETTO. Sì, è corretto.

PRESIDENTE. L'operazione dunque è stata avviata prima delle 16 e doveva essere conclusa tra le 16 e le 20, mentre era di turno il comandante Chiesa.

PAVANETTO. Sì, anche se io non ho visto avviare le operazioni perché è iniziato tutto dopo le 16. Non ho visto quindi l'inizio, ma sapevo che si era programmato di fare questo tipo di attività e che tutto doveva concludersi intorno alle ore 20 o 22. Penso che, nel momento in cui è avvenuto l'incidente, non fosse in corso nessuna operazione e comunque sia parliamo di un evento totalmente collaterale all'incidente; secondo me, non c'entra assolutamente niente con l'incidente, non può aver avuto alcuna rilevanza.

PRESIDENTE. Lo spostamento delle acque di sentina all'interno delle cisterne è un'operazione che facevate costantemente o era la prima volta?

PAVANETTO. Non veniva fatta costantemente, perché normalmente le casse di raccolta che ci sono in sentina sono sufficienti per il periodo tra un approdo in porto e l'altro per cui, quando si è in porto, si collega la manichetta portuale e si scarica direttamente a terra. Quel giorno dovevamo stare in rada e, quando siamo arrivati in porto, avevamo le casse piene, per cui dovevamo provvedere in qualche modo allo smaltimento di quel quantitativo di acqua sporca.

PRESIDENTE. Ricorda, invece, che cosa è successo dopo? In particolare, ricorda che cosa ha fatto lei nella gestione dell'incendio, quali indicazioni ha avuto e poi che cosa è successo quando il comandante ha dato l'ordine di lasciare la nave?

PAVANETTO. Dopo che si è verificato l'incidente è suonato l'allarme e siamo saliti sul ponte. Abbiamo cercato di organizzare l'emergenza secondo le procedure di bordo. Abbiamo attivato l'impianto antincendio. Per quanto mi riguarda, in particolare, ero addetto alla movimentazione dei *monitor* antincendio, così da dirigere il getto nel punto in cui più o meno si

vedevano le fiamme che si alzavano in modo pericoloso o troppo pericoloso.

Eravamo in contatto radio con la stazione di terra, con cui facevamo comunicazioni: io stesso credo di aver fatto una comunicazione, perché mi chiedevano ripetutamente la posizione.

Quindi, prendevo la posizione dal GPS e gliela passavo: lo facevo io, così come il comandante e gli altri ufficiali. Abbiamo continuato poi in coperta con il *team* antincendio, che era guidato dal primo ufficiale, il signor Chiesa - io stavo sul ponte ed egli era in coperta - agendo con le manichette antincendio, per cercare di raffreddare la zona del lato dritto, in modo da evitare gli aumenti di temperatura che, ovviamente, avrebbero potuto essere pericolosi.

Abbiamo continuato questa attività per circa un'ora. Nel frattempo c'è stato qualche ferito e anche Chiesa è rimasto ferito, perché qualche fiammata lo ha sfiorato ed è rimasto leggermente ustionato sul volto e sulle mani: è accaduto sia a lui che a qualche altro, mi pare. Dopo circa un'ora di questa attività antincendio, il comandante si è reso conto che, effettivamente, non c'era la possibilità di domare le fiamme, perché continuavano ad essere alte e la quantità di petrolio sversato era considerevole, pari a circa 7.000 tonnellate: pertanto ha ordinato di

abbandonare la nave. Ci siamo portati tutti sul lato sinistro e ci siamo imbarcati sulla lancia: io sono stato l'ultimo a scendere e mi sono messo al timone, abbiamo ammainato e siamo andati via. Ho cercato di puntare verso il luogo in cui mi sembrava di vedere la sagoma di un rimorchiatore, affinché potesse raccoglierci e portarci a terra. Questo è più o meno quello che ricordo.

PRESIDENTE. Chiedo al nostro audito se ricorda l'aspetto riguardante i libri di bordo: ad un certo punto, infatti, sembra che non si siano più ritrovati i libri di carico e scarico della nave e, invece, sappiamo che è stato lei ad essere inviato dal comandante per recuperare i libri di bordo, i libri di carico e scarico. Ricorda questa parte?

PAVANETTO. Ricordo che il comandante mi disse: «Prendiamo il giornale di bordo». Mi pare però che sia stato preso solamente il giornale parte III, che avevamo sul ponte.

PRESIDENTE. Quindi sulla plancia.

PAVANETTO. Lì dove tutti eravamo raccolti. Forse è stato preso anche il giornale parte II, però di questo non sono certo. Comunque è un elemento che potete facilmente verificare, vedendo se c'è o non c'è il giornale parte II.

PRESIDENTE. È stato lei a prendere fisicamente questi libri?

PAVANETTO. Sì: il libro parte III l'ho preso io. Siamo anche andati giù in cabina, per prendere il libro parte II. Eravamo in due: io e il terzo ufficiale, mi pare.

PRESIDENTE. Rolla?

PAVONETTO. Rolla, esattamente.

Quindi mi pare di ricordare che li abbiamo presi tutti e due.

PRESIDENTE. Le faccio un'altra domanda: quando facevate i turni di guardia, erano sempre accesi sia il *radar* che il GPS?

PAVANETTO. Il GPS è sempre acceso, non si spegne mai.

Quanto al *radar*, questo non glielo posso dire, perché il terzo ufficiale Rolla montava di guardia alle 8 di sera e io alle 10 dormivo.

PRESIDENTE. Quando montava di guardia, teneva acceso il radar?

PAVANETTO. Il *radar* lo tenevo sempre acceso.

PRESIDENTE. Si tratta di un *radar* che dà segnalazioni acustiche quando c'è l'avvicinamento di una nave?

PAVANETTO. Può essere impostato per dare l'allarme in caso di avvicinamento: dipende da come lo si è settato. Di *radar* ne avevamo due e di conseguenza si tendeva a tenerli sempre accesi, sia in rada, sia in navigazione. In navigazione, ovviamente, non si potevano assolutamente spegnere. E in rada, lo stesso.

PRESIDENTE. Il *radar* si teneva acceso.

PAVANETTO. Si teneva acceso, sì. Non saprei dire se fosse impostata la funzione di allarme in avvicinamento.

PRESIDENTE. Però, quando a lei toccava il turno di notte, il *radar* lo teneva acceso.

PAVANETTO. Assolutamente.

PRESIDENTE. Il GPS era sempre acceso, perché permette di avere sempre la posizione.

PAVANETTO. Permette di avere la posizione della rotta, quindi va sempre tenuto acceso.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, desidero ringraziare il signor Pavanetto per essere qui oggi, con noi. Abbiamo cercato di fare un *focus* sugli avvenimenti che si svolsero sulla petroliera, al fine di avere le testimonianze dai protagonisti che, nella notte del 10 aprile 1991, videro con i propri occhi alcune delle manovre fatte ma anche di avere testimonianze relative ai giorni precedenti o ai giorni successivi.

Innanzitutto, visto che so per certo che il signor Pavanetto tornò sulla Agip Abruzzo anche dopo qualche giorno, per poter fare delle operazioni,

gli chiedo se ricorda, per caso, se ci furono dei trasferimenti di carico su delle bettoline, nei giorni successivi, o dei travasi di materiali che erano all'interno della petroliera.

In precedenza il nostro audito ha parlato dei libri di bordo e dei documenti che egli stesso recuperò. Abbiamo fatto delle domande specifiche anche al suo collega, audito due giorni fa. Sappiamo che è un obbligo del comandante portare con sé i libri: quindi non era un'opzione, ma era proprio un obbligo. Immagino che lei abbia avuto l'ordine dal comandante stesso. Le chiedo dunque se i libri erano presenti con voi nella sala o erano in più luoghi diversi. Non ho idea se i libri di bordo devono essere tutti nello stesso posto o se sono collocati in zone diverse della nave. Lei prima ha detto che li ha presi fisicamente. Ci può ricordare a chi li ha dati, una volta che li ha presi in consegna? A chi ha consegnato questi libri, una volta che li ha presi?

Forse non ho capito, ma non so a chi li ha consegnati.

PAVANETTO. Finché l'incendio era attivo, non ci fu consentito di salire a bordo della nave, per ovvie ragioni. Dopo circa due o tre giorni riuscirono a spegnere l'incendio e così abbiamo cominciato a fare i primi *survey* a

bordo, a cui partecipai anche io. Quindi la risposta è affermativa: dopo tre giorni andai a bordo della nave anche io.

Per quanto riguarda i libri e i documenti, il libro parte II, normalmente, viene tenuto in cabina dal comandante. Si tratta del libro di contabilità, dove si annotano tutte le operazioni fatte a bordo, gli imbarchi, la movimentazione del personale e il comandante ci mandò giù a prendere questo libro.

Il libro parte III, invece, rimane sempre in plancia perché deve essere compilato dagli ufficiali di guardia. Quando andammo giù, il libro fu preso e ce lo siamo passati di mano tra di noi. Onestamente, non ricordo a chi fu dato, perché eravamo due o tre ufficiali: c'erano due ufficiali più l'allievo e non so dire con certezza chi l'abbia tenuto e portato a bordo. Potrebbe essere stato l'allievo, che se n'è fatto carico.

PAGLINI (M5S). Quindi lei era con l'allievo e lo ha dato all'allievo?

PAVANETTO. Ero con l'allievo e con il terzo ufficiale, poi ci siamo ricongiunti con il comandante e i libri li abbiamo passati a uno di questi due.

PAGLINI (M5S). Non capisco. Il comandante le ha dato l'ordine di prendere i libri, lei era con l'allievo ed è andato a prendere i libri. Poi è venuto il comandante e che cosa è accaduto?

PAVANETTO. Poi siamo scesi tutti alla zona di imbarco, che è sulla coperta, lato sinistro, e i libri li ho passati a qualcuno, probabilmente all'allievo.

PAGLINI (M5S). Visto che c'era anche il comandante, che aveva dato l'ordine di prendere i libri, non riesce a fare un *focus* e magari a ricordare a chi li ha dati?

PAVANETTO. Non riesco a ricordare, non so dirlo con precisione. Non li avevo io in mano, quindi a qualcuno li ho passati, perché dovevo stare al timone. Non riesco a ricordare con precisione a chi ho dati quei libri. Comunque le persone erano sostanzialmente quelle: o il terzo ufficiale o l'allievo o li ha presi il comandante stesso. Questo è quello che riesco a ricordare.

FLORIS (FI-PdL XVII). Signor Presidente, desidero preliminarmente ringraziare l'audito per la sua presenza. In primo luogo vorrei sapere quali sono i compiti del secondo ufficiale a bordo. Lei poi ha detto che deve aver visto il fuoco, quindi vorrei capire da dove l'ha visto provenire, dove si sviluppava? Inoltre, lei ha parlato dell'attivazione dell'impianto antincendio, che però mi sembra che vada in automatico (qualcun'altro ha detto che va più o meno in automatico). Mi ha colpito quando ha detto che è stata speronata da un traghetto, poi ha parlato di un natante e ha detto che lo aveva anche visto, c'era la sagoma.

PAVANETTO. Ovviamente era abbastanza alta quindi ho pensato al traghetto.

PRESIDENTE. Faccia questa precisazione.

PAVANETTO. Ho dedotto che fosse un traghetto dal fatto che la sagoma era piuttosto alta, che i traghetti si sviluppano in altezza, perché ovviamente devono avere cabine. Sicuramente non era una bettolina o un'imbarcazione

di questo tipo, visto che poi sono girate voci in tal senso. Sicuramente non era un mezzo di quel tipo.

FLORIS (FI-PdL XVII). Mi interesserebbe un suo parere circa le procedure sul *radar*. Infatti, quando un'imbarcazione è ferma alla fonda dovrebbe avere, proprio per questo, gli allarmi inseriti per eventuali incidenti con qualche nave in avvicinamento; intendo dire che se una nave si avvicina e si è costretti a fare una manovra di emergenza, se non la si fa tempestivamente, non è che si sposti in due minuti una nave come l'AGIP Abruzzo.

Per la sicurezza dovrebbe quindi esserci un controllo pressoché continuo e costante di ciò che avviene; diremmo che forse il controllo del *radar* è l'elemento più importante per la sicurezza quando una nave è ferma.

L'altro interrogativo che mi pongo riguarda il collegamento tra voi e i soccorsi. Più volte abbiamo sentito i soccorritori pronunciare parole del tipo: dove siete? Non vi vediamo. Posto che le navi non si vedano con i GPS, la localizzazione può venire comunicata molto velocemente; quindi qualcosa mi suona un po' allarmante: come è possibile che li cerchino e non li vedano quando, per la tempestività dei soccorsi, praticamente ci si può

dirigere verso la nave anche senza vederla con gli strumenti che si hanno a bordo?

L'ultima domanda, che naturalmente ho posto al primo ufficiale prima che a lei, è se lei ritiene che, dati i sistemi di sicurezza dell'AGIP Abruzzo, vi fosse pericolo di esplosione della nave.

PAVANETTO. I compiti del secondo ufficiale sono quelli di organizzare, prendere la guida di un *team* di sicurezza e andare a combattere l'incendio laddove è sorto. Si ipotizzano sempre incendi di piccole dimensioni che sorgono a bordo.

PRESIDENTE. Vorremmo conoscere i compiti del secondo ufficiale sia in caso di emergenza, che quelli ordinari, se ci sono.

PAVANETTO. I compiti ordinari del secondo ufficiale sono ovviamente la guardia sul ponte durante la navigazione, la guardia durante le operazioni di carico e scarico, quindi il maneggio del carico; poi si deve occupare della parte relativa alla sicurezza, quindi di riordino, verifica, manutenzione di tutte le strumentazioni di sicurezza. Questi sono sostanzialmente i ruoli del secondo ufficiale; oltre a questi è chiamato ad occuparsi della farmacia:

diciamo che funge da medico di bordo, si occupa anche di tale aspetto.

Questo per quanto riguarda i compiti; non so se sono abbastanza esaustivo.

PRESIDENTE. Completì quel ragionamento sull'emergenza.

PAVANETTO. Quando succede un'emergenza c'è un segnale di allarme che - lo ripeto - viene lanciato dal comandante. Pertanto, la prima cosa che deve fare il secondo ufficiale è andare sul ponte, raccogliere tutti gli elementi, le informazioni che ci sono a disposizione e che probabilmente l'ufficiale di guardia ha già raccolto, quindi si discute con il comandante rispetto al tipo di strategia adottare. Dopo di che, nella prima fase il comandante ha ritenuto di tenermi sul ponte in plancia al comando dei *monitor* di bordo, perché ovviamente avevamo messo in moto il sistema antincendio ad acqua, quindi stavamo pompando acqua; i *monitor*, che erano in coperta ed erano distribuiti lungo tutta la lunghezza della nave, erano di tipo aereodinamico; i comandi erano sulla plancia e io cercavo di dirigerli in modo da puntare verso le fiamme più alte.

Questo nella prima fase, poi ho scambiato qualche comunicazione con quelli di terra, perché continuavano a chiedere la posizione, che gli fu data più volte sia da me che da altri ufficiali e anche dal comandante. Dopo

questa fase il comandante mi disse di andare in coperta, di dare una mano al primo ufficiale, che a sua volta era già in coperta, e di occuparmi anche io di organizzare il *team*. Infatti, il primo ufficiale era stato leggermente ferito, come dicevo prima, quindi ho condotto io la squadra di emergenza nelle varie operatività in coperta, con manichette flessibili sempre ad acqua.

Una delle prime cose che feci subito appena sono stato chiamato sul ponte fu quella di andare due "copertini" più basso nel locale schiumogeno (si chiama così) ad aprire la valvola dello schiumogeno. È vero, infatti, che l'impianto antincendio parte in automatico schiacciando un bottone, però per la parte ad acqua; per avviare la parte schiumogena, invece, bisogna andare *in loco*, schiacciare un bottone e far partire la pompetta a schiuma che è collegata al relativo serbatoio. Ciò è stato fatto, poi per sicurezza sono intervenuto sulla valvola manuale del serbatoio della schiuma, per essere certi che l'aspirazione fosse totalmente aperta; quindi abbiamo cercato di forzare un po' la valvola in apertura per assicurarci che fosse aperta, dopo di che io sono andato in coperta assieme alla squadra antincendio. Questo per quanto riguarda l'impianto antincendio.

Quanto alla procedura *radar*, nelle norme non è scritto esattamente se con la nave alla fonda (in rada) debba essere impostato o meno il

Closing point of approach (CPA), il punto di approccio, chiamiamolo il cerchio di sicurezza.

È richiesta l'effettuazione di un servizio di guardia, utilizzando tutte le tecnologie di bordo e mantenendo, se serve, i *radar* a bordo in moto. Questo è quanto le norme di sicurezza richiedono.

Noi lo facevamo sempre per abitudine perché, ripeto, ne avevamo due a posto. Se l'allarme fosse impostato, non lo so. Se anche fosse stato impostato, con la velocità di avvicinamento di un mezzo così veloce, come un traghetto, a un raggio di distanza di sicurezza di due miglia dalla nave come normalmente viene impostato in rada portuale, se anche fosse suonato un allarme, una nave come la nostra all'ancora ben poco avrebbe potuto fare.

L'unica cosa che può fare, eventualmente, è suonare, emettere segnali sonori ed eventualmente chiamare con la radio e cercare di farsi notare in qualche modo. Ovviamente la manovra non si riesce a fare perché c'è bisogno di venti, trenta minuti per avviare la macchina e tutto il resto. Col termine muoversi si intende solamente sempre intorno all'ancora perché con l'ancora non si riesce a salpare in tempi rapidi.

Quanto alla comunicazione con i soccorsi, in effetti questo è strano. Avevamo le coordinate sul GPS (il nostro era sempre in moto) e

continuavamo a dare le comunicazioni, ma loro dicevano che non ci vedevano.

Con riferimento al fatto che non ci vedessero da una parte, bisogna dire che c'erano parecchie navi in rada e, quindi, potevano confondere una nave con l'altra. Evidentemente non riuscivano a vedere le fiamme e quale fosse la nave incendiata. Le ripeto che le fiamme erano sul lato dritto (quindi sul lato mare e non sul lato terra). Probabilmente avevano difficoltà a vederle. Abbiamo però dato le coordinate del GPS e così dovrebbe essere abbastanza semplice localizzarci e trovarci. È un'operazione effettivamente elementare.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ma su questo tema vorrei sottoporle due questioni: lei ha appena detto che le fiamme erano sul lato del mare e non su quello della terra. Due giorni fa il signor Chiesa ci ha detto che la nave aveva la prua a 300 gradi, quindi il lato dritto era verso terra. Quindi, in teoria, proprio il lato dritto doveva essere quello esposto alla visione da terra.

La seconda osservazione che le vorrei sottoporre è la seguente: dalle registrazioni di cui disponiamo risulta che lei era un po' sulla plancia, un po' giù, nei primi dieci minuti. In tutte le registrazioni su canali VHF il

comandante Superina continua a comunicare non delle coordinate precise (vado a memoria e potrei sbagliare, i colleghi possono essere più precisi su questo punto). Egli continua a dare un'indicazione del tipo: siamo a 2,7 miglia dalla Vegliaia. Questa è un'indicazione molto generica. Avendo davanti il GPS per comunicare la posizione, non è - ripeto - un'indicazione esatta. Questo fatto ci ha molto preoccupato.

PAVANETTO. Mi scusi, 2.7 miglia da dove?

PRESIDENTE. Dalla Vegliaia. Tra i due punti possono ovviamente passare infinite rette, in quanto il secondo punto può essere spostato moltissimo lungo l'asse rispetto alla costa (può infatti essere parallelo o inclinato). Se il faro della Vegliaia è qui, io posso essere a 2,7 miglia in questo punto, ma anche in quest'altro. C'era un arco che aveva come centro il faro della Vegliaia, eppure il comandante Superina continuava a dire 2,7 miglia dalla Vegliaia.

Noi abbiamo considerato questo elemento come legato alla concitazione, però il comandante lo ha ripetuto due o tre volte durante le comunicazioni via radio e non ha mai dato invece il punto esatto delle coordinate Loran.

PAVANETTO. Questo mi pare strano, perché se ha detto che erano a 2,7 miglia dalla Vegliaia, ha dato sicuramente anche un rilevamento. Il rilevamento con distanza dà il punto nave. Siamo a Sud-Ovest e il rilevamento l'ha sicuramente dato. Dare solamente il numero della distanza è una informazione indicativa. Bisogna dare un rilevamento e sono sicuro che in qualche modo l'ha dato.

Ricordo che più volte diedi personalmente le coordinate in gradi primi e secondi, come vi risulterà dalle registrazioni. Quindi, la posizione fu data e quindi doveva essere estremamente facile da raggiungere.

Quanto alla rotta, non ricordo che prora avevamo. Sinceramente non ricordo. Se l'indicazione dei 300 gradi è corretta, allora - sì - il lato dritto era verso la costa e si sarebbero quindi dovute vedere le fiamme. Questo conferma che c'era nebbia perché non riuscivano a vederle.

PRESIDENTE. O molto fumo intorno.

PAVANETTO. Se è confermato che la prora è a 300, allora è così.

Mi è stato chiesto in ordine ai pericoli di esplosione di una nave come la nostra.

Diciamo che la nostra era una petroliera tradizionale, dotata di impianto gas inerte e sostanzialmente tutte le cisterne erano inertizzate. Eravamo a metà carico - avevamo circa 80.000 tonnellate di *crude* a bordo - e normalmente, con una nave in queste condizioni, non ci sono pericoli di esplosione. È chiaro che, quando si verifica una collisione, è questione di casistica, in quanto tutto dipende da come si svolgono gli eventi. Ad esempio, se la collisione avesse riguardato una cisterna laterale senza carico, probabilmente non sarebbe successo niente. La collisione ha invece riguardato proprio una cisterna - la n.7 - con il carico a bordo.

Pur trattandosi di una cisterna inertizzata, quando si apre il buco ovviamente l'aria entra e, quindi, si crea la miscela esplosiva. L'urto determina lo *sparkling*, che serve per incendiare la miscela. Di conseguenza, si incendia tutto. La nave era a posto sotto il profilo della sicurezza e, quindi, aveva tutto ciò che è necessario, in conformità alle norme applicabili. Pertanto, ritengo che non ci fossero pericoli.

IL PRESIDENTE. Le vorrei chiedere di puntualizzare il momento in cui lei ha la percezione della nebbia. Durante la permanenza in rada? Quanto ha colto la presenza della nebbia? Quando si è ritirato in cabina?

PAVANETTO. Sì.

IL PRESIDENTE. Un'altra domanda attiene al suo periodo di impiego dopo questo episodio. Dopo l'incidente lei ha continuato a svolgere i suoi incarichi presso l'Agip o ha cambiato comando? Le vorrei chiedere di rappresentarci qual è stato lo sviluppo della sua carriera in seguito e se ha avuto altri impieghi lavorativi con gli stessi ufficiali, il comandante Chiesa e il comandante Superina.

PAVANETTO. Nel pomeriggio, mentre stavo finendo la guardia verso le ore 16, si cominciava a intravedere qualche banco di nebbia che andava, veniva e scompariva. Quindi, c'era della foschia in giro.

Quando sono andato sul ponte - erano circa le ore 22 quando è successo l'incidente - ho avuto l'impressione che vi fosse nebbia. Quanto fosse nebbia e quanto fumo, ho qualche difficoltà a dirlo. Quando abbiamo messo giù la lancia di salvataggio e abbiamo dovuto navigare per raggiungere il rimorchiatore che stava in prossimità, ho avuto difficoltà a vederlo e non era molto lontano. Ciò vuol dire che, trovandoci noi a livello mare, quella poteva essere solamente nebbia. In quella fase c'era nebbia.

Quando siamo arrivati a terra ho avuto maggior conferma che si era alzato un bel nebbione. Arrivati a terra c'era infatti nebbia in modo abbastanza sicuro.

PRESIDENTE. E per quanto riguarda i suoi impieghi?

PAVANETTO. Per quanto riguarda i miei impieghi, io sono rimasto a Livorno e ho seguito tutte le successive operazioni fatte sulla nave, cioè il trasferimento del carico dall'Agip Abruzzo all'Agip Piemonte che sono durate grossomodo da aprile fino all'inizio di giugno. Quindi sono rimasto a seguire le operazioni di inertizzazione della nave insieme ad alcuni gruppi di lavoro esterni che venivano da una ditta specializzata, e poi, quando siamo stati in grado di farlo, abbiamo provveduto al trasferimento.

In seguito sono sbarcato per un breve periodo e subito dopo fui chiamato da un'altra società di navi traghetto con la quale ho lavorato per tutta l'estate. In seguito mi richiamò la SNAM chiedendomi se volevo tornare ad imbarcarmi con loro o se volevo lavorare a terra. Ho deciso di provare, quindi sono andato a Milano e ho cominciato a lavorare a terra nell'ufficio sicurezza della SNAM dove sono rimasto per quattro anni,

dopodiché sono stato inserito nel gruppo ENI, sempre a terra, e mi sono occupato di sicurezza marittima e navale.

PRESIDENTE. Posso chiederle come mai si concluse la sua attività con l'ENI? Aveva un contratto a tempo determinato, soltanto per i viaggi, oppure ha deciso lei di sospendere l'attività?

PAVANETTO. Ho deciso io di sospenderla. Avevamo un contratto a tempo indeterminato e dopo i primi contratti di questo tipo si passa in continuità, quindi si fanno cinque mesi a bordo e due mesi a terra; però io, in quella situazione, avevo deciso di smettere per poter navigare con altre tipologie di navi, più rilassanti.

PRESIDENTE. Le definisce più rilassanti perché non navigavano su tratte internazionali?

PAVANETTO. No, perché portavamo un carico più piacevole del petrolio.

Comunque in seguito mi hanno chiamato ad occuparmi di sicurezza e anche alla luce di quello che ho fatto nel periodo di imbarco con l'Agip

Abruzzo, ho voluto provare e ho accettato. In seguito mi sono trovato bene e sono rimasto.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei chiedere al signor Pavanetto se ha mai avuto modo di vedere i filmati in cui si vede la sagoma dell'Agip Abruzzo che prende fuoco - a proposito di quanto ha detto sulla nebbia e sul fatto che non si riusciva a capire dalla prua - e, se li ha visti, quali impressioni ne ha avuto.

In secondo luogo, vorrei sapere - ovviamente se lo ricorda - se ha preso libri di bordo o giornali di bordo, perché sono due cose diverse.

Inoltre, all'inizio del suo racconto ha detto che aveva visto sfilare la sagoma di una nave. Lei è uomo di mare, quindi immagino che anche all'epoca avesse in mente le dimensioni di un traghetto passeggeri e le dimensioni di una bettolina. Si ricorda che impressione le fece questa sagoma? Poteva essere una bettolina o un traghetto? Se non ricordo male la differenza tra le due imbarcazioni è molto grande. Si ricorda in quale direzione andava questa sagoma, cioè su quale lato della petroliera sfilava? Lei era sulla poppa dell'Agip Abruzzo, quindi avrebbe dovuto vedere su quale lato stesse sfilando questa sagoma che ha definito incandescente.

Abbiamo bisogno di saperlo anche per capire se stava andando avanti o indietro.

Ancora, lei dice che si è occupato, nei giorni successivi, dello scarico dell'Agip Abruzzo e che una ditta specializzata si è occupata dell'allibo. Ci può dire di quale ditta specializzata si trattava? Si ricorda, più o meno, quanti viaggi fece e che cosa trasportò?

Inoltre, dalle dichiarazioni da lei rese nel 2009 si evince chiaramente che ascoltò, insieme ad altre persone, le registrazioni delle conversazioni che si tennero quella notte, dato che era la stessa SNAM che aveva questi nastri registrati. Quindi voi avete riascoltato queste registrazioni. Lei dice che avevate riascoltato le comunicazioni radio perché avevate le registrazioni, quindi diamo per scontato che la SNAM possedesse tali registrazioni. Alla luce di questa sua testimonianza diretta e chiara, lei ci sa dire, ed eventualmente ce lo può confermare, se era prassi che la SNAM tenesse un archivio delle registrazioni?

PAVANETTO. Per quanto riguarda i filmati, se si esclude qualche *flash* che mi è stato mostrato in sede, credo di non averli mai visti per intero.

Per quanto riguarda i libri o giornali di bordo, sono la stessa cosa. Sono la parte prima, la parte seconda e i giornali di navigazione sono la

parte terza. Quando il comandante ci diede l'ordine di andare a prendere i giornali, io mi sono preoccupato della parte seconda perché la parte terza l'avevamo già sul ponte, l'avevamo già portata. Ripeto che non ricordo che fine abbiano fatto questi giornali. Non ricordo a chi personalmente li ho consegnati.

Per quanto riguarda i filmati, ho visto alcuni spezzoni che giravano in SNAM, quindi la persona che coordinava quella parte dell'inchiesta ci ha fatto vedere qualcosa della situazione e della sua evoluzione nelle prime fasi e in quelle successive, cioè il fatto che la nave continuasse a bruciare e che non si poteva salire a bordo. Non ho però visto tutta la scena al completo.

La sagoma, come ho detto prima, era piuttosto elevata in struttura, ovviamente più bassa di noi perché la nostra era una grossa nave. Da questo ho dedotto che doveva trattarsi di una nave tipo traghetto, o qualcosa del genere. Ho escluso nel modo più assoluto che fosse una bettolina. Ripeto: era troppo grande e troppo alta, anche se poi nella comunicazione che ho fatto probabilmente sono stato colto dall'eccitazione e ho detto che qualcosa ci era venuto addosso e non sapevo se era una nave o una bettolina. Può darsi che abbia detto questa frase, ora non ricordo

esattamente, comunque la mia impressione era che si trattasse di una nave alta e quindi probabilmente un traghetto.

La nave è sfilata dal lato dritto. È entrata dal lato dritto e si è sfilata, leggermente sguardata, sempre dallo stesso lato, cioè da dove si era infilata. Non poteva sfilarsi dall'altra parte, ovviamente, e si è allontanata. Andava indietro.

PAGLINI (M5S). Quindi da poppa lei vede la nave che va a marcia indietro.

PAVANETTO. Sì, lo ripeto. Che fosse dovuto al moto della macchina non credo. Era abbastanza lenta, quindi forse si muoveva in quella direzione a causa dell'energia inerziale che aveva acquisito dall'urto.

PRESIDENTE. Signor Pavanetto, si concentri su questo punto. Si ricorda se il comandante Superina diede l'ordine di muovere la petroliera in avanti per cercare di sfilare la nave? A noi risulta che lui diede l'ordine di provare ad andare in avanti con la petroliera e che dopo dieci minuti dall'inizio di questo tentativo i motori si sono spenti. C'è stato anche un secondo tentativo con l'idea di allontanarsi dal fuoco. Questa cosa lei se la ricorda?

PAVANETTO. Sì, la ricordo. Sono gli ordini impartiti dal comandante al direttore di macchina proprio con l'intenzione di staccarsi dalla pozza di fuoco che era vicino alla fiancata perché scaldandosi il ferro si metteva a repentaglio la sicurezza della nave.

PRESIDENTE. Questa cosa è successa quando la Moby Prince si era staccata e si stava allontanando o mentre la Moby Prince era incastrata?

PAVANETTO. No, la Moby Prince si è staccata subito. Ha dato il colpo ed è tornata indietro. Dopo è scoppiato l'incendio e si è pensato di spostare la poppa, mettendo in moto con la costa a dritta per tentare di allontanarsi.

Vengo ora alla società Smith che ha fatto l'allibo. Sostanzialmente la Smith si occupava di mantenere le condizioni di inertizzazione della nave. L'allibo doveva essere fatto con generatore di gas inerte esterno. Dovevano portare questi generatori con un altro mezzo; dovevano metterli in coperta e la coperta veniva collegata ai sistemi di gas inerte della nave, che veniva mandato nelle cisterne per l'inertizzazione. Aggiungo che, oltre a questo, hanno provveduto anche a installare delle pompe immerse dentro le

cisterne, con le quali, se non ricordo male, è stato fatto l'allibito sull'Agip Piemonte. Ciò è quanto ha fatto la Smith molti giorni dopo l'evento.

PRESIDENTE. Si ricorda se la Snam aveva le registrazioni delle comunicazioni e se si trattava delle vostre comunicazioni o delle comunicazioni sul canale 16?

PAVANETTO. Non esistono nostre comunicazioni; non era previsto un sistema di mantenimento delle comunicazioni, diversamente da quanto avviene adesso. Hanno le registrazioni che sono state fatte dalla pubblica autorità, penso, sul canale 16 (VHF). Non penso che abbiano altro e sono le stesse che anche io ho ascoltato.

IL PRESIDENTE. Vorrei chiederle quale era la condizione del comandante Superina per tutto il protrarsi delle operazioni. Fu fermo negli ordini o ci furono dei momenti di contrasto tra voi e con qualche ufficiale? Desideravo che si chiarisse questo aspetto.

Vorrei inoltre chiederle, alla luce del lavoro che lei ha svolto in questi anni e che - mi sembra - svolge tuttora per conto dell'Eni, se lei ha mai analizzato le criticità della situazione visto che credo sia un caso unico

nel suo genere. L'incidente dell'Agip Abruzzo è stato poi oggetto di studio per la condotta che si è tenuta?

PAVANETTO. La condotta del comandante Superina è stata ineccepibile. Ha fatto tutto ciò che si poteva fare. Ha chiesto consiglio a tutti; ha dato le disposizioni dovute e, a un certo punto, ha capito che era il caso di andare via e così abbiamo fatto perché non c'era altro da fare. Secondo me, si è comportato bene.

Per quanto riguarda la domanda sui conflitti con altri ufficiali sulla gestione, lo nego assolutamente. C'era un'armonia perfetta a bordo.

Diceva, suggeriva e chiedeva consiglio e, alla fine, decideva; quindi, ha fatto il comandante.

Per quanto riguarda l'analisi delle criticità da lì a poco la flotta Snam è stata ceduta. Di conseguenza, il gruppo di armamento marittimo è venuto a mancare e queste attività non sono state più seguite.

Non abbiamo più fatto gli armatori. Utilizzavamo mezzi noleggiati. Un minimo di analisi è stata fatta lì per lì per cercare di capire l'accaduto e se potevamo fare qualcosa di diverso rispetto a quello che abbiamo, se la posizione di fonda era opportuna o se era meglio dare alle navi delle procedure diverse. Abbiamo seguito procedure regolari perché è stato dato

fondo alla distanza giusta e al di fuori dell'area proibita. Le discussioni si sono innescate ovviamente durante la fase del dibattito perché erano stimulate anche dagli atti processuali e dagli avvocati che ci chiedevano supporto per cercare di capire come si poteva evitare o se era stata sbagliata qualcosa. Alla fine è morto tutto perché la società di navigazione è andata scomparendo. Queste sono esperienze che acquisisce l'armatore, che fa proprie, e sulla base di queste emana proprie procedure, migliora le procedure che ha in essere per cercare appunto di evitare fatti successivi.

Ma questo era un caso estremamente anomalo: c'erano molte navi alla fonda; la nave in uscita - questo è un pensiero mio - forse non ha controllato la stabilizzazione di rotta della nave fuori dal porto, ha continuato ad accostare e, alla fine, ci è venuta contro. È una casualità strana. Però penso che non ci sia niente di più di questo. Non hanno controllato il mantenimento della rotta della nave. Questo è ciò che penso si sia verificato perché quando si esce dal porto si mette il pilota automatico. Non si dovrebbe mettere subito quando si è in rada perché ci sono pericoli e altre navi che si muovono e, quindi, ci sono dei rischi maggiori. Quando si è fuori dalla zona di pericolo si mette il pilota automatico. A volte, si tende ad inserirlo appena si esce per accelerare le cose, ma va controllato perché non sempre aggancia. Se non aggancia, bisogna riprendere la guida

manuale e rifare l'operazione. Con il pilota automatico non ingranato e senza il controllo della stabilizzazione della rotta la nave ha continuato ad accostare piano piano e si è portato sulla nostra rotta. Questo è ciò che credo si sia verificato, se può essere di aiuto.

PRESIDENTE. La Snam ha mai fatto un'inchiesta interna ufficiale oppure vi ha solo assistito con gli avvocati e i periti?

PAVANETTO. Quello che è stato fatto è pubblico: c'è stato il dibattimento processuale.

PRESIDENTE. Non c'è stata dunque nessuna inchiesta interna di Snam?

PAVANETTO. No.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, non so se il signor Pavanetto è a conoscenza del fatto che, dopo 25 anni, c'è la prescrizione della falsa testimonianza. Se non ne è a conoscenza, glielo diciamo noi.

PRESIDENTE. Senatrice Paglini, non può dire una cosa del genere.

PAGLINI (M5S). Mi scuso, Presidente, è la mia poca esperienza.

PRESIDENTE. Proseguiamo.

PAGLINI (M5S). A proposito della cisterna n.6, nella precedente audizione il signor Leonardo Chiesa, ex primo ufficiale della petroliera Agip Abruzzo nel 1991, ci ha riferito che si stavano facendo delle operazioni di travaso: le chiedo se ci può confermare questo.

Mi scuso ancora, Presidente. Mi dispiace se ho detto delle cose che era meglio non dire.

Vorrei chiederle poi, signor Pavanetto, se era usuale che ci fossero dei natanti sotto bordo alle petroliere. Per lei era il primo viaggio o ne aveva fatti altri? Le era già capitato di vedere bettoline accostarsi alle petroliere, magari anche di notte?

Una volta che lei andò sul ponte, si ricorda se i motori della petroliera erano in moto o erano fermi?

Le chiedo, infine, se conosceva la società Agip Overseas Limited e se commerciava anch'essa in greggio. Era una società conosciuta nel vostro settore?

Infine, signor Pavanetto, lei prima ci ha fornito un dato molto importante: parlando del natante che vide personalmente sfilare a fianco dell'Agip Abruzzo, ha detto che non poteva essere una bettolina per le dimensioni che lei ricorda. Una bettolina è bassa sull'acqua, mentre un traghetto, se non sbaglio, nella parte più alta supera anche l'altezza del ponte. Perché questa cosa non è stata detta durante le audizioni che ci sono state in precedenza, neanche in quella del 2009?

PAVANETTO. Non fu detto che cosa?

PAGLINI (M5S). Le ripeto la domanda: perché non fu riferito questo particolare e si disse, invece, che si seppe che si trattava di un traghetto solamente dopo che fu reso ufficiale il ritrovamento del Moby Prince? Si ricorda come mai questa circostanza all'epoca non le venne in mente? La ringrazio.

PAVANETTO. Partendo da quest'ultimo punto, lei mi sta chiedendo perché non fu detto che era un traghetto. Ho capito bene?

PAGLINI (M5S). Esatto, si parlò sempre di bettolina.

PAVANETTO. Durante le comunicazioni via VHF siamo stati tutti generici, sia io che il comandante, perché non sapevamo che cosa fosse quel natante. Anzi, mi pare che il comandante abbia detto addirittura che si trattava di una bettolina, ma questo è da ricondurre alla concitazione del momento. Ripeto, l'impressione che io ebbi fu che fosse qualcosa che assomigliava ad un traghetto, anche se nel comunicare che qualcosa ci era venuto addosso posso aver detto che si trattava di una bettolina o di un traghetto.

PRESIDENTE. Mi scusi, signor Pavanetto, ma da chi coordinava i soccorsi, dalla Capitaneria o da altri che avevano l'autorità in quel momento, vi fu mai chiesto che tipo di natante vi avesse colpito? Non sto parlando del fatto che sia stato il comandante Superina a dirlo, perché le registrazioni del comandante Superina sul canale 16 le abbiamo e sono perfette: quello che le chiedo è se qualcuno vi abbia mai chiesto che tipo di natante vi avesse colpito.

PAVANETTO. Mi sembra che questa domanda sia stata fatta, anche se abbiamo risposto tutti in un modo, cioè che non sapevamo con esattezza che cosa fosse. Abbiamo lasciato aperte entrambe le ipotesi. Era un

traghetto o una bettolina? Non lo sapevamo, anche perché il distacco è stato abbastanza veloce e c'era poca visibilità, per cui avevamo difficoltà a discernere che cosa fosse. Poi, ragionando a mente fredda, uno ci pensa e non poteva essere una bettolina, perché le bettoline sono piccole.

PRESIDENTE. Però lei si ricorda che è stata fatta questa domanda.

PAVANETTO. Sì. Si cercava di capire che tipo di nave fosse, in questo senso.

Per quanto riguarda le operazioni alla cisterna n.6, confermo che per quando io ho smontato dalla guardia era stato programmato un trasferimento di acque di sentina dal locale macchine alla cisterna n.6 centrale, attraverso un portellino. Penso che sia stato fatto, anche se dopo l'incidente nessuno è andato a controllare se l'operazione fosse avvenuta o meno; mi pare comunque che il trasferimento sia stato fatto. Direi quindi di poterlo confermare.

Venendo invece al discorso della presenza di natanti sotto bordo, nessun natante si può avvicinare alla nave, se non ha un preciso permesso. Ne consegue che, ad esempio, se devono essere fatte operazioni di *bunkeraggio* e deve arrivare una bettolina, ci deve essere prima di tutto una

comunicazione attraverso l'Agenzia marittima per coordinare il tutto. Poi ci deve essere una comunicazione tra la nave e la bettolina; si individua così la bettolina in arrivo e si segue tutta la fase di approccio, si coordina l'ormeggio e tutto il resto. È un'operazione che viene ovviamente coordinata.

Questo è l'unico caso in cui un natante si può avvicinare alla nave, al di là della pilotina per l'imbarco del pilota e cose di questo tipo. Normalmente nessuno si avvicina alle navi, è vietato.

Questo oggi vale ancora più di prima, perché è entrata in vigore una nuova normativa in materia di *security*, per cui nessuno si può avvicinare alle navi senza un permesso, nel modo più assoluto, salvo che vi sia l'autorizzazione del comandante.

Aggiungo poi che la motrice principale della nave era ferma, come sempre accade quando ci sono in previsione soste di una certa durata. Siamo arrivati all'incirca alle 15 e si prevedeva di andare all'ormeggio il giorno successivo: in questi casi è chiaro che la motrice viene spenta, non può rimanere in moto.

Per quanto riguarda la società alla quale la senatrice Paglini ha fatto riferimento, mi pare di aver sentito nominare una società Agip Overseas: si tratta di una di quelle società create all'estero per la commercializzazione di

prodotti, che non hanno a che fare in alcun modo con armamenti navali o cose del genere. In ogni caso, non so dove fosse questa società, né l'ho sentita nominare nella situazione specifica. Poi nel corso degli anni questo nome è girato e si è sentito, ma non in correlazione all'evento e non per il caso specifico.

PAGLINI (M5S). Le avevo chiesto poi se il motore dell'Agip Abruzzo fosse fermo.

PAVANETTO. Sì.

PRESIDENTE. Su questo è sicuro? Quello di cui parliamo è chiaramente il motore di movimento. C'è però un altro motore che rimane acceso per altri motivi, per mantenere il freddo o per cose di questo genere?

PAVANETTO. Ci sono i *diesel* generatori per mantenere ovviamente le utenze di bordo (luce elettrica, frigoriferi, condizionatori e tutto quello che serve). Sono dei piccoli *diesel* generatori, che hanno una potenza di circa 1.500 - 2.000 cavalli, ma la motrice principale, da 30.000 o 40.000 cavalli - non ricordo con precisione - viene spenta.

PRESIDENTE. Quindi, per far ripartire la nave occorre del tempo, per accendere il motore e rimettere in moto la motrice principale.

PAVANETTO. Esattamente: ammesso che il *fuel* venga mantenuto sempre in riscaldamento, c'è bisogno di circa venti minuti o di mezz'ora, per mettere in moto la motrice principale.

PAGLINI (M5S). Desidero rivolgere al nostro audito una domanda, sempre relativa all'incendio a bordo. Egli inizialmente ha detto di non essere potuto salire sulla nave, per compiere le operazioni necessarie, perché stava ancora bruciando.

Come spiega che possa bruciare il centro di una petroliera, se la cisterna è vuota (visto che la cisterna doveva essere vuota)? Che cosa stava bruciando e che cosa poteva bruciare, per 3 o 4 giorni di fila? Che tipo di incendio poteva essere quello?

PAVANETTO. Quello che bruciava non era il centro della petroliera, ma la zona macchine. Inizialmente il petrolio è fuoriuscito dalla cisterna n.7, è andato a mare, si è disposto lungo tutta la fiancata della nave e ha preso

fuoco tutto. Quindi, tutta la fiancata praticamente era in fiamme. Queste fiamme arrivavano al livello della coperta e si vedevano benissimo. Dopodiché questa chiazza in fiamme, piano piano, il giorno seguente, si è un po' staccata dalla nave e ha resistito un po' di più nella zona di poppa. Quindi, in prossimità della poppa, questa area in fiamme è perdurata un po' più di tempo.

Il perdurare nel tempo ha causato il riscaldamento dello scafo, nella parte poppiera, e, riscaldando lo scafo, ha riscaldato anche le casse *fuel* che erano nella zona macchine, adiacenti alla lamiera dello scafo. Ciò ha scaldato a tal punto il *fuel*, che l'ha portato ad esplodere: dunque, è esplosa la cassa *fuel*.

L'esplosione ha provocato l'apertura di una falla nella fiancata della nave, di dimensioni notevoli, che potrete sicuramente vedere nella fotografia. Nel contempo, i mezzi antincendio continuavano a pompare acqua per spegnere l'incendio e alla fine ci sono riusciti. La situazione sostanzialmente era questa: la sala macchine era pressoché persa, nel senso che c'era una falla enorme ed era tutta bruciata.

PRESIDENTE. Quindi bruciavano il *diesel* e il carburante, che servivano per far funzionare e per far muovere la petroliera, nella parte posteriore rispetto alla cisterna n.7.

PAGLINI (M5S). Perché il comandante Superina, secondo lei, parla sempre di *nafta* in mare e non di *crude oil*?

Le pongo inoltre un'ulteriore domanda, ricordando quanto abbiamo riscontrato nell'udienza del 1996. L'avvocato Giunti le chiese (leggo testualmente): «Il traghetto lo vide mai?» e lei rispose: «No, del traghetto ne sentii parlare quando arrivai a terra, dopo che il rimorchiatore ci sbarcò, in banchina praticamente. A bordo si parlava di bettoline. Intendo precisare che con "bettolina" si intende un mezzo nautico di piccole dimensioni non...» Oggi, invece, ha affermato di aver rilevato un'unità navale che aveva strutture molto più alte di questa bettolina.

Chiedo al nostro audito se ricorda questa parte della sua deposizione.

PAVANETTO. Ricordo di averlo detto. Il traghetto nei dettagli non l'ho visto, quindi non posso dire che si trattava di un traghetto, perché altrimenti lo avrei detto anche al canale VHF e avrei comunicato a chi ci chiamava che era un traghetto.

Vidi una figura, la sagoma di un natante: poi, a mente lucida, ho dedotto che fosse un traghetto perché era alto, ma lì per lì non potevo dirlo, perché non ne avevo la certezza. Lo stesso vale per il comandante Superina, che mi pare che anche lui abbia detto lo stesso.

PRESIDENTE. Prima ha detto «nave», poi ha detto...

PAVANETTO. ...bettolina o qualcosa. Era una situazione un po' concitata e confusa, quindi nessuno poteva dirlo con precisione.

PRESIDENTE. Secondo lei perché Superina ha parlato di nafta?

PAVANETTO. Diciamo che è un gergo marittimo, perché si chiama così il *crude*. A volte lo chiamano nafta, ma tradotto si tratta di quello. Nel gergo marittimo si usa dire così.

PAGLINI (M5S). È mai venuto a conoscenza del fatto che l'unico - purtroppo - cadavere trovato in mare, che si buttò dal traghetto, fu trovato affogato nella nafta? Lei è a conoscenza di questo fatto? Se sì, come se lo spiega? Era il *barman* di bordo, che mi pare si chiamasse Esposito.

Comunque dell'unico ospite del traghetto Moby Prince che fu trovato in mare, fu fatta l'autopsia e venne dichiarata la morte per soffocamento da nafta, non da *crude oil* o da petrolio. Le chiedo se lei ne è a conoscenza ed eventualmente come se lo spiega.

PAVANETTO. Non sono a conoscenza di questo fatto. Se vogliamo, possiamo cercare di capire bene che cos'è la nafta. La nafta nel nostro circuito non esisteva. È chiaro che deve essere un "omonimo" di qualcos'altro. Dov'era la nafta? Che cosa si intende per nafta? Intendiamo la *virgin nafta*, un derivato del petrolio? Si tratta già di un livello di raffinazione del petrolio.

Quindi, quando parla di nafta deve intendersi per forza petrolio. Se è vero che hanno trovato idrocarburi all'interno dell'organismo di questa persona, va considerato che ci sono delle frazioni del petrolio che entrano e sono quelle più leggere: la nafta è fatta di frazioni leggere di idrocarburo, quindi penso che il filo logico da seguire sia questo. Però, la nafta intesa nel vero senso della parola, quella che intendiamo noi e che si usa nei *cracking*, non esisteva nel nostro sistema. A bordo avevamo solamente *crude oil*, *fuel oil*, quello pesante per la propulsione, e *diesel oil*, per i generatori di bordo. Questi sono i tre tipi di idrocarburi che avevamo a

bordo e non esisteva altro. Quindi, per nafta si intende un nome usato per intendere qualcos'altro. Nel gergo si parla di *crude* o di nafta, con lo stesso significato.

PRESIDENTE. Lei ricorda dopo quanto tempo, rispetto al 1991, la Snam ha poi ceduto la flotta? Ha detto che l'ENI, tramite la Snam, ha continuato a utilizzare le navi, noleggiandole. Le chiedo se noleggiava le navi insieme al personale di bordo, oppure il personale restava della Snam.

PAVANETTO. La cessione della flotta è stata fatta intorno al 2000, perché nel 1996 lasciai la Snam e andai all'Enichem. Intorno al 2000 fu fatta la cessione della flotta, perché in quel periodo, a livello mondiale, c'era la tendenza da parte delle grandi *oil company* di ridurre al minimo le esposizioni, le responsabilità, le *liability*.

Uno dei modi è quello di affidare la responsabilità del trasporto a un terzo, ad un armatore. L'Agip ha fatto esattamente questo ragionamento, noleggiando le navi, affinché non le spettassero le responsabilità. Se succede qualcosa, tutti i problemi ricadono sull'armatore e non sull'Agip, anche se, comunque, il proprietario del carico, ovvero l'Agip, viene chiamato lo stesso a contribuire al risarcimento dei danni, perché

specialmente quando si tratta di grosse *oil company* i soldi te li fanno tirare fuori comunque.

Si era dunque diffusa questa filosofia, applicata non solo da noi, ma anche dalla Shell, dalla Esso e da tante altre compagnie. Quindi si sono sbarazzati di tutte le navi e poi sono andati a prendere delle navi sul mercato e le hanno noleggiate.

PRESIDENTE. Quindi il meccanismo è quello che ci ha descritto.

Questo cambiamento è accaduto più o meno nel 2000, giusto?

PAVANETTO. Più o meno tra il 2000 e il 2002.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il nostro audito per la sua presenza e dichiaro conclusa l'audizione in titolo.

I lavori terminano alle ore 15,30.