



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n.

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 MARCO POMPILIO, DIRETTORE DI
MACCHINE SULLA PETROLIERA AGIP ABRUZZO

41^a seduta: giovedì 24 novembre 2016

Presidenza del presidente LAI

INDICE

**Audizione del signor Marco Pompilio, direttore di macchine sulla
petroliera Agip Abruzzo**

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, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, 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 Marco Pompilio. Sono presenti altresì alla seduta, ai sensi dell'articolo 23 del Regolamento interno, il dottor Fabio Ignazio Scavone ed il colonnello Angelo Senese, in qualità di collaboratori della Commissione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del signor Marco Pompilio, direttore di macchine sulla petroliera Agip Abruzzo

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del signor Marco Pompilio, direttore di macchine sulla petroliera Agip Abruzzo.

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

Comunico altresì che, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, 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 all'audito se ritenga che il suo intervento debba essere secretato e la stessa domanda la rivolgo ai commissari. 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.

Poiché non ci sono richieste, do dunque il benvenuto al signor Marco Pompilio, la cui audizione è particolarmente importante, non solo in relazione alla fase molto concitata che sulla petroliera seguì al momento l'impatto, ma anche per capire meglio quale fosse la situazione a bordo dell'Agip Abruzzo nelle ore che precedettero l'incidente, perché questo è uno dei temi che rientrano nel mandato della nostra Commissione.

Ringrazio dunque il signor Pompilio, al quale cedo subito la parola, chiedendogli di ricordare, innanzitutto, che cosa avvenne la sera dell'incidente, prima e dopo l'impatto, quale funzione svolgeva all'epoca e che cosa fece quella sera su indicazione del comandante o di altre persone.

POMPILIO. La sera dell'incidente, al momento dell'impatto - se non ricordo male intorno alle 22,20 - ero con il comandante, con il primo ufficiale e con qualche allievo in saletta ufficiali a guardare la televisione.

Ad un certo punto, ci fu uno scossone di una forza grave e contemporaneamente, guardando verso prora dall'oblo della saletta ufficiali, notai un lampo, per cui presumibilmente era scoppiato un incendio. Subito dopo, mi alzai e mi recai nel locale macchine, passando attraverso l'agghiaccio timone, perché con un incendio di quella fattezza non sapevo se gli ascensori erano ancora funzionanti, per cui preferii andare a piedi per la strada più lunga verso la centrale di comando, nella *control room* della sala macchine. Appena arrivato nella *control room* della sala macchine, attivammo tutte le procedure per mettere in moto il disalternatore di emergenza e di servizio, di ausilio al turboalternatore già in servizio, perché avevo intuito subito che, probabilmente, bisognava avviare il motore principale che, nel caso delle petroliere - almeno nel caso dell'Agip Abruzzo - era sempre pronto a muovere. Quando dico «pronto a muovere» mi riferisco al fatto che il motore in qualsiasi momento poteva partire perché era già lubrificato, per cui la lubrificazione era esistente, così come la circolazione dell'acqua e del combustibile.

Dopo qualche minuto ricevetti una telefonata dal comandante, che mi chiedeva se in macchina ero pronto a partire. A quel punto diedi l'ok e dalla *control room* della sala macchine avviammo manualmente il motore principale. In seguito passai i comandi in plancia, inserendo l'apposito dispositivo che serviva proprio a questo.

Contemporaneamente il comandante mi disse che c'era un incendio per cui, in un tempo molto breve, ci adoperammo per mettere in moto la turbopompa incendio, che produceva intorno ai 600 metri cubi orari di acqua e che andò ad aggiungersi alle due pompe elettriche, che facevano invece intorno ai 60 metri cubi orari di acqua.

Mettendo in moto la turbopompa incendio, sganciammo il turboalternatore, che assorbiva parecchio vapore, e dedicammo il vapore prodotto delle caldaie alla sola turbopompa.

Ad un certo momento, la sala macchine cominciò ad essere invasa dal fumo che c'era fuori e che veniva aspirato dai ventilatori esterni e buttato giù nel locale macchine. Ordinai allora ai miei, che nel frattempo erano scesi tutti giù in sala macchine - l'allievo di macchina, il primo e il secondo ufficiale di macchina, mentre il terzo era già sul posto - di evacuare la centrale macchine, la *control room*, e salimmo tutti in coperta.

Io andai sul ponte di comando, dove c'erano già il comandante, il marconista e il primo ufficiale che manovravano i cannoni antincendio per spegnere le fiamme. Appena salito sul ponte di comando, il comandante mi fece osservare che il motore principale si era fermato. Decisi allora di tornare giù in sala macchine, dove feci ripartire di nuovo il motore principale, nell'intento - presumo - del comandante di allontanarci dalla zona infuocata.

Salii poi di nuovo sul ponte, dove c'era un fumo tale che non si vedeva niente; vedevo solo la petroliera, ma tutto intorno non si vedeva niente, perché il fumo era tantissimo.

Dopo qualche minuto, mi apparve così la sagoma di qualche natante che prendeva fuoco, anzi, mi correggo, che era già in fiamme. Vista la sagoma, pensai più ad una nave fattoria che a un traghetto; le navi fattoria sono fatte un po' male, nel senso che per il lavoro che fanno non hanno la forma tipica della nave. Questa visione durò però solo alcuni secondi (10 o 15) al punto che, nel momento in cui feci notare il natante al comandante, lui non riuscì a vederlo. Dissi al comandante: «Guardi, guardi, c'è qualcosa... Qualche natante che prende fuoco, anzi, forse ci sta venendo di nuovo addosso». Tutto questo durò però solo pochi secondi, per cui il comandante non lo vide neanche.

Provammo dunque con i nostri mezzi a spegnere l'incendio della petroliera. A tratti riuscivamo, anche se nel mare c'era fuoco, a causa del petrolio che era finito in acqua, per cui il fuoco partiva di nuovo. Fu una lotta tra lo spegnere le fiamme e l'innescarsi di nuovo dell'incendio. Andammo avanti così per una mezz'ora.

Il comandante chiedeva aiuto alla Capitaneria, ai mezzi, ai rimorchiatori, che volevano conoscere la nostra posizione. Il marconista diede centinaia di volte la nostra posizione. Qualche rimorchiatore uscì, ma non ci vide. Dicevano: «Noi non vi vediamo! Non vi vediamo!», finché ad un certo momento andarono a fuoco le scialuppe di destra della nave, per cui rimasero solo quelle di sinistra.

Vista l'impossibilità di spegnere il fuoco, il comandante ad un certo punto diede l'ordine di abbandonare la nave e così facemmo, mentre praticamente era ancora tutto funzionante: funzionava l'antincendio e tutto era in moto. Scendemmo allora sulle scialuppe. Dopo un po' si accostò un rimorchiatore che ci vide e ci prese a bordo.

Questo è tutto ciò che ricordo di quella sera.

PRESIDENTE. La ringrazio.

Faccio io una prima domanda.

Signor Pompilio, lei ci ha appena detto che il comandante diede diverse volte la posizione della nave, ma i rimorchiatori non vi trovavano. Facendo riferimento alle registrazioni del canale audio, lei era sempre con il comandante quando dava la posizione?

POMPILIO. Escludendo il periodo in cui sono andato giù in sala macchine, sono rimasto sempre su in plancia. Il comandante, però, usciva sulle alette e io non è che lo seguivo: considerato che tra la posizione centrale della plancia e le alette c'erano almeno 20 metri, non so che cosa dicesse in quei momenti, ma dava la posizione della nave: lui e il marconista l'hanno data più di una volta.

PRESIDENTE. Le ho fatto questa domanda perché dalle registrazioni audio viene fuori che, per almeno per una ventina-trentina di minuti, anziché dare un posizione precisa in base al GPS, il comandante abbia detto invece: «Siamo a due miglia e mezzo, siamo a due miglia e sette dal faro della Vegliaia». Eppure sappiamo che in plancia c'era il GPS, quindi si poteva vedere quale fosse la posizione esatta della nave. Ci ha dunque

molto colpito il fatto che, per almeno mezz'ora, anziché dare una posizione precisa, si sia fornita una posizione più generica.

POMPILIO. Su questo non so dirle, però noi eravamo fermi all'ancora da due giorni. In effetti dovevamo entrare in porto il giorno successivo.

PRESIDENTE. Quindi lei non si ricorda di quando il comandante dava la posizione?

POMPILIO. No.

PRESIDENTE. Le faccio poi una seconda domanda. La manovra di stacco e di spostamento della nave è riuscita o no?

POMPILIO. Non è riuscita.

PRESIDENTE. Ci fu un solo tentativo o due?

POMPILIO. Ci furono due tentativi.

PRESIDENTE. In entrambi i casi la nave è rimasta lì, bloccata: quella era dunque la sua posizione.

Lei ci ha detto che eravate fermi lì da due giorni: si ricorda da dove venivate? Arrivavate dalla Sicilia o da più lontano, da un'altra posizione, dall'Africa?

POMPILIO. Dalla Sicilia. Avevamo fatto un allibo a Milazzo o a Melilli, adesso non ricordo bene, comunque venivamo dalla Sicilia. Avevamo scaricato là parte del carico e andavamo a Livorno solo con 80.000 tonnellate, perché il porto di Livorno non aveva abbastanza fondale.

PRESIDENTE. Per una nave più pesante?

POMPILIO. Per una nave con quel carico.

C'era infatti il problema del bunkeraggio, da fare prima, durante o dopo la scarica. In un primo momento, sembrava che dovessimo fare il bunkeraggio prima dell'entrata in porto e infatti attendevamo una bettolina. Successivamente, dopo cena, intorno alle ore 21, il comandante mi chiamò e mi disse che la bettolina non sarebbe più venuta e che il bunkeraggio si sarebbe fatto in banchina.

PRESIDENTE. A quel punto prevedevate quindi di entrare in porto il giorno dopo?

POMPILIO. Sì.

PRESIDENTE. Era attesa quindi una bettolina intorno alle ore 21?

POMPILIO. Sì, però poi in realtà...

PRESIDENTE. L'operazione fu annullata.

POMPILIO. Il bunkeraggio doveva essere fatto in banchina, sempre per una questione di pescaggi, perché a Livorno mancava il pescaggio...

PRESIDENTE. Per una petroliera come l'Agip Abruzzo.

Le chiedo un'ultima cosa, prima di passare la parola ai colleghi che vogliono approfondire alcuni aspetti.

Il comandante dei Vigili del fuoco, a distanza di tempo, ha pubblicato su una rivista specializzata un articolo su tutto il meccanismo di

spegnimento della petroliera, affermando di aver trovato la cisterna numero 6 aperta, quindi in condizioni di non sicurezza. Le chiedo se ci può aiutare a capire, perché ci è sembrato strano ovviamente che ci fosse una cisterna aperta e, quindi, non inertizzata, in condizioni di non sicurezza, con la presenza di aria.

POMPILIO. Sulla cisterna sinceramente non so dire; non ho presente neanche dove si trovava. Mi ricordo della cisterna numero 5, centrale, proprio vicino all'inizio del cassero di poppa, per cui presumo che la numero 6 fosse laterale.

PRESIDENTE. Esatto.

POMPILIO. Le ultime invece - se non erro le cisterne numero 9 - erano dedicate allo *slop* ed erano abbastanza piccole: rispetto alle cisterne numero 5, 4 e 3, ad esempio, contenevano attorno alle 3.000 tonnellate.

PRESIDENTE. Forse la cisterna numero 6 era l'ultima cisterna centrale?

POMPILIO. L'ultima cisterna centrale?

PRESIDENTE. Quella più vicina.

In ogni caso, questa cisterna è stata trovata aperta e, ad un certo punto, si è pensato che fosse utilizzata anche per trasferimenti di acqua di sentina, di materiali dalla sala macchine.

POMPILIO. È probabile, però il fatto che fosse aperta...

Oltre che sull'Agip Abruzzo, io mi sono imbarcato anche su altre tre navi uguali, gemelle, con poche differenze, ma adesso non ricordo se fosse proprio l'Agip Abruzzo ad avere un impianto fisso, con un lucchetto e catena relativa su una valvola, la cui chiave era a disposizione del primo ufficiale di coperta e del comandante. Normalmente c'era l'impianto fisso per fare questo tipo di lavoro.

Un tempo c'era la possibilità di mandare la sentina della macchina nello *slop*; successivamente, con il passare degli anni, secondo le nuove normative, bisognava invece scaricarla a terra sulla bettolina che riceveva quei prodotti, per cui nel locale macchine c'era proprio una linea per questo. Non mi ricordo adesso come funzionava sull'Agip Abruzzo, ma, considerato che l'Agip Abruzzo è stata l'ultima delle navi su cui ho lavorato, può darsi che fosse così.

Quanto al particolare della cisterna con il portellone aperto, mi sembra una cosa impossibile.

PRESIDENTE. È una cosa molto pericolosa.

POMPILIO. Una cosa del genere è impossibile, anche perché c'era il gas inerte.

PRESIDENTE. In effetti la cisterna non era inertizzata.

POMPILIO. È stato proprio il gas inerte che ha preservato la nave e il carico di 80.000 tonnellate, che poi abbiamo scaricato.

Dal ponte ricordo di aver visto la lamiera della coperta di 21 millimetri sulla cisterna n. 5, che era diventata color oro, incandescente e sotto c'era del petrolio. Solo il gas inerte ha evitato il botto, altrimenti sarebbe esploso. Per questo dico che quella cisterna aperta mi sembra una cosa impossibile.

PRESIDENTE. È stata una segnalazione del comandante Ceccherini, comunque adesso vedremo.

Sten. PAL

Revisore SCARPONI

Resoconto stenografico n.

Commissione Moby Prince

Seduta n. 41 del 24/11/2016

Sede Inchiesta

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, riagganciandomi a quanto lei ha detto poco fa, vorrei chiedere al signor Pompilio se si ricorda che erano soliti fare una sosta in Sicilia prima di arrivare da Livorno. Era una cosa abituale o fu fatta sosta a Milazzo solo in quell'occasione specifica?

POMPILIO. No, non era una cosa abituale, dipendeva dal carico. In quell'occasione scaricammo una parte del carico in Sicilia, a Milazzo, dopodiché dipendeva dalla compagnia che, di volta in volta, ci indicava il porto di carico e i porti di scarica, perché a volte i porti potevano essere più di uno.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Voglio chiederle poi dei chiarimenti, signor Pompilio.

C'è un paio di dichiarazioni che lei fece nel periodo successivo al disastro, che vorrei approfondire. Lei disse che 20 minuti dopo l'esplosione, mentre si trovava sul ponte di comando, vide per pochissimi secondi verso dritta, ad una distanza di 70-100 metri, un'imbarcazione - da lei ritenuta un peschereccio d'altura - avvolta dalle fiamme, che si dirigeva verso centro-nave. Successivamente lei confermò questo fatto, per cui vorrei capire.

Conferma ancora oggi di aver sentito un'esplosione o erano delle grosse vibrazioni? Potrebbe chiarire questa sua dichiarazione?

Lei disse anche di aver visto arrivare perpendicolarmente una nave, che in quel momento lei ritenne avvolta dalle fiamme. Può ripercorrere quei momenti? Sulle esplosioni sono state fatte varie ipotesi, però lei è un testimone importante di quel tragico avvenimento: perché ha affermato che c'era stata un'esplosione?

Signor Pompilio, lei era anche vicino al comandante Superina. Mi rifaccio alla questione della comunicazione del punto nave, che le è stata posta anche dal Presidente: si ricorda come veniva individuato il punto nave? C'era il comandante che chiedeva a qualche ufficiale o era lui stesso a fare la rilevazione? Le faccio questa domanda perché è un passaggio fondamentale. Lei sa meglio di me che, davanti ad un evento tragico e pericoloso qual è stata la collisione tra il Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo, fornire ai soccorsi la posizione esatta voleva dire comunque assicurare un pronto salvataggio, che è avvenuto. La ringrazio, dunque, se potrà chiarire anche questo aspetto.

POMPILIO. Riguardo all'esplosione, in effetti in saletta ufficiali si avvertì uno scossone forte, enorme. Forse ho parlato di esplosione perché,

guardando subito istintivamente verso prora, ho visto un bagliore di fiamme, ragion per cui ho messo insieme la botta che avevamo ricevuto con il bagliore e ho pensato così ad un'esplosione. Non ho potuto pensare che ci fosse venuto qualcuno addosso. In quel momento eravamo tutti tranquilli e non c'era nessuna manovra da fare, per cui ho messo insieme le due cose e ho pensato che fosse esplosa una cisterna. Le cisterne, però, erano integre e poi abbiamo visto che esplosioni a bordo non ce n'erano state.

La botta che avevamo preso, inusuale, e il bagliore che ho visto mi hanno portato a pensare ad un'esplosione, perché sulle petroliere succede. A me, ad esempio, è capitato un'altra volta: nel 1973, mentre ero imbarcato sull'Agip Genova, a largo di Malta è esplosa una cisterna. Forse il collegamento è nato da lì: le petroliere possono esplodere. Tuttavia, mentre nel 1973 non c'era l'impianto del gas inerte, successivamente, questo tipo di impianti sono stati installati a bordo delle petroliere, ragion per cui le esplosioni sono state evitate.

Per quanto riguarda il punto nave fornito dal comandante, la nave era ferma da due giorni là e, una volta dato fondo, si rileva la posizione e la si comunica alla Capitaneria.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Mi scusi, ma è importante. Lei, si ricorda se in quel preciso istante il comandante Superina ha fatto una rilevazione del punto nave o ha letto la posizione su un libro su cui era annotata, visto che eravate fermi da due giorni?

POMPILIO. Non so dirle se ha fatto una nuova rilevazione, se si è ricordato o ha letto la posizione in cui avevamo dato fondo.

Infine, per quanto riguarda la nave in fiamme che ci veniva addosso, la combustione del petrolio produce un fumo nero e denso, per cui non si vedeva niente. Probabilmente ad un certo momento c'è stato un varco e si è riuscita a vedere questa nave in fiamme che veniva verso di noi, ma era un peschereccio d'altura, una nave fattoria, qualcosa che non si presentava come un traghetto: io non ho mai pensato ad un traghetto. Ho visto questa nave che, a velocità lenta, quasi morente, veniva verso il nostro centro-nave, per cui ho avvertito il comandante, che non è riuscito però a vederla, perché è stata immediatamente avvolta di nuovo dal fumo e non si è visto più niente.

GRANAIOLA (PD). Signor Pompilio, in parte mi ha già risposto, però vorrei ripeterle la domanda.

Proprio ora lei ci ha riferito che disse al comandante che una nave in fiamme vi stava venendo addosso, per cui il comandante sapeva che c'era questa nave. Superina cercò di vedere qual era la nave? Se n'è più preoccupato? Si è preoccupato di vedere, anche con lei, che tipo di nave fosse o no? Sembra infatti che di questa nave in fiamme non si sia preoccupato nessuno, tantomeno il comandante Superina. Lei che sensazione ebbe?

POMPILIO. Come ho già detto, io ho fatto notare al comandante Superina che c'era questo natante che ci veniva addosso, però lui non è riuscito a vederlo. Tra l'altro, preso dall'incendio così esteso e così grande che era scoppiato a bordo dell'Agip Abruzzo, non so se abbia avuto il tempo di pensare ad altro. Forse successivamente sì, ma in quei momenti non lo so; in ogni caso non posso rispondere per lui.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, cercherò di focalizzare l'attenzione su alcuni punti, magari partendo da quello che abbiamo ascoltato prima.

Innanzitutto voglio chiedere al nostro ospite di dirci cortesemente se vide arrivare di poppa o di prua la nave che veniva perpendicolare contro l'Agip. Se lo ricorda?

POMPILIO. Sinceramente non ricordo se era di poppa o di prora. Ho notato qualcosa in fiamme, però era assolutamente impossibile guardare la prora o la poppa.

PAGLINI (M5S). Ho capito.

Vorrei soffermarmi ora sul viaggio fatto dall'Agip Abruzzo dal momento del carico fino all'arrivo a Livorno.

Signor Pompilio, si ricorda, intanto, se eravate partiti precedentemente da Genova verso una località per caricare alla fine di marzo? Non so se sono stata chiara, Presidente.

PRESIDENTE. Completate la domanda, senatrice. Lei vuole sapere quale fu il viaggio fatto dall'Agip Abruzzo, non soltanto dalla Sicilia a Livorno, ma

dal punto di partenza italiano al luogo dell'arrivo, quindi la Sicilia e poi Livorno.

PAGLINI (M5S). Esattamente.

Vorrei chiedere poi al signor Pompilio se può dirci quale velocità tendenzialmente aveva la petroliera a carico pieno e scarica; in particolare, vorrei sapere se la velocità cambiava.

POMPILIO. Per quanto riguarda la prima domanda, non mi ricordo la partenza dall'ultimo porto di scarica.

Quanto alla velocità della nave, invece, a tutta forza la nave raggiungeva circa i 15 nodi, anche se dipendeva dal mare. Normalmente però, per risparmiare carburante, andavamo anche a velocità economica, a 80 giri, che corrispondono più o meno a 13 miglia. Di solito questo dipendeva dalla società, dall'armatore, che ci diceva se al porto di scarica ci aspettavano, se il cancello era aperto, oppure se potevamo arrivare quando volevamo: tutto qui.

PAGLINI (M5S). Le faccio questa domanda per capire meglio.

Lei ha detto che arrivaste nel porto di Livorno, se non ricordo male, l'8 aprile. Tenuto conto della distanza in miglia tra il porto di carico e il porto di Livorno, se i tempi sono stati quelli riferiti, com'è possibile percorrere una tale distanza con una petroliera a mezzo carico, con una così elevata velocità?

PRESIDENTE. Senatrice, il signor Pompilio ha detto infatti che arrivavano da Milazzo, dalla Sicilia.

PAGLINI (M5S). Si ricorda allora quando partiste da Milazzo?

POMPILIO. La distanza tra Milazzo e Livorno si fa in meno di una giornata.

PAGLINI (M5S). Ci dovrebbero essere i documenti di carico o scarico dell'Agip Abruzzo a Milazzo?

POMPILIO. Penso di sì. Adesso non ricordo bene, perché confondo Milazzo con Melilli, perché sono due porti della Sicilia in cui andavamo spesso.

PAGLINI (M5S). Le vorrei chiedere un chiarimento su una cosa che lei ha detto riguardo a dei lavori che si stavano facendo sull'Agip Abruzzo proprio nei giorni in cui rimaneste nella rada di Livorno.

Ci può far capire di che tipo di lavori si trattava e con quali modalità venivano fatti? Lei ha parlato di cambi di alcune parti di tubolature, che in alcuni casi definisce addirittura marce, in altri assottigliate. Può aiutarci a capire la differenza?

Mi soffermo poi su un altro aspetto, sempre legato ai lavori che vengono fatti sull'Agip Abruzzo. In particolare, quando lei avverte il colpo e scende nella sala macchine, dichiara di averla trovata invasa da fumo e da vapore, con le due caldaie funzionanti. Sempre secondo quello che lei dice, le due caldaie non si tenevano sempre contemporaneamente in funzione, ma solamente per alcune emergenze. Lei riferisce anche - è una sua dichiarazione del 2009 - che tali emergenze potrebbero essere rappresentate, ad esempio, dalla macchina che deve essere messa in moto oppure da climi molto rigidi.

Le chiedo, dunque, se la seconda caldaia può partire in automatico o deve essere azionata in modo manuale. Aveva dato lei l'ordine di azionare la seconda caldaia in modo manuale o poteva essere partita da sola, in

quanto si era verificata un'anomalia e una conseguente perdita di pressione, magari dovuta anche - chi lo sa, magari questo ce lo dirà lei - ai lavori che si stavano facendo sulle tubolature dell'Agip Abruzzo?

POMPILIO. Riguardo alle tubolature, è vero. Siccome era previsto di rimanere un paio di giorni in rada a Livorno, si era fatto un programma di lavori in coperta per la sostituzione di alcune tubolature di vapore, che erano diventate talmente sottili che c'era il rischio che potessero perdere pure qualcosa; non c'erano solo le tubolature, ma anche le flange e l'accoppiamento delle flange che perdeva un po' di vapore e così via. In tali casi, per la verità, c'era solo uno spreco di acqua distillata e a bordo avevamo degli evaporatori che riuscivano a fare 200 tonnellate al giorno, per cui quello non era un problema; bisognava però cambiare quei tubi, lo si doveva fare e quella mattina avevamo attrezzato due squadre, una che smontava le linee di vapore e un'altra che praticamente le ricostruiva e le rimontava.

Abbiamo fatto il lavoro, ma la sera è stato tutto richiuso, anche perché l'indomani mattina dovevamo entrare in porto. Le linee di vapore in coperta servono per gli argani, per il salpa ancora e per i verricelli, quindi all'entrata in porto si ha bisogno del vapore per questi macchinari. Come

dicevo, la sera stessa è stato chiuso tutto e si è provato se c'erano perdite o meno: si è aperto il vapore in coperta e si è lasciato così perché, ogni volta che si faceva questo tipo di operazione, bisognava riscaldare 350 metri di linee di vapore, con inevitabili colpi di ariete.

Allora, dal momento che l'indomani l'ingresso sarebbe stato presumibilmente intorno alle 7 o alle 6 del mattino, bisognava incominciare ad aprire il vapore durante la notte, un po' alla volta, per riscaldarlo pian piano, in modo che le dilatazioni avvenissero tutte lentamente. Dopo aver collaudato la sera i tubi che erano stati cambiati, si è preferito dunque lasciare aperto il vapore in coperta, anche se i macchinari non dovevano essere utilizzati, perché ogni macchinario aveva un suo tubo di *bypass* per cui il vapore sarebbe circolato lentamente, lasciando il macchinario caldo. Era una cosa normale.

Per quanto riguarda le caldaie mentre una partiva in automatico, l'altra per lo stesso motivo - cioè per il fatto che l'indomani mattina bisognava entrare in porto - fu volutamente messa in moto, ma non nel momento dell'incidente; era stata lasciata in moto alle 17 o alle 18, quando erano state fatte le prove. C'erano dunque due caldaie in funzione.

PAGLINI (M5S). Volutamente.

POMPILIO. Sì, volutamente, funzionavano al minimo. Ciascuna delle due caldaie aveva all'epoca due bruciatori, ma era stato messo un bruciatore per parte, mentre gli altri bruciatori entravano o uscivano in automatico, a seconda della richiesta di vapore.

PAGLINI (M5S). Lei, quindi, aveva dato l'ordine di tenere tutte e due le caldaie aperte?

Da quello che abbiamo capito l'Agip Abruzzo aveva un sistema molto moderno e avanzato, con la possibilità di far partire la seconda caldaia in automatico, qualora ci fosse stato bisogno di pressione. Ricorda di aver dato proprio lei l'ordine di aprire le due caldaie? Non potrebbe esserci stata in quel momento - è un'ipotesi - una fuoriuscita di vapore, magari un abbassamento di pressione in una caldaia e un conseguente bisogno di energia dall'altra caldaia che aveva dato il cosiddetto colpo d'ariete, che si sentiva tutte le volte che partiva, magari con una fuoriuscita potente o anche con la rottura di qualche tubo marcio o assottigliato? Le faccio questa domanda perché quella notte molti dicono di aver visto vapore.

POMPILIO. Come risulta dalle dichiarazioni che ho reso in procura, ai Carabinieri e così via, al momento dell'impatto stavo guardando la televisione. Ero il direttore di macchina: se ci fosse stato un incidente o un'avaria, l'ufficiale di macchina per prima cosa mi avrebbe avvertito. In saletta ufficiali c'erano poi anche gli allarmi: allora sull'Agip Abruzzo, come su tutte le altre navi omogenee, avevamo la replica degli allarmi per i macchinisti in cabina e per gli ufficiali in saletta, a seconda che si trattasse di un allarme critico, non critico e così via. Un abbassamento di pressione, ad esempio, avrebbe causato un allarme critico o magari anche un allarme non critico, però un allarme ci sarebbe stato. Peraltro, quando c'era un allarme era mia abitudine fare un colpo di telefono in macchina per chiedere che cosa fosse successo; quella sera guardavo tranquillamente la televisione.

PAGLINI (M5S). Insisto su questo tema, perché secondo noi è abbastanza importante.

Se non ho capito male, anche da sue indicazioni, il tempo intercorso tra un'eventuale rottura di un tubo e la fuoruscita di vapore e il momento in cui tutto questo viene segnalato passano alcuni minuti, neanche pochi. Quando l'apparecchio rileva la fuoruscita di vapore, l'allarme viene dato

con un segnale visivo, per cui si accende in modo automatico una spia, e con un segnale acustico. La cosa è immediata o passano dei minuti? Eventualmente si ricorda quanti minuti possono passare?

POMPILIO. In caso di mancanza di pressione o di abbassamento repentino della pressione l'allarme è immediato ed è sia acustico che visivo. Nel caso di criticità, c'era un allarme sia acustico che visivo; nel caso di non criticità, l'allarme era solo visivo. In ogni caso, un repentino abbassamento di pressione senz'altro era una situazione critica, con un allarme critico.

SCAVONE. Quando lei fu sentito, le furono poste delle domande sulle condizioni del tempo, sulla nebbia? In ogni caso, lei ricorda quali fossero le condizioni del tempo al momento dell'impatto?

POMPILIO. Non ricordo assolutamente se al momento dell'impatto ci fosse nebbia o meno. Ero stato sul ponte un'ora prima per telefonare a casa col ponte radio, ma non avevo visto nebbia; dalla plancia si vedevano le luci delle altre navi. A pranzo, però, il comandante mi aveva riferito che in mattinata c'era stato un banco di nebbia che aveva tagliato la nostra prora, nel senso che non si vedeva più la prora della nave. Per tutta la mattinata sono stato a poppa della nave, quindi esternamente, e non mi sono accorto che c'era nebbia. Non so dire se ci fosse al momento dell'impatto, perché, quando sono uscito fuori per andare giù in macchina, c'era fumo e, data la fretta, non ho guardato in giro.

SCAVONE. Quando lei venne sentito in procura, a Livorno, parlò semplicemente di bagliore, per due volte. Il racconto sul peschereccio d'altura poi come si è sviluppato? Le leggo un passaggio del verbale del 26 febbraio del 1993. Lei disse esattamente: «Verso le ore 22,20, mentre stavamo guardando la partita della Juventus, ho sentito uno scossone, non

tale però da farci cadere, ma soltanto una grossa vibrazione della nave, non usuale. Immediatamente ho guardato attraverso l'oblò di proravia, senza però avvicinarmi a questo e ho visto un grande bagliore. Con me nella saletta c'erano il comandante Superina, il primo macchinista e un allievo. Subito dopo aver osservato il bagliore, sono uscito alla porta di poppavia e, passando di coperta attraverso l'agghiaccio timone, sono sceso in sala macchine».

Lei vede dunque un bagliore. È col comandante. Eravate tutti e due nello stesso punto quando ci fu lo scossone. Può riferirci quale fu la reazione del comandante? Si affacciò con lei all'oblo? Cosa fece il comandante in quel frangente?

POMPILIO. Sì, ero insieme al comandante, ma, nel momento in cui ci siamo alzati, lui è andato verso la plancia e io sono uscito fuori, sono andato in macchina. È stato istantaneo: lui è andato da una parte, in plancia, e io dall'altra, quindi non so dirle.

SCAVONE. Può precisare meglio la percezione del bagliore? Che cosa intendeva con il termine «bagliore», che fu verbalizzato per due volte?

Sten. PAL

Revisore SCARPONI

Resoconto stenografico n.

Commissione Moby Prince

Seduta n. 41 del 24/11/2016

Sede Inchiesta

POMPILIO. Ho parlato di bagliore perché non ho visto le fiamme. L'oblo della saletta era a sinistra della nave, mentre l'impatto è stato a destra, quindi l'impatto e il fuoco erano più a destra che a sinistra. Da sinistra io non ho visto le fiamme; si vedeva un bagliore, si vedeva qualcosa che stava prendendo fuoco, però non ho visto le fiamme. Questo è ciò che intendevo.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, aggiungerò alle domande che ho raccolto dal senatore Floris anche un mio quesito.

Vorrei chiedere innanzitutto al signor Pompilio se può spiegarci un po' meglio dove stava guardando la televisione; chi c'era con lui quando stava guardando la televisione e in quale momento esattamente ha visto la nave infuocata.

POMPILIO. Al momento dell'impatto con me c'erano sicuramente il comandante, il primo macchinista e un allievo ufficiale. Non so se c'era ancora il primo ufficiale di coperta, perché entrava e usciva, non so che cosa facesse. Queste erano le persone presenti in saletta.

Ho avvistato la nave dopo circa 20-25 minuti, anche se sinceramente non riesco a quantificare il tempo.

MUSSINI (*Misto*). Il suo collega, il marconista, era con voi a guardare la televisione?

POMPILIO. Non mi ricordo. Io l'ho trovato sul ponte, quando sono salito, però non mi ricordo se era con noi nel momento dell'incidente.

MUSSINI (*Misto*). Le chiedo un'altra cosa. Lei ci ha detto che l'Agip Abruzzo è stata l'ultima nave sulla quale lei ha prestato servizio.

POMPILIO. Ho lavorato poi anche sull'Agip Piemonte.

MUSSINI (*Misto*). E per quanti anni ancora ha lavorato?

POMPILIO. Ho fatto ancora un imbarco e basta.

MUSSINI (*Misto*). Quindi, dopo questo viaggio, ne fatto solo un altro e poi è andato in pensione?

POMPILIO. La SNAM mi ha offerto la possibilità di andare a lavorare all'estero e sono andato in Tunisia, dove ho fatto il capo della centrale di pompaggio gas. Sono rimasto là tre anni e mezzo; poi sono rientrato in Italia e, dopo cinque anni, sono andato in pensione.

MUSSINI (*Misto*). Quanti anni aveva lei all'epoca della tragedia?

POMPILIO. 45.

SENESE. Signor Pompilio, desidero farle due domande.

Per quanto riguarda, innanzitutto, il rifornimento da parte delle bettoline, vorrei sapere se le era capitato altre volte di fare rifornimento in rada a Livorno. In particolare, è stato fatto durante l'orario notturno?

Può dirci poi se, al momento dell'impatto, l'impianto d'illuminazione della motocisterna era funzionante o si è spento subito dopo?

POMPILIO. Per quanto riguarda il bunkeraggio, noi facevamo queste operazioni a Livorno, ma dappertutto, sia di giorno che di notte: non c'era alcuna difficoltà a fare bunkeraggio nelle ore notturne. Penso di averlo fatto anche a Livorno; non mi ricordo se con l'Agip Abruzzo, ma con altre navi mi pare di sì, sia di giorno, che in banchina, che con la bettolina e così via.

Per ciò che riguarda l'illuminazione, il nostro impianto era funzionante. Avevo fatto un conto allora - mi ricordo benissimo - dal quale era risultato che il nostro l'impianto di illuminazione in coperta era di 28.000 watt, quindi era più che giorno.

PAGLINI (M5S). Se c'è tempo, Presidente, vorrei fare altre domande.

PRESIDENTE. Prego, senatrice.

PAGLINI (M5S). Passo ad una fase successiva, cioè al momento in cui lei, signor Pompilio, ha detto di aver seguito tutte le operazioni sulla nave Agip Abruzzo dopo l'incendio.

Lei ha dichiarato di essere rimasto sull'Agip Abruzzo, dove ha controllato e coordinato l'eventuale scarico delle acque di sentina. Ha riferito, addirittura, di essere stato con l'Agip Piemonte mentre faceva l'allibo, scaricando il carburante dell'Agip Abruzzo.

Ci può dire che cosa c'era nella cisterna numero 6 e come venne portato all'interno del porto di Livorno quel carico?

Una volta che lei era sull'Agip Piemonte, dove andaste poi con il carico? Se ci sarà tempo, magari farò altre domande.

POMPILIO. È vero, noi abbiamo allibato il carico dell'Agip Abruzzo sull'Agip Piemonte. Dopodiché io ho fatto le mie vacanze; sono andato a casa per tre mesi e mi sono reimbarcato successivamente sull'Agip Piemonte, quindi non so dove questa petroliera abbia scaricato. Ripeto, io

ho finito l'imbarco sull'Agip Abruzzo, quindi ho fatto il periodo di riposo a casa. Successivamente mi sono imbarcato sull'Agip Piemonte, ma a distanza di mesi e sull'Agip Piemonte c'era un altro comandante e un altro direttore di macchina: sinceramente non mi ricordo neanche chi fossero a quell'epoca.

Quanto al discorso della cisterna numero 6, sinceramente non so rispondere, perché il carico della nave non è gestito dall'ufficiale di macchina, ma dagli ufficiali di coperta, ragion per cui non so dire, né perché la cisterna numero 6 fosse aperta, né come sia stata scaricata e quando.

PAGLINI (M5S). Lei dice di non sapere nulla della cisterna numero 6. Le faccio allora una domanda tecnica: chi dà l'ordine di aprire una cisterna con quelle modalità? Chi è in questo caso il responsabile che dà l'ordine di aprire una cisterna? Come lei dice, infatti, per l'apertura di una cisterna c'è una determinata procedura.

POMPILIO. È il primo ufficiale o il comandante, altre persone non possono farlo. La responsabilità della gestione del carico è del primo ufficiale, sorvegliato dal comandante, ma la gestione è del primo ufficiale,

Sten. PAL

Revisore SCARPONI

Resoconto stenografico n.

Commissione Moby Prince

Seduta n. 41 del 24/11/2016

Sede Inchiesta

per cui solo lui può decidere una cosa del genere. Svuotare però una cisterna da gas inerte mi sembra una cosa delicata.

Sten. PAL

Revisore SCARPONI

Resoconto stenografico n.

Commissione Moby Prince

Seduta n. 41 del 24/11/2016

Sede Inchiesta

MUSSINI (*Misto*). Mi perdoni se torno su un punto, signor Pompilio, ma in quale altro luogo poteva essere guardata la partita in televisione?

POMPILIO. Solo nelle salette avevamo le televisioni sull'Agip Abruzzo, quindi solo dalla saletta ufficiali, dalla saletta sottoufficiali e dalla saletta marinai.

MUSSINI (*M5S*). È possibile che ci foste voi in una saletta che guardavate la televisione e altri che in altre salette guardavano la stessa partita?

POMPILIO. Penso di sì. Credo che in saletta sottoufficiali stessero guardando la stessa partita. Era il periodo di riposo, erano le 21 o le 22.

PAGLINI (M5S). Signor Pompilio, nel corso delle operazioni che si fanno per spegnere il grande incendio che scoppia sulla petroliera, lei nota qualche malfunzionamento dell'impianto antincendio oppure vede partire i cannoni che coprono tutta la coperta della petroliera? Nota questo particolare?

Sempre con riferimento al momento in cui lei vede un'altra imbarcazione incendiata arrivare perpendicolarmente all'Agip Abruzzo, immagino che lei si trovasse nel castelletto, negli uffici, dalla parte del comando. Ma, se lei vede la nave perpendicolare al centro dell'Agip Abruzzo, è probabile che lei la vedesse in orizzontale e che non vedesse la punta. Per la verità qualche ufficiale è riuscito a darci qualche immagine in più. Lei riesce a dirci meglio che cosa vide?

Lei ci ha detto di aver segnalato al comandante questa imbarcazione. Nel momento in cui si rese conto però che il comandante non segnalò la presenza di quel un natante in fiamme, quali iniziative prese lei responsabilmente come secondo ufficiale a bordo in ordine gerarchico?

POMPILIO. Per ciò che riguarda il sistema antincendio, ha continuato a funzionare anche dopo che noi abbiamo abbandonato la nave; abbiamo lasciato i cannoni che, oltre che per spegnere l'incendio, servivano anche a

raffreddare le lamiere, quindi a fare in modo che non si autoinnescassero altri incendi. In mare c'era fuoco e la lamiera infuocata poteva innescare successivamente altri incendi, per cui i cannoni antincendio sono stati puntati in direzione delle fiamme e sulla coperta: non mi ricordo bene, ma mi pare ce ne fossero sette o otto che spruzzavano in continuazione acqua. Noi avevamo tre pompe antincendio in moto, due elettriche e una turbopompa incendio, che riuscivano a fare una pressione intorno ai 15-16 bar: se pensate che normalmente i cannoni funzionano con sette bar, capite bene quanta acqua avevamo a disposizione. Ripeto, i cannoni sono rimasti funzionanti anche dopo che abbiamo abbandonato la nave.

Per quanto riguarda il natante che ho visto venirci addosso, ripeto, l'ho visto per pochi secondi, 10 o 15 secondi. Nel momento in cui l'ho comunicato al comandante, il comandante non l'ha visto perché è stata una frazione di secondi: non so se in quel frangente il comandante mi abbia capito o meno, perché impegnato in altre cose e a coordinare lo spegnimento dell'incendio.

PAGLINI (M5S). Lei a quel punto prese delle iniziative?

Sten. PAL

Revisore SCARPONI

Resoconto stenografico n.

Commissione Moby Prince

Seduta n. 41 del 24/11/2016

Sede Inchiesta

POMPILIO. Io non potevo prendere iniziative in coperta. Io ero responsabile della macchina e di tutto ciò che era macchina e che si muoveva; sulla coperta i responsabili erano il comandante e il primo ufficiale.

Sten. PAL

Revisore SCARPONI

Resoconto stenografico n.

Commissione Moby Prince

Seduta n. 41 del 24/11/2016

Sede Inchiesta

SENESE. Desidero chiedere al signor Pompilio se ricorda quale fosse l'orientamento della prora dell'Agip Abruzzo al momento dell'impatto.

POMPILIO. Non ricordo, anche perché in macchina non abbiamo riferimenti, i ripetitori della coperta.

SENESE. Sì, ma mi pare di aver capito che lei sia andato anche sul ponte di comando nei momenti successivi all'impatto. Rispetto alla terraferma, quindi alle luci di Livorno e quant'altro, riusciva a vedere se la prora era in una certa direzione? Si ricorda almeno questo particolare?

POMPILIO. No, il fumo copriva tutto e non si vedeva niente. Il fumo era nero e denso, per cui non ho notato in quale posizione fosse la nave.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Pompilio, vorrei sapere se, successivamente alla fase in cui voi venite soccorsi e quindi andate a terra o anche nei giorni successivi, ci fu un'occasione per un confronto tra lei, altri ufficiali, altre persone dell'equipaggio o lo stesso comandante Superina su come fosse stato possibile che una nave traghetto vi avesse puntato, nonostante l'illuminazione potente e a giorno della petroliera e nonostante non ci fosse la nebbia, come lei ha confermato adesso, almeno in una fase precedente a quella dell'impatto, perché dopo lei ovviamente ha visto soltanto le fiamme. Vi siete mai confrontati dopo su quali potevano essere le cause? C'è mai stato uno scambio di opinioni sugli avvenimenti? Sono state fatte delle ipotesi?

POMPILIO. Gli altri ufficiali sono sbarcati quasi subito, un giorno o due giorni dopo, per cui non ho avuto modo di confrontarmi con loro. Con il comandante Superina abbiamo parlato così, ma non ci siamo assolutamente spiegati neanche noi come potesse essere successa una cosa del genere. Con il comandante ne abbiamo parlato, ma non siamo riusciti a comprendere le ragioni di quanto accaduto.

Posso fare poi delle mie riflessioni, ma sono considerazioni personali. Siccome il comandante mi aveva detto che al mattino c'erano dei

banchi di nebbia, posso pensare che il comandante del Moby Prince all'uscita dal porto abbia visto delle luci in giro e abbia messo subito il timone automatico, però è una mia idea, anche se non penso che un comandante esperto e abituato sempre a fare quelle rotte potesse fare una cosa del genere. Un comandante esperto, che faceva due volte al giorno quel percorso, non avrebbe fatto certe cose.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Dall'alto della sua esperienza di direttore di macchina, ritiene che si possa verificare un guasto meccanico a bordo di una nave traghetto, tale da comportare l'impossibilità di manovra di una nave, per cui questa deve proseguire dritta, senza riuscire ad arrestare i motori?

PRESIDENTE. Signor Pompilio, le spiego meglio la domanda del senatore Battista.

Abbiamo due dati che riguardano il Moby Prince. Il primo è che il timone non è stato trovato con il pilota automatico, ma in modalità manuale. Il secondo è che le eliche sono state trovate con 30 gradi a dritta, quindi non con il timone in avanti, ma in una posizione di rotazione verso destra, come se il traghetto stesse evitando un ostacolo.

Ci è stata fatta notare anche una terza cosa che a noi ha colpito molto, vale a dire che il fianco della petroliera sembrava essere stato colpito da un natante avente una leggera inclinazione verso la sinistra, come se fosse in una fase di rotazione, per cui la linea di impatto non è stata diritta e orizzontale, ma leggermente inclinata.

Quello che il senatore Battista le sta chiedendo in qualche modo di valutare da persona esperta è se si possa essere verificata a bordo del Moby Prince la rottura di un timone che lo abbia fatto andare verso un ostacolo visibile, perché la barra del timone dritta di 30 gradi e l'inclinazione dell'incisione sulla petroliera da parte del traghetto danno più l'impressione di una collisione dovuta ad una rotazione che non di una collisione diritta. Vorremmo dunque sapere da lei se le sembra possibile che la rottura improvvisa di un timone abbia portato il Moby Prince su una nave che era così bene illuminata da non poter sparire dentro la nebbia. Secondo noi, 28.000 watt non spariscono neanche dentro un banco di nebbia: o sparisce di colpo la luce, ma a quel punto anche la partita si sarebbe fermata per un calo di elettricità, oppure dobbiamo ragionare sul fatto che ci sia stato un impatto dovuto non ad una rotta diritta, ma ad una rotta spostatasi di colpo sulla destra. Questa era la riflessione.

Stiamo comunque valutando alcuni elementi per noi nuovi, come il fatto che i motori si siano arrestati.

POMPILIO. È possibile che ci sia un blocco del timone. L'impianto del timone è aerodinamico, supportato normalmente da motori elettrici che muovono una pompa aerodinamica che, a sua volta, muove dei ricevitori. È possibile che si sia bruciato un motore elettrico. Di solito ci sono minimo due motori elettrici, due pompe del timone, uno alternativo all'altro, che entrano in funzione automaticamente: nel caso di caduta repentina della pressione dell'olio di telecomando, parte l'altro motore e di questo non ci si accorge neanche, se non per l'allarme che suona per l'avvenuto fermo di una pompa del timone. È possibile che accada questo.

Normalmente questi motori vengono tenuti in automatico. Si è verificato una volta su una nave dell'Agip, ma tanti anni fa, ad Istanbul, un blocco del timone e la nave è finita a terra, in banchina, mentre attraversava Istanbul. Da allora in ambito SNAM è stato deciso che, al passaggio in uno stretto, all'arrivo in un porto o durante qualsiasi manovra di avvicinamento o di allontanamento, invece di due pompe del timone, dovevano essere messe in moto tutte e tre le pompe del timone.

PRESIDENTE. Per sicurezza.

POMPILIO. Sì. Quindi è possibile che ci sia stato un blocco, non lo escludo.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, vorrei sottoporre un'immagine al signor Pompilio.

PRESIDENTE. Questa è la foto della superficie della petroliera e la freccia indica questa zona qua; a sinistra c'è una cisterna.

PAGLINI (M5S). C'è una pompa e una manichetta che si vedono chiaramente inserite nella cisterna numero 7. Si ricorda che cosa si stava travasando con quella modalità, ovviamente una volta che è avvenuto l'incendio, quindi nei giorni successivi?

PRESIDENTE. Sulla destra c'è il boccaporto della cisterna numero 7, che è quella dove c'è stato l'impatto, la cisterna che è stata svuotata in mare dopo l'impatto. Lasciamo al signor Pompilio qualche secondo per guardare con attenzione la foto.

PAGLINI (M5S). Si ricorda la posizione della prua dell'Agip Abruzzo?

PRESIDENTE. La domanda è stata già fatta e il signor Pompilio ha detto che non ha potuto vederla perché c'era una grande quantità di fumo che gli impediva di vedere la costa.

POMPILIO. Sinceramente non ricordo che cosa fosse quello che si vede nella foto. Potrebbe trattarsi, ma non ne sono sicuro, di una macchinetta per il lavaggio, ma qui c'erano gli impianti fissi e quindi non credo che abbiano messo la manichetta per il lavaggio. Non so però, perché sono sempre cose inerenti al carico, di cui si occupava il primo ufficiale di coperta.

Non mi ricordo neanche perché questo fosse aperto. Probabilmente era qualcosa per l'aerazione. In ogni caso, questa foto non è stata scattata subito dopo l'impatto, ma molto dopo.

PRESIDENTE. Dopo l'incendio.

POMPILIO. No, questa è stata scattata molto tempo dopo. Io sono stato a bordo di questa nave qua per parecchio altro tempo ed è impossibile che ci fossero cisterne aperte in questo modo.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Pompilio per la pazienza e per lo sforzo che ha fatto nel ricostruire fatti avvenuti 25 anni fa. Il suo contributo è stato sicuramente di grande aiuto per tutti noi. In ogni caso, qualora dovesse ricordare altro, la invitiamo a trasmetterlo alla Commissione.

Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 15,30.