

Mario A. Iannaccone

A brief history of SIRENA and LIMARA

Sicula Regionale di Navigazione
and Linee Marittime dell'Adriatico



The book tells the story of two Italian commercial shipping Lines. The one that, descending from the Vlasov and Sitmar fleets, led to the foundation of the Sirena (Sicula Regionale di Navigazione) in 1953 for the connection with the smaller Italian islands, and the Limara (Linee Marittime dell'Adriatico) in 1965 for the connection with the Adriatic coast. Both were founded thanks to the experience of the greatest luminary of Italian navigation law, Antonio Lefèvre D'Ovidio (1913-2011). These local shipping lines, with their many famous and elegant ships that have remained in the memory of Italian society (Tintoretto, Egadi, Gentile da Fabriano, Titian, Pisanello, Andrea Mantegna), made the history of Mediterranean shipping in the 1950s and 1960s, also setting the line of Italian elegance that would later be imposed by Silversea Cruises from 1994 onwards.



Mario A. Iannaccone

A brief history of SIRENA and LIMARA

**Sicula Regionale di Navigazione
and Linee Marittime dell'Adriatico**

Cover: the Pisanello, 1960s, owned by shipowner Si.Re.Na
(Sicula Regionale di Navigazione).

Contents

Introduction	p.	7
Chap. 1 - Origins		13
Chap. 2 - The Vlasov Group		19
Chap. 3 - The ship of Cirrincione Andrea		31
Chap. 4 - The <i>Sirena</i> Convention		43
Chap. 5 - <i>Sirena: Vittore Carpaccio and Antonello da Messina</i>		55
Chap. 6 - The fates of some <i>Sirena</i> ship		67
Chap. 7 - <i>Linee Marittime dell'Adriatico</i>		69
Chap. 8 - The origins of a cruise empire		87
Chap. 9 - The State- <i>Sicula Regionale di Navigazione</i> Convention 1953		91
Chap. 10 - The difference with the Patent System		101
Appendix 1 - Convention 19 April 1961		107
Appendix 2 -		118
Appendix 3 - Extract from Official Gazette		123
Index		127

Introduction

For two generations, the Lefèbvre family was involved in the affairs of the *Amministrazione (poi Compagnia) della Navigazione a Vapore*, from 1817 – when the first company was established – until 1865, when the joint stock company was dissolved. Those most involved in these activities were Charles Lefèbvre (1775-1858) and his son Ernesto (1817-1891). About half a century after Ernesto's death, his great-grandson Antonio, by then a member of a family that no longer dealt with “sea” matters, took up shipbuilding, first as a scholar and jurist and then as a ship-owner and collaborator with ship-owners. Antonio Lefèbvre D'Ovidio (1913-2011) is a historically important figure in the field of maritime and then shipping law studies. Subjects to which he came by a completely different route to that of his ancestors; not as a partner or financier, like the Lefèbvre of the 19th century, but as a scholar, professor and academic, Italy's foremost expert in the refounded Navigation Laws. The Code was in fact drafted with his fundamental contribution and published in 1942. From this point of view, Antonio Lefèbvre D'Ovidio was an expert who could be very useful – as is evident – as an advisor to those shipowners who moved in the international field of passenger and freight transport.

The family in which Antonio grew up, in Naples, was profoundly different from the 19th-century Lefèbvre family, despite the continuity of bloodline. It is no coincidence that his surname is composed of the patronymic Lefèbvre and D'Ovidio, with the latter actually coming from the maternal

line of his mother Elvira D'Ovidio. Antonio's father and mother had obtained for him and his two brothers, Ovidio and Mario, to keep in the surname the first component of the French Lefèbvre industrialists transplanted to Naples in 1808, and that of his mother's family, D'Ovidio precisely, a family of intellectuals from Molise.

If the first family had expressed interesting personalities from the point of view of industry, such as Charles Lefèbvre and his son Ernesto, the D'Ovidio family had expressed at least two prominent personalities in the history of Italian culture: the mathematician Enrico D'Ovidio (1843-1933) – academic and founder of the Polytechnic of Turin – and the philologist and man of letters Francesco D'Ovidio (1849-1925), protagonist of the Italian academy for almost fifty years in Naples. The latter was the grandfather of Antonio Lefèbvre D'Ovidio.

The D'Ovidios of the Molise generation had not been jurists, let alone experts in Navigation Law, and their interest in the world of ships dates back to 1876 when Francesco Lefèbvre (1856-1911), Ernesto's son, made – or thought he would make – a final attempt to recover compensation for a ship that had ended up in bankruptcy and never been paid. Carlo Ernesto Lefèbvre (1878-1962), father of Antonio Lefèbvre D'Ovidio, does not seem to have had any contact except on one occasion when he worked in Naples for a firm that dealt in maritime transport. This is a small clue. After all, Naples was, and still is, a city of maritime traffic.

We do not know how much memory of the experience of the *Compagnia della Navigazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie* remains in the Lefèbvre family. It was an experience that was closed, from a corporate and commercial

point of view, in 1865, but it is probably the subject of stories and memories in the history of the port of Naples precisely because it was the first steamship company and the first in the Mediterranean to attempt the cruise route with some success in the middle of the century. It was important in the history of the Royal Navy and the early Neapolitan Risorgimento, as is recounted in a special volume, *Se non rischi non ottieni. Storia dell'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie (1817-1865)*. Was it remembered in the family? It then suffered economic setbacks and also, apparently, a sort of oblivion of the memory of what the ancestors had done.

Something, however, must have been preserved in the large Palazzo Balsorano in Naples sold in 1898 and in the Palazzo Lefèbvre in Isola del Liri, finally sold in 1920. But those were worlds, dwellings, probably unknown to Antonio, who was born in 1913 and grew up in Naples. At that time he could no longer frequent the palace that had belonged to his ancestors on his father's side (sold, as mentioned above, in 1898 to the Sisters of the Institute of the Sacred Heart), nor the premises, by then passed into his ownership, of the family businesses, first and foremost the Cartiere del Fibreno or the old, now closed, headquarters in Via del Piliero of the *dell'Amministrazione della Navigazione a Vapore*.

Surely Antonio Lefèbvre, an expert in Navigation Law, a scholar of codes and maritime laws, came across that glorious history of navigation, steamships, Scottish and English ships, rammings and sinkings, using them as case studies. The *Amministrazione della Navigazione a Vapore* had been the first company of its kind in the Kingdom for many years, perfectly structured, endowed with capital and a first-rate

administrative and management structure even before the Florios of Palermo entered the field.

His brilliant career is described elsewhere, here it is interesting to know that it took place mainly in academic activity, despite the fact that his work as a lawyer and consultant to shipowners made it easy for him to become a shareholder, especially in sea shares, in the activities of the shipowners with whom he collaborated. Among his many assignments, whether institutional or consultancy, the one established, since the 1940s, with Boris Vlasov for the Vlasov Fleet, then with Sitmar and later, in collaboration with the shipowner Carlo Lolli Ghetti, in the founding of the *Linee Marittime dell'Adriatico* and *Sicula Regionale di Navigazione* companies stands out in particular. The life of these two companies, linked in various ways, extended from 1953 to 1980. Lolli Ghetti was related, through his cousin Glauco, to the engineer Giovanni Battista Bibolini (1875-1955), an important shipowner. Bibolini had had the ships of his fleet built at the Cantieri Navali di Muggiano (La Spezia), now belonging to Fincantieri, *Bibolini ing. Giobatta*. When engineer Bibolini died in 1955, Glauco set up *Carboflotta* (still active today), and then the *Carbonavi* company (1964). At the same time, his cousin Carlo devoted himself to *Sirena* and *Limara*. As for Glauco, he was among the first to have ecological double-hulled tankers built that reduced accidents and oil spills (1966). In 1972, when he acquired NAI (Navigazione Alta Italia), he came to control a fleet of around 50 ships. After the sale of NAI, it took over *Scorpio Ship Management*, which it transferred to the Principality of Monaco.

Those with Lolli Ghetti were not Antonio Lefèbvre D'Ovidio's main ship-owning activities, as the most important was the founding of Silversea Cruises whose story, however, began in the late 1980s.

This short essay is dedicated to the *Sicula Regionale di Navigazione* and the *Linee Marittime dell'Adriatico* and to these alone which, although currently incomplete, can help provide a first contribution on the topic.



*Carbonavi's Alberto Lolli Ghetti. Bulk Carrier, 1967,
Cantieri Breda-Marghera.*

Chapter 1

Origins

So let us try to tell this story in brief, starting from the beginning. First of all, in order to understand where the contact between Antonio Lefèbvre D'Ovidio and the world of jurisprudence, so distant from the intellectual world of his relatives and his family, composed of important men of letters,



ANTONIO SCIALOJA

historians and mathematicians, may have originated, one can turn to the friendship of his grandfather Francesco D'Ovidio (who died in 1925, when Antonio was a child) with Vittorio Scialoja (1856-1933), son of the powerful Minister of Finance and senator Antonio Scialoja (1817-1877), senator from 1861.

A native of San Giovanni a Teduccio, thus Neapolitan, Antonio Scialoja was one of the most important political economists of the young kingdom before and after his education. His son, Vittorio, was in turn a jurist and politician, a minister several times, a senator in the 21st legislature (1900) and a national member of the Accademia dei Lincei, like Francesco D'Ovidio, whose age he

was. We recall that in 1873, Antonio Scialoja interviewed Francesco D'Ovidio for the *Inchiesta Scialoja sull'educazione secondaria* (published in 1876). At the time, Francesco D'Ovidio was a young high school teacher with a post in Bologna, before acquiring the chair of Romance Philology in Naples, but he was already considered a promise by the entire university environment. In that enquiry, he defended the teaching of Greek.¹

The two men therefore got to know each other and established contacts between the two families. Francesco D'Ovidio had numerous opportunities to meet Scialoja's nephew Vittorio, who was born in Turin but lived almost all his life in Rome, and who was, like D'Ovidio, appointed senator in 1905. The latter was a jurist as well as a politician, a scholar of Roman law – a field that interested Francesco D'Ovidio because it was tangential to his studies. He was also Minister of Justice (1909), Minister of Foreign Affairs (1919) and a professor at «La Sapienza» University.² His grandson, Antonio Scialoja (1879-1962), born and lived in Rome, an Italian jurist and politician, was Antonio Lefèbvre D'Ovidio's teacher.

Antonio Scialoja, Vittorio's nephew, after having been full professor of Commercial Law at the University of Siena from 1911, held the chair of Maritime Law at the Higher Institute of Economic and Commercial Sciences in Naples from 1922, that

¹ Antonio Scialoja, *Inchiesta Scialoja sull'educazione secondaria*, Rome 1876, pp. 314-316. See Carlo G. Lacaita - Mariagrazia Fugazza, ed., *L'istruzione secondaria nell'Italia unita. 1861-1901*, Franco Angeli, Milan 2013, pp. 77-79.

² The «Buletino dell'Istituto di diritto romano», founded by him, bears his name today.

of Maritime Law at the University of Naples in 1928 and that of Navigation Law at the University of Rome “La Sapienza” in 1942, where Antonio Lefèbvre D’Ovidio studied. And from 1942 to 1950 he directed the Institute of Navigation Law. The two families had relations for at least three generations first in Naples and then in Rome.

After his studies in Rome (1956-57), Antonio Lefèbvre was transferred to the chair of Navigation Law at the University of Naples, where he stayed for nine years and where he was able to associate with his peer and friend Gabriele Pescatore (1916-2016). Soon afterwards, he began the construction of a large villa on the Cassia where he moved in 1958. In 1964 he was appointed director of the Institute of Navigation Law at La Sapienza, a post he held until 1975. The choice was in a sense obligatory if the discipline was to be maintained at the level of its early decades. The Selection Committee composed of Antonio Scialoja, Alfredo De Gregorio and Francesco Messineo (1886-1974) expressed its opinion as follows:

Both of these volumes [Disciplina convenzionale della responsabilità del vettore marittimo (Conventional regulation of the liability of the maritime carrier) and Nazionalità delle società commerciali (Nationality of commercial companies)] reveal in Lefèbvre a strong personality as a jurist, which is becoming more and more evident as time progresses, and make this still young lecturer and scholar one of the most promising of our studies. The tone of the exposition and discussion is singularly elevated; the vigour of the reasoning, the penetration of the legal phenomena investigated, and the mastery of the various instruments of study appear uncommon.³

³ Historical Archives University la Sapienza of Rome. Institute of Navigation Law.

His studies, for which he was recognised as a unique specialisation in Italy, and his good institutional and academic contacts allowed him to continue to participate personally in the formulation of international treaties regulating the subject of navigation in national and international waters. At the conferral of the chair (awarded at the end of 1964 for the following academic year, 1965-1966), Professor Giuseppe Ferri said on 12 June 1965:

The Faculty, noting that Prof. Antonio Lefebvre D'Ovidio, full professor of navigation law in the Faculty of Law at the University of Naples, has applied for a transfer to the chair of navigation law; whereas prof. Antonio Lefebvre D'Ovidio has devoted his entire activity as a professor and scholar to the in-depth study of the problems of navigation law; he is the author of important general works and numerous monographs and essays; he participated in the drafting of the navigation code and is the editor of the *Rivista del diritto della navigazione*; given that prof. Lefebvre is reputed in Italy and abroad as one of the most illustrious scholars in the subject; considering, therefore, that he has all the requisites to worthily fill the chair to which he aspires; resolves to appoint Prof. Antonio Lefebvre D'Ovidio to the chair of navigation law.

For over 25 years, Antonio Lefebvre continued to be called to the fora where these issues were discussed or defined. To name but a few, one may recall those related to his role as Consultant for the Italian Delegation to the Peace Conference on Merchant Marine issues, where issues relating to abandonment of ships, wrecks, salvage, and hijacking were discussed. He then held positions in Italian and international shipping regulation institutions, such as the Superior Committee for Inland Navigation (1955-1965), and the Superior Council for the Merchant Navy as vice-president and

then president (1965-1971). The latter was the supreme advisory body that regulated all matters concerning the merchant navy and maritime traffic of passengers and goods.

Chapter 2

The Vlasov Group



In 1938, Antonio Lefèbvre became the trusted lawyer of the group headed by the Russian Alexandre Vlasov (1880-1961) who, with his son, would build a major shipping empire.⁴

Alexandre bought his first vessel in 1928, naming it *Boris* after his son born in 1913. After founding two shipping companies in London, and *Sitmar* in Italy in 1937, he established his registered office in Via del Conservatorio in Milan and a representative office in Genoa.⁵

⁴ “White Russian”, born in Novocherkassk (Rostov) in present-day Belarus, he had served as Chief Town Planner in Odessa under the Tsar, responsible for the development of the city and its port. After the Revolution he had fled to Romania.

⁵ The ship was to be used to transport coal, a material Alexandre handled at that time as agent for the Romanian company Skarboferm. In 1933 Alexandre became the mining company’s general agent for Greece and Italy and bought the ship *Mimosa*.

After the war, the Vlasovs bought two ships, the *Castelbianco* (former Wooster Victory) and the *Castelverde* (former Vassar Victory).

Both ships were refitted and operated by *Sitmar* to transport emigrants, then leaving Italy by the hundreds of thousands per year.

Vlasov then leased them to the I.R.O. (International Refugee Organisation), an organisation run by the United Nations. The Vlasovs turned to an experienced consultant, Antonio Lefèbvre D'Ovidio, considered the best in the Italian market, for the establishment of the Italian company and subsequent activities. At first, theirs was a client-consultant collaboration, later the relationship became closer and more corporate.

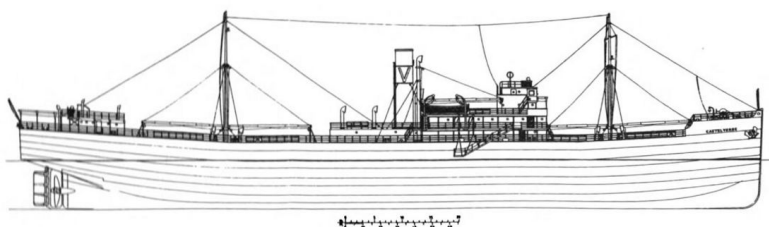
The relocation of the other branches of the Russian ship-owners' company to Genoa took place in 1952, when Boris Vlasov officially entered into partnership with his father by setting up the headquarters of the Securitas Holding Corporation (SHC), a company that later underwent many transformations.⁶

The Genoese law firm of Antonio Lefèbvre D'Ovidio extended the range of its services by taking care of every bureaucratic and legal aspect dedicated to the navigation of the company's ships.⁷ We must remember that we were in the

⁶ The diagram showing all the Vlasov companies connected to Sitmar, contained in the tables of Plowman's book, contains dozens and dozens of companies, trusts and trusts with offices in various parts of the world.

⁷ We talk about on-board documents, the arrangement of shipping and transport permits, the calculation of duties, delicate tax and insurance issues.

post-war period, not all borders were yet defined and disputes and accidents were the order of the day.



Enrico Repetto drawing of *Castelverde*, the first SITMAR ship

As for the partnership between the Vlasovs and Antonio Lefèbvre, it was formalised from 1948, when the still young lawyer and professor of maritime law became a partner in *Sitmar, Società Italiana Marittima*. The field of activity was the comprehensive assistance to emigrants on the routes to South America and Australia.⁸

⁸ An epic that was recounted, with interesting facts about the ships and ship owners, by Peter Plowman in the book *Australian Migrant Ships 1946-1977*, Gazelle Book, London 2006.



Painting showing the great *Castilverde* of the Vlasov fleet
(as can also be seen from the funnel logo)

In 1949, the Vlasovs bought more passenger ships, the *Fairsea* (up to 1,800 passengers) and the *Fairsky* (later the *Castelforte*), refitted by 1958.⁹ The *Fairsea*, leased to I.R.O., carried tens of thousands of passengers to Australia and North America from the port of Southampton. The *Fairsky*, on the other hand, worked almost exclusively on the Australian route. To these ships, the *Castelbianco* (later *Castilverde*), the *Fairsea* and the *Fairsky-Castelforte* were added the *Castelfelice* (formerly *Fairstone*) and in 1964 a sixth ship, the

⁹ Not a few of these ships had previously been military vessels. The *Castelforte* had started out as SS *Steel Artisan* (1941), then as HMS *Attacker* (1942-1945). After the war she had first been known as *Castel Forte* (1950-1958) and used to transport migrants to Australia, and finally as *Fairsky* (1958-1977) as a cruise ship.

Fairstar, was acquired. The history of these ships is complex and is not of interest here. For example, the turbo ship *Victory* purchased by the US government after the war from *Sitmar* was converted into a transport ship for 1132 emigrants and renamed *Castelbianco*. After a few trips to Brazil-Plata she returned to the route to Australia and was again renamed *Castelverde*.

The service included transport with tickets at a subsidised rate, assistance with the preparation of documents, the booking of means of transport to make the journey to the residence, and sometimes even a placement service so that emigrants could find work. The idea was not new as the Lefèbvre family had already had a stake in the *Società Marittima Napoletana*, which offered services to emigrants from southern Italy bound for North America. When they succeeded in obtaining the I.R.O.'s exclusive contract on those routes (the I.R.O., founded in 1946 was replaced in 1952 by the U.N.H.C.R.), the Vlasov's and Lefèbvre's *Sitmar* in join-venture began to make good profits.¹⁰ On board these ships the *Sitmar* and *V-Group* personnel were trained, who would later contribute to the Lefèbvre's cruise experience.

¹⁰ U.N.H.C.R., United Nations High Commissioner for Refugees. *Sitmar* Line had its registered office in Milan (and operational headquarters in Genoa) from 1938 to 1970. After losing the I.R.O. contract, it moved to Los Angeles and acquired the name *Sitmar Cruises* to signal a change of *core business*.



There is a lot of documentation, both photographic and historical and memoiristic, on these ships also because of the role they played and the pre-cruising model they imposed. For example, passengers on these long voyages were encouraged to organise sports, board game tournaments. The *Fairsky* was very suitable for long voyages; it had five decks where one could play tennis and table tennis, three dining rooms, a meeting room, a place for children's games, a library where one could read and write, a bar and a cinema. It was also well equipped with a medical department. As would happen on cruise ships in later decades, the staff organised entertainment and shows, dances and performances by musical groups or singers. Details of the shows and entertainments were broadcast in daily programmes as on real cruise ships.



Sitmar's Fairsky. Note the Vlasov "V" funnel logo.

After the death of Alexandre Vlasov in 1961, the group passed into the hands of his son Boris who, in the same year, moved his operations to Monte Carlo, in the Principality of Monaco. The up-and-coming Principality was home to many maritime companies and offered strong tax advantages. The possibility of the loss of the big emigration order loomed and, in an attempt to avert it, Vlasov modernised his fleet with the purchase of the ships *Cunard*, *Carinthia* and *Sylvania* in 1968. For some years, due to various problems, the *Carinthia*, *Sylvania*, *Fairland* and *Fairwind* remained at anchor in Southampton. The other ships of the group maintained the emigration service until 1972, when the contract passed to the Greek *Chandris Lines*. *Sitmar*, at that point, chose to focus on the cruise market by moving to Los Angeles and entering a fast-growing sector, especially in the American market.

In the mid-1970s, Boris Vlasov founded a trust to invest in all kinds of ships, not only passenger transport but also transport vessels of various kinds. The company changed several names (*The Trust of Boris Vlasov*, *Vlasov Group Inc.*, *Vlasov Shipholding Inc.*, *Vlasov Service Corporation*, *Vlasov Investment Corporation*, established in Nassau, Bahamas) and came to own some thirty ships including oil tankers, product carriers and container ships.¹¹

A number of ships were built by Fincantieri thanks to the interest of Lefèbvre, securing jobs for the industrial hub for years. In the early 1990s, the management of the investee company would find salvation from an almost certain crisis in the construction of ships for the *Silversea Cruises* fleet and *Carnival*.¹² The *Sitmar Fairmajesty* was the last cruise ship sold before the company was sold to *P&O*. Boris Vlasov overcame the crisis in shipping that began in 1974 (the austerity era) and lasted until around 1990. Thereafter, Vlasov's company drew new strength from the development of Chinese exports, which began more or less in 2003, to whose companies it chartered ships.

¹¹ Vlasov owned no less than 10 LPG (Liquified Petroleum Gas) carriers and also had the first VLCC (Very Larger Crude Carrier) supertankers built in 1967 and 1968, eventually owning six.

¹² Alessandra Fava, *Uomini e navi. Fincantieri, storia di un'azienda di Stato*, Ediesse, Rome 2013.



An interior of the *Castelfelice*.

With Vlasov, Antonio Lefèbvre D'Ovidio began to invest not only in ship shares but also to plan industrial and financial transactions; he led a takeover bid by a group of Italians against *Shipping Industrial Holdings* (1974), which controlled *Clarkson*, the largest shipping insurance broker based in London. Antonio organised a deal involving Vlasov and an Italian merchant bank, *Capitalfin*, which included major stakes in ENI, Fiat, Montedison and Banca Nazionale del Lavoro. It was a major international operation in which Vlasov entrusted the coordination to Antonio Lefèbvre D'Ovidio

As can be understood, even if only by knowing the historical desire of the British to control certain sectors, this was an operation frowned upon by the British financial world, which wanted to retain control of that traditional marine

business. The newly acquired company was called *H. Clarkson Holdings* and later Banco Ambrosiano acquired 80% from *Capitalfin*. Someone said that the big operation, in which Antonio Lefèbvre D'Ovidio operated in a technical role, was also useful to the Western powers to keep a large international shipping company in the control of a “white” Russian, and therefore not close to the Russian Communist Party.¹³

Deciphering the real interests behind these operations can be done bearing in mind various factors: economic, geopolitical, the Cold War and the struggle between large power groups. But this attempt would take us too far from the aims of this research, which does not intend to trace a history of the activities of the Lefèbvre D'Ovidio but to outline the activities of two ship-owning companies that may be considered minor and local but played an important role in the economy of Sicily and the Adriatic. The focus of this book, as mentioned above, is on something else: the ferry lines contracted with the Italian state. Although a framework such as the one we have done so far was necessary.

Certainly, Antonio Lefèbvre D'Ovidio had the opportunity to study old papers concerning the embarkation of thousands and thousands of Neapolitans who had been helped by the *Società Industriale Partenopea* (1833-1897) to find good boarding conditions, prepare arrival documents and even find work in the United States.¹⁴ His ancestors, Charles and Ernesto Lefèbvre, had been partners in that joint-stock company which, after all, provided services very similar to those of *Sitmar*. We still lack the details to understand whether Antonio

¹³ Ferruccio Pinotti, *Fratelli d'Italia*, Rizzoli 2007.

¹⁴ Mario A. Iannaccone, *La Società Industriale Partenopea nella finanza e nell'industria* (1833-1879), still unpublished.

Lefèbvre D'Ovidio considered that experience, but this too is an interesting sign of continuity.



Maritime Almanac, year 1963.

Chapter 3

The ships of Cirrincione Andrea

A minor history

The vicissitudes of Vlasov's *Sitmar*, like the subsequent ship-owning experiences of the Lefèbvre D'Ovidio family with *Silversea Cruises*, are experiences of international importance, while here we will deal with less "large", smaller experiences, of non-international dimensions, but equally important for the economy of certain areas of Italy such as the development of the Sicilian islands and the connections in the Adriatic. In these two areas, Lefèbvre D'Ovidio, together with an important partner such as Lolli Ghetti, helped set up a number of shipping companies that provided essential services under agreement with the state.

These contracts are quite different from the "privatisations" entered into with the Bourbon kingdom by the ancestral *Amministrazione della Navigazione a Vapore*, yet they have some connection with them for the reason that they provide a service that the state could not otherwise provide by its own means, at least at that time.

We will therefore talk about two minor shipping companies, but which, especially the second active in the Adriatic, contributed to forming the cruise culture that would later be exploited, on a much different scale, by the foundation of *Silversea* in 1988.

Ferry lines

The entrepreneurial experience gained by Antonio Lefèbvre with the Vlasov group expanded, starting in the early 1950s, with his collaboration in the foundation of two other ship-owning companies: *Linee Marittime dell'Adriatico S.p.A.* and *Si.Re.Na. S.p.A.* (which would eventually merge into the *Adriatica di Navigazione* and *Si.Re.Mar.* group). The reference partner for both companies was Carlo Lolli Ghetti, an important entrepreneur active above all in the shipbuilding field. Lefèbvre D'Ovidio participated in these activities as a non-operating partner, with the position of president controlling 70% of the shares against 25% for Lolli Ghetti. He also took care of every complex legal issue related to shipping.

However, a site maintained by Antonio Lefèbvre D'Ovidio's son and heir reads:

For years he was one of the main collaborators of the Vlasov Group, owner of the Sitmar Cruises company. He later decided to strike out on his own and in the 1960s, together with Carlo Lolli Ghetti, set up two shipping companies: *Linee Marittime dell'Adriatico S.p.A.* and *Si.Re.Na. S.p.A.*¹⁵

Si.Re.Na. (henceforth *Sirena*) was established in 1953 and began operations in early 1954. The activity continued for about 20 years with good results. The initial agreement was to run from 31 December 1954 to 31 December 1974 but was extended for another year.¹⁶

¹⁵ A website maintained by the heirs of Antonio Lefèbvre D'Ovidio reads: <http://manfredilefebvre.blogspot.com/2014/11/antonio-lefebvre-dovidio.html>

¹⁶ Operation began on 1 January 1954 and lasted 20 years, 21 with

At the beginning of the activity, the steamships taken over from the company of the shipowner *Ditta Andrea Cirrincione*, which had a small fleet of ships, were used for the service. In 1954, when the *Sirena* began operations, Cirrincione sold four ships to the new company: the *Mazara*, the *Lampedusa*, the *Ustica* and the motor vessel *Egadi* (1957), purchased in 1952 in Denmark. In anticipation of the replacement of the steamships *Ustica* (which sailed until 1955) and *Lampedusa* (which sailed until 1956), two twin motor vessels were ordered from Cantieri Navali Riuniti of Palermo: *Nuova Ustica* and *Nuova Egadi*, already mentioned.

The *Egadi* had previously been named *Ostbornholl* and belonged to the ship-owning company *Det Ostbornholmske* in Nekso. Built in 1939 at the Aalborg shipyard, she had the following dimensions: 51.7 metres long by 9.5 metres wide, 770 tonnes gross, and a speed of 12 and a half knots. After all, it was not an old ship, but was considered, for various reasons, impractical.

Before Cirrincione

Transport between *Ustica* and the mainland had always been a problem due to inefficiencies, irregularities and the use of old ships, problems that would be solved by the *Sirena*. In 1906, the old *Gorgona* retired after many years of service. It was an old steamer of the mid-19th century generation, and had been in service since at least 1884, armed by the Florios. Absolutely inadequate, unsafe, it required laborious disembarkation and embarkation operations especially for

the extension.

goods and animals.

In 1906, it was replaced by the *Napoli* (251 tonnes) after some 13 years of unfulfilled demands and promises, and blame-shifting between island mayors and Sicilian authorities. Even the *Napoli*, however, was considered inadequate and so the entry into service of the *Ustica* in 1912 was considered a considerable advance for island transport.

Lampedusa and Ustica

The *Lampedusa* and the *Ustica* were steamships that had entered service many years earlier. In 1910, a public tender was launched for a subsidised service to the smaller islands, which was won by the Trapani company *La Sicania S. A. di Navigazione a Vapore*.

The new manager continued the service with the ships of *Navigazione Generale Italiana* (the company created by merging *Flotte Riunite Florio Riunite* and Genoa's *Società Rubattino*). This was a route that the *Amministrazione*, then *Compagnia di Navigazione a Vapore* of Naples, had also tried in vain to get assigned, but it had always been won by the Florios, who were much better connected to the power of the new unitary state. In 1912 the *Sicania* put three new vessels into service: the *Ustica*, the *Pantelleria* and the *Lampedusa*, three ships used for mixed transport (passengers and cargo) which had been built in 1911 by the *Mackie and Thompsom* shipyards in Govan (Glasgow, Scotland).



One of the many ships built in the Govan shipyards, at *Mackie & Thompson*, late 19th century. From here came the three ships acquired by *Cirrincione* and passed to *Sirena*.

The Ustica's maiden voyage was greeted with great joy by the islanders, who for the first time saw a real, new ship providing a reliable timetable and a modern, reliable service for their island. The ship was also equipped with water tanks and this solved an age-old problem, the shortage of drinking water during the dry months.

The steamer *Ustica* made it through the First and also the Second World War with little consequence. It had a first, second and third class. The first class (about 30 seats) was allocated a small room under the bridge and a room above the keel. The third class was allocated wooden seats; they were accessed through the stern well. It was a room in which a strong stench always reigned and those who could used the

five open-air seats. When it arrived at the island, the steamer would stop in the middle of Cala Santa Maria and on its arrival, the *paranza*, a cooperative of fishermen who used boats for embarking/disembarking, would leave.

To allow dry landing there was a wooden inclined plane that was pushed out to sea from the beach on two large cartwheels. In 1928, the quay and the breakwater, the *Banchina Barresi*, were built, which lasted only a short time: a sea storm in November 1928 swept everything away. For a number of years, large animals were still being boarded, hoisted and lowered by a kind of crane, making operations long and dangerous.

Years would pass before disembarkation and embarkation operations were made possible in a smooth and safe manner. As for companies, after *Sicania*, which lasted from 1910 to 1914, the State Railways took over and then the *Trapani Società di navigazione*. In 1925, it was the turn of the *Meridionale S. A. di Navigazione* of Palermo, which signed a convention that lasted from 1925 to 1933 and was renewed year by year until 1946. The new company integrated the previous ships, the *Egadi* and the *Magara*.

During the war, the *Egadi* was sunk in the Sicilian Channel, the *Mazara* in the port of Genoa (1944) and the *Lampedusa* in the port of Palermo (1943): only the *Ustica* escaped unscathed. At this point, the four-weekly frequency could no longer be guaranteed, and the *Ustica*, with its four monthly sailings, linked the *Egadi* and the Pelagie islands, while the *Lampedusa*, refitted, linked *Ustica* on a fortnightly and then a twice-weekly frequency (after the recovery, in 1947, of the *Mazara*).

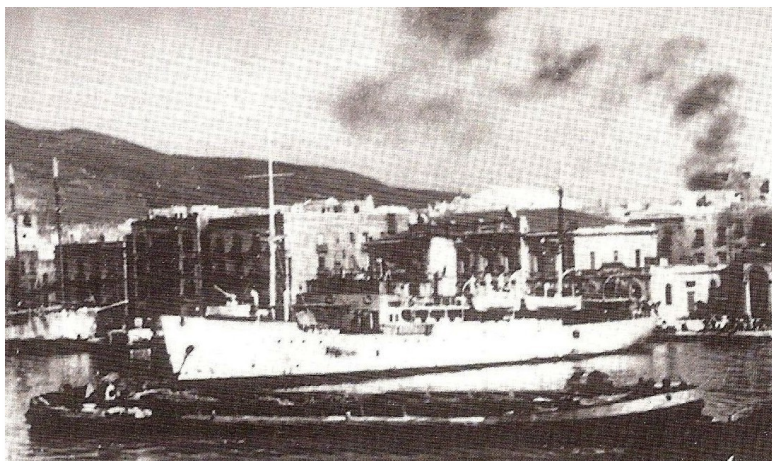
The *Meridionale*'s contracted service expired in 1947 but, as often happened in such cases due to the difficulty of finding reliable replacements, it was renewed until 1949. Only then

was it succeeded by the *Cirrincione-Majorino* company of Palermo, which took over the same ships.

The *Cirrincione* strengthened its fleet, although not a large one, after the failures of the war, by chartering the 173-ton *San Vito* (renamed *Capo Gallo*) and buying a Danish ship nicknamed *Egadi* in 1952, since the old *Egadi*, which had sunk in the Sicilian channel, was unrecoverable. The *Cirrincione* ships still took many hours, up to 10, to reach Palermo or Trapani.

The Mazara of *Cirrincione* and then *Sirena*

The *Mazara* of *Cirrincione-Majorino*, built in 1934, was an auxiliary cruiser (formerly a minesweeper and coastal lookout) of the Regia Marina but also an Italian passenger steamer. She was originally a small passenger steamer of 984 gross tonnage, registered at the Trapani Maritime Compartment with serial number 56 and belonging to the *Società Italiana di Navigazione a Vapore La Meridionale*, based in Palermo.



The *Mazara* moored in the port of Palermo while serving as an auxiliary cruiser.

The vessel, which could reach a speed of 13.5 knots, was used for connections to the archipelagos of Sicily. This function was performed between 1934 and 1940 when the steamer was converted to a military ship.

The general characteristics of the troubled *Mazara* are as follows: gross tonnage of 984 tonnes; length of 66.7 metres; width of 9.85 metres. The draught was 3.62 metres. As for propulsion, it was provided by 2 boilers, 1 steam engine with a power of 1470 HP, and 1 propeller, which allowed it to reach a speed of 13.5 knots (25 km/h).¹⁷

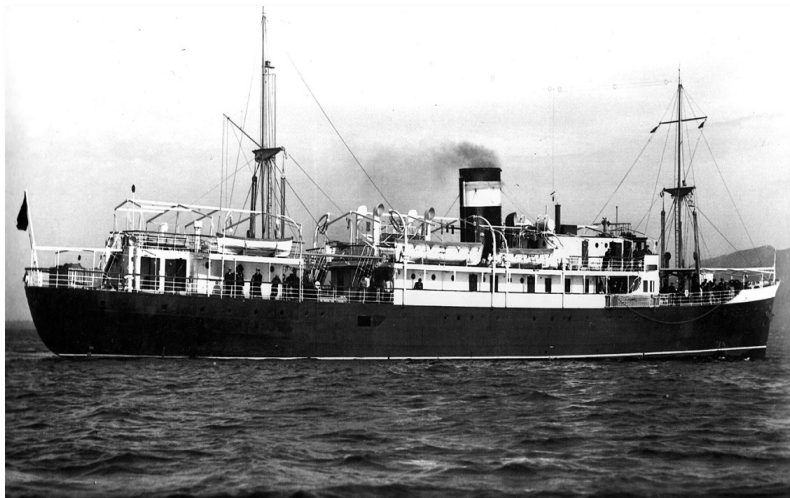
¹⁷ During the Second World War it was armed. The armament consisted of 2 x 76/40 mm pieces, 2 x 13.2 mm machine guns. Other sources enumerate 2 x 76/40 mm guns, 2 x 37/54 mm machine guns, 8 x 20/65 mm machine guns, 4 x 13.2 mm machine guns; data taken from the websites: *Ramius-Militaria*, *Italiamarittima* and *Navi mercantili perdute*.

Her first function was as a minesweeper, then as a coastal lookout (1940), then as an auxiliary cruiser (1940-1943) and then as a minelayer (1944). Although she belonged to the *Società Italiana di Navigazione a Vapore La Meridionale* (1934-1949) for the first part of her history, she was requisitioned by the Regia Marina in 1940 until 1943, then by the Kriegsmarine and used as a minelayer under the name *Dietrich von Bern* (1944).

It then passed into the ownership of the *Ditta Andrea Cirrincione* (1949-1953). But its history is even more adventurous. On 9 September 1943, the day after the Armistice, it was captured by the Germans, who used it for some time.him for some time.

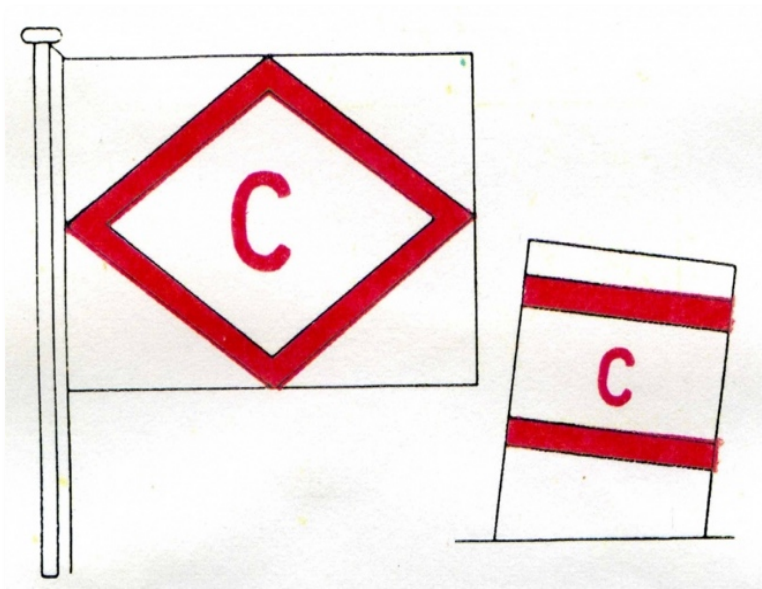
Less than a year later, in the American bombing raid of 12-13 August 1944, she sank, but was salvaged and refloated; she returned to service as a merchant ship in 1947, first with the *Cirrincione Andrea*, and then with the *Sirena*. When replacement ships came into service, she was sent for scrapping in Liguria, where she ended her life in 1965.¹⁸

¹⁸ Identification F 45 (as minesweeper), D 24 (as auxiliary cruiser). It entered service in 1934 as a civil ship, on 12 May 1940 as a military unit.



The *Mazara* when it was in commercial service.

Approximately one month before Italy's entry into World War II, on 12 May 1940, the *Mazara* was requisitioned by the Regia Marina and enrolled in the role of State Auxiliary Naviglio with the mark F 45, employed as a minesweeper and offshore lookout. On 10 June 1940, the *Mazara* was found to belong, as a minelayer, to the Gruppo Navi Ausiliarie Dipartimentali (Departmental Auxiliary Ships Group) of the Comando Militare Marittimo «Sardegna» (Sardinia Maritime Military Command), based at La Maddalena.



Flag and funnel logo of the *Ditta Andrea Cirrincione*.

Chapter 4

The *Sirena* convention

The 20-year contract between the state and the *Sicula Regionale di Navigazione*, which was extended until 31 December 1975, was a real turning point for connection services to the islands and also fostered the birth of the modern tourist economy there.

The new company ordered two new sister ships, the *Nuova Ustica* and the *Nuova Egadi*, from the Palermo shipyards. They weighed 450 tons and could carry 500 seats at a speed of 12 knots per hour.

When they left the yard in 1954, the old *Ustica*, after 44 years of service, gave way to the much more modern, fast and comfortable *Nuova Ustica*. The old steamer was taken to Vado Ligure for its last voyage where it was scrapped even in front of the testimony of two Usticans who happened to be there and recorded the end of that piece of history.

The new unit arrived in front of the town of Ustica, under the command of Captain Giovanni Cannatella, in the summer of 1956 and was greeted with great celebration. «Even the white colour with which she was painted, instead of the black of the *Ustica*, expressed the idea of modernity».¹⁹

¹⁹ Vito Ailara, *Lettera 53*, June 2018, Centro Studi e Documentazione Porto di Ustica, 2018, p. 30.

The *Nuova Ustica* marked a great step forward for the dignity of travellers and supported the effort of the great economic transformation of the island, which in those years was attempting to free itself from confinement - for many years, as is well known, it had been used as a land of confinement first by the Savoy monarchy and then by Fascism, - and to launch itself into tourism, not only for stopovers but also for pleasure. Now the crossing took just three hours, a time then considered by the islanders to be incredibly short compared to the past.

The first-class salon had velvet sofas; the second class salon was large and comfortable and, being located on the lowest deck, at the water's edge, was in a more stable position and therefore the busiest; the ship also had equipped outdoor spaces and some cabins with comfortable beds.²⁰

It is remarkable that the resumption of this activity took place, among others, with the *Sicula Regionale di Navigazione* company based in Palermo, which had entered into agreements with the state for the transport of passengers and goods to and from the Egadi islands and for the transport of goods and mail. On the board of directors of this company sat, often with an attorney, Antonio Lefèbvre D'Ovidio. Thus, after some 90 years, the great-grandson of Ernesto Lefèbvre, who died in 1891, re-entered the field of maritime navigation. In a sense, Antonio Lefèbvre D'Ovidio, then 53 years old, re-entered the field by combining his skills as a lawyer and university professor, an expert in navigation and an entrepreneur, like his Lefèbvre ancestors, although he did not hold managerial or operational roles of any kind.

²⁰ *Ibid.*

The company came into being following an agreement signed on 2 December 1953 between the company's management and the Minister for the Merchant Navy. This same convention involved *Navigazione Toscana*, a joint-stock company based in Livorno, for navigation in the Tuscan archipelago; *Società Partenopea*, a joint-stock company based in Naples, for the connection of the islands of the Tuscan archipelago; *Società Navisarma*, *Compagnia Siciliana Marittima*, a joint-stock company based in Messina, for the connection with the Aeolian Islands and, fourthly, *Sirena*, a joint-stock company based in Palermo, for the connection with the Egadi, Pelagie, Ustica and Pantelleria Islands. The dynamism of *Si.Re.Na.*'s directors was also encouraging: a new page in the history of the island's connections had begun to be written, one that promised unpredictable developments.²¹



The institution of the Convention was different from the institution of the Privative, a type of convention that was entered into at the time of the Bourbon Kingdom and in many

²¹ Vito Ailara, *Lettera* 53, June 2018, Centro Studi e Documentazione Porto di Ustica, p. 30.

19th century countries. However, there were elements of continuity and similarities beyond the differences: these were still conventioned and therefore subsidised transport services.

Antonio Lefèbvre D'Ovidio, university professor of Navigation Law and author of the new Italian *Codice della Navigazione* (1941) that came into force during the war years and remained in force, with subsequent amendments, had gained valuable expertise in the field of Navigation Law in all its aspects.



Glauco Lolli Ghetti (1921-2006), great shipowner, cousin of Carlo.

He had been consulting with institutions, ministries and ship-owning groups since 1938. He was not involved in management, his main activity being teaching as well as practising law in his specific field. In the early 1950s, he contributed to the foundation of *Linee Marittime*

dell'Adriatico S.p.A. (both merged into the *Adriatica di Navigazione* and *Si.Re.Mar.* groups), as well as *Sirena*.

The main partner and majority shareholder for both companies was Carlo Lolli Ghetti, a naval officer and shipowner, cousin of the great shipowner Glauco Lolli Ghetti, the latter related, by marriage, to Giovanni Battista Bibolini (1875-1955), founder of a shipowning company that had its ships built at the Muggiano shipyard (today Fincantieri).

As mentioned above, the *Sirena* came into being as a result of a law promulgated in 1953 (Law No. 34) that allowed the exercise of subsidised postal and commercial maritime services of a local nature to be entrusted to private industry, by means of public tender or private bidding (a tender extended to a few subjects deemed potentially suitable). Despite the differences, this is reminiscent of what had been allowed to the Lefèbvre-owned Maritime Company, particularly in 1843 in Naples. Having signed the convention, the *Si.Re.Na.* commonly spelled *Sirena*, began its service in 1954.



Trapani harbour, 1950s. Motorship *Nuova Egadi* in the foreground and the *vecchia Egadi* in the background.

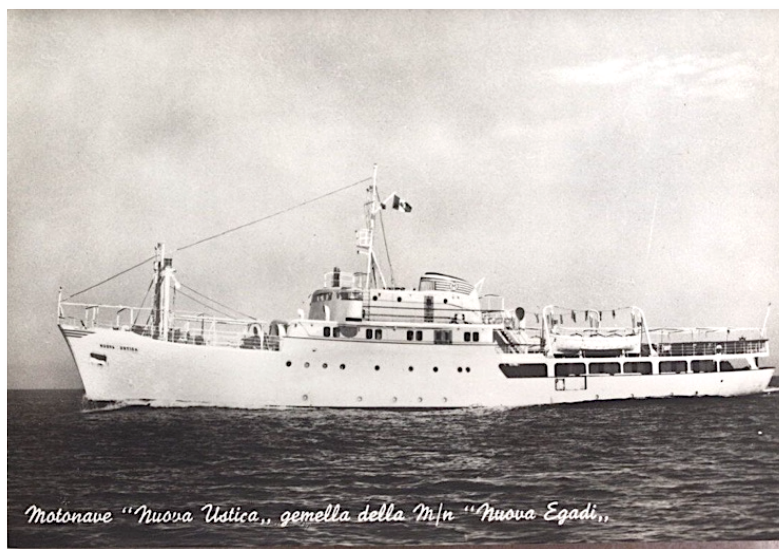
It was director Enrico Mazzearella who signed the agreement for the transport of people and goods, which lasted 20 years from 1 January 1954 and would be extended until the end of 1975. The terminals were the ports of Trapani and Palermo, while the company's headquarters were in Palermo. In November 1960, at the same time as the operation carried out on the Adriatic lines, Lolli Ghetti took over the management of the company with 25% of the shares. At the same time, Antonio Lefèbvre D'Ovidio was appointed president of the two companies, with registered office in Rome where he lived and had his own office.

After an initial regime of sailing with old motor vessels, which lasted a few years, purpose-built ships, the *Nuova Ustica* and the *Nuova Egadi*, both of 450 tons, entered service; they were modern, white-livered ships with very elegant lines. The ships were equipped with every customised accessory and specially designed furnishings, with crockery for the restaurant and bar, and were considered jewels of comfort for their time.



*Nuova Egadi, owner Sirena,
built by Cantieri Navali Riuniti, Palermo, 1956.*

In 1964, new ferries connecting Sicily to the smaller islands, such as Pantelleria, Lampedusa and Linosa, came into operation. They were the *Antonello da Messina* and the *Vittore Carpaccio* (it was the time when ships were often named after Italian artists of the past) of around 1,200 tonnes each, built in the Apuania shipyards in Marina di Carrara.



*Nuova Ustica, owner Sirena,
built by Cantieri Navali Riuniti, Palermo, 1956.*

The ships were equipped with cabins for different classes and even had a luxury class. Later, they were modified to accommodate garages and allow the transport of cars when the rise of cars in the economic boom began to spread the custom of travelling to the islands in one's own car.

In 1968, the company also put into service the motor ferry *Apuania*, which was mainly used to transport cars. This ship replaced the *Nuova Egadi*. Towards the end of the 1960s, the traditional passenger ship gave way to the ferry-type vessel due to changing market requirements. In 1968, the *Sirena* began a hydrofoil service, first chartering vessels from other companies, then fitting out its own vessels.



Nuova Ustica (1970s), photo by Salvatore Militello. As can be seen, disembarkation-embarkation operations, in the absence of a pier, were still very complex and aided by a paranza of fishermen.

The most famous was the *Pisanello*, fast, robust and reliable. With the increase in traffic, more ships were chartered, but at a certain point the failure to extend the concession services caused a crisis that forced *Si.Re.Na.* to cease its activities. The ships and the concession were transferred to *Si.Re.Mar.*, 51% owned by IRI, with effect from 1 January 1976. The *Pisanello* was only decommissioned in 1997.



The hydrofoil *Pisanello* that connected Palermo with Ustica.

Antonio Lefèbvre D'Ovidio, an expert in concessions and a careful manager of his own business, always avoided these

periodic cessations of first profitable and then loss-making activities from affecting his overall business.²²

In 1980, *Si.Re.Mar.* ceased, the company was liquidated and the ships acquired by a company of the *Finmare Group*.



²² Leonardo Poma, *Breve Storia dei Servizi marittimi postali e commerciali a Trapani*, Associazione Pro-Loco, Trapani p. 35 ff.

Above, again the 72-seater hydrofoil *Pisanello* (Model Rodriguez Pt 50), one of the jewels of the *Sirena* initially operated by the *Società Aliscafi Sud* and built by engineer Carlo Rodriguez initially thanks to a group of island financiers.²³

²³ It had been built with the help of various Egadi inhabitants: the Rocchia brothers, Campo Sebastiano of Levanzo, Mariano Mazzaresse (owner of the mill), Pio Conte of Marettimo, and Calogero Favata. In January 1959, a group of friends, with Baldassarre Catalano, contacted the Sicilian Region and the Rodriguez shipyard. Engineer Carlo Rodriguez assured them that, having set up a company, he would build a PT20 hydrofoil (of 72 seats). The company S.A.S. (*Società Aliscafi Sud*) was established at the Trapani Chamber of Commerce, with Antonio De Filippi as president. At the beginning of June 1962, the fast connection (about 18 minutes) between Trapani and the Egadi Islands began, a service later acquired by *Sirena*.

Chapter 5

Sirena: Vittore Carpaccio and Antonello da Messina

As mentioned, the *Sirena* was soon equipped with larger and faster ships than the first units. First of all, the brand new twin ships *Antonello da Messina* and *Vittore Carpaccio* were assigned to the lines. The shipping historian Attilio Borda Bossana wrote about this:

Naval onomastics, or rather anthroponymy, which has always been used to name any type of vessel, has always relied on the names of historical figures to identify ships. To trace the use among naval registers of a ship named after *Antonello da Messina*, one of the great masters of the 15th century and of the entire history of art, one has to go back over fifty years.²⁴

In 1964 the steamer *Mazara* was sold for scrapping while the motor vessel *Egadi* passed to the *Linee Marittime dell'Adriatico* under the same Lolli Ghetti. In 1967 the hydrofoil *Pisanello* was put into service and in June 1968 the *Pinturicchio*, both for connections from Trapani to the Egadi Islands and from Palermo to Ustica. In 1964, meanwhile, the twin motor ships *Antonello da Messina* and *Vittore Carpaccio*

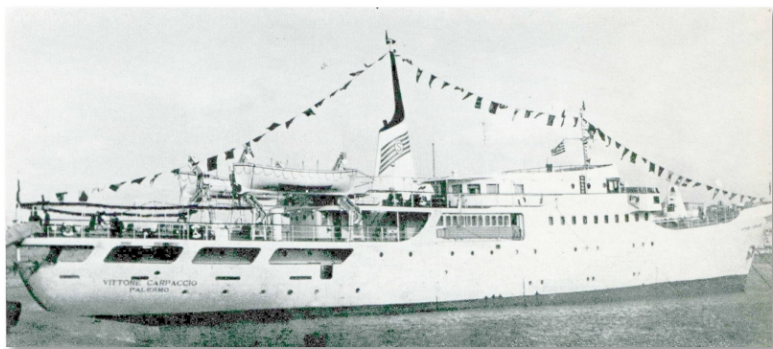
²⁴ Attilio Borda Bossana, *Le navi di Antonello da Messina*, 17 October 2016, www.agorametropolitana.it/le-navidi-antonello-da-messina/. After discussing the ship owned by the *Sirena*, the author enumerates other ships with the same name.

came into service. They were built at the Cantieri Navali Apuania in Marina di Carrara, *an important shipyard founded in 1941 by the Picchiotti brothers, later sold to the Ligure Group and then to Aermacchi. A few years earlier, the shipyards had renovated to also build medium-tonnage ships such as the Sirena twins.* These too, as was typical in that phase of renewed Italian pride, bore the names of painters. A pride that also had reason to be due to the excellent quality of the ships.

Departing from Messina, the *Antonello da Messina* made her maiden voyage in November 1963 and entered service on 1 January 1964 on the routes to Pantelleria, Lampedusa, Linosa and Porto Empedocle. The *Antonello da Messina*, with a tonnage of 1,200 tons, developed a speed of fourteen knots, and was therefore faster than all previous vessels employed on that route.

With the increase in car traffic, it was decided to build the ferry *Canaletto*, also at the Apuania Shipyard, which went on line in October 1968 from Trapani to Favignana, Levanzo and Marettimo. At the same time, the *Antonello da Messina* and the *Vittore Carpaccio* were converted into multi-purpose ferries at the Palermo shipyards due to the changed commercial situation of merchant traffic. They were transformed into ro/ro vessels, i.e. roll-on/roll-off (horizontally loaded or rotabile) vessels, an acronym that indicates a real ferry ship, designed and built, or modified, for the transport of wheeled vehicles (on their own wheels) and cargoes, arranged on platforms or in special containers, loaded and unloaded by means of vehicles equipped with wheels in

an autonomous manner.²⁵ The *Vittore Carpaccio*, in particular, had the possibility of embarking vehicles from the stern, through a large hatch. The two units returned to sea in the spring of 1972.



When she put to sea again in the spring of 1972, the *Vittore Carpaccio* appeared less elegant in her line after the restyling necessary to take on board some fifteen cars and five trucks. During the winter of 1971-72, the motorships *Andrea Mantenga* and *Gentile da Fabriano* were chartered by *Linee Marittime dell'Adriatico* to replace the two motorships that were undergoing maintenance and were chartered again in the winter of 1973 for Pantelleria and Lampedusa.

²⁵ Ro/Ro ships unlike standard merchant ships, sometimes incorrectly referred to as Lo-Lo (lift-on/lift-off) use a crane to embark or disembark cargo, have chutes or ramps that allow cars to roll on and roll off the ship when in port. They generally have several car decks connected by access ramps and/or hoists. *Dizionario enciclopedico marinaresco*, Mursia, Milan 1972, p. 519.

Unfortunately, on 24 October 1973, after a violent storm, the *Nuova Egadi* sank in Palermo harbour.

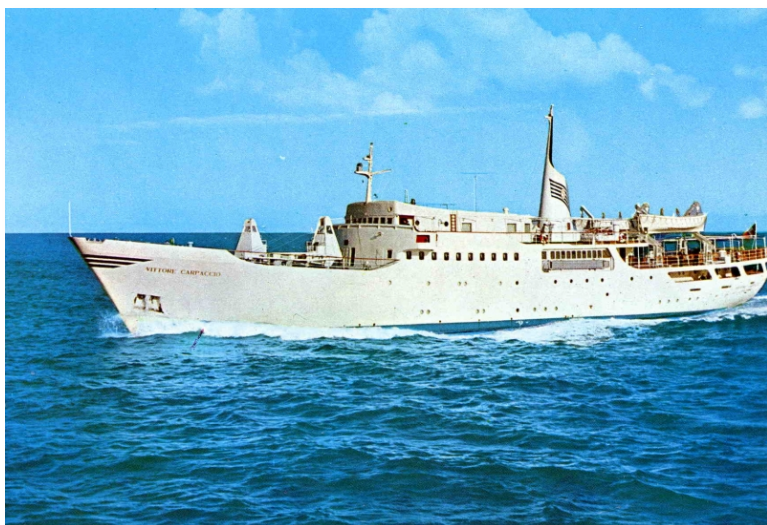
In the high season of 1974, while the *Gentile da Fabriano* was returned to her owner, the *Andrea Mantenga* was kept on continuous charter by *Si.Re.Na.* to support the increase in traffic on the Palermo-Ustica as a replacement for the *Nuova Egadi*, which was salvaged but in poor condition and then decommissioned and scrapped in 1975 after about 20 years of continuous use. An expert commented:

In spite of the design [of the two ships], after only a few years of operation, these ships, in accordance with a new convention, in order to comply with the changed and enlarged traffic requirements, were transformed, again at the Apuania shipyards in Marina di Carrara, into so-called “multipurpose” ships, i.e. with the possibility of embarking and parking vehicles on the stern side, through a large hatch. In truth, the ships largely changed their original connotations, becoming rougher and more unsightly in shape (as is generally the case with anything that is adapted), they retained the fore hold (hence the term “multipurpose type”: hold + garage), aft compartments were eliminated and the coach class with reclining seats was introduced. The garage could accommodate just five medium-sized lorries and about fifteen cars: a capacity which, due to the rapid development of traffic, soon became insufficient, especially in summer, generating considerable inconvenience for users, and which only the skill and experience of the social agents in the various ports of call could somehow contain.²⁶

This paper, taken from a historical publication on the commercial lines of the port of Trapani, mentions a revision of the 1953 convention that required some of the *Sirena*’s ships

²⁶ *Servizi marittimi e commerciali a Trapani*, p. 42.

to be modified to allow traffic of cars and trucks. On 30 October 1975, the *Si.Re.Mar.* – *Sicilia Regionale Marittima* – which absorbed the fleet of the *Sirena* in liquidation, including the *Antonello da Messina*, which was employed from Milazzo, after 1 January 1974, when the company took over the management of services to the Aeolian Islands, taking over *Navisarma*'s fleet. There are photographs showing this ship, like the *Vittore Carpaccio*, with the *Siremar* inscription, but these are the same ships as the *Sirena*.



The *Vittore Carpaccio* after 1975 was sold to *Si.Re.Mar.* The ship, like her sister ship *Antonello da Messina*, had not been modified (source Eloiien News).

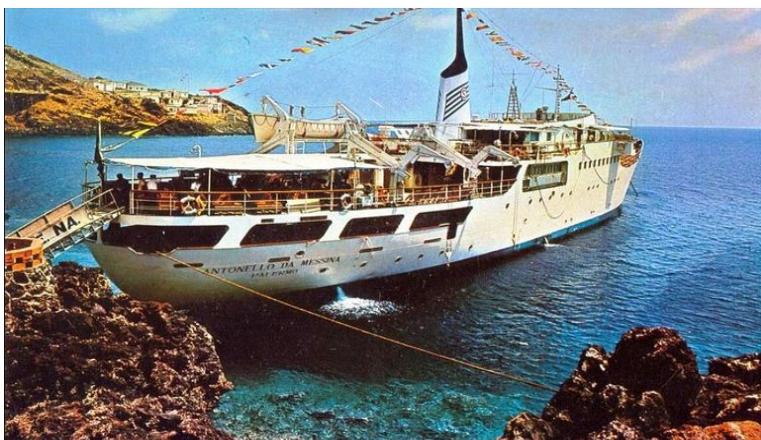
The director of the *Sirena*, Emidio Ventimiglia, was a well-known naval engineer and author of the highly regarded treatise *Elementi di costruzione navale* (1964).

Another ship belonging to the *Sirena*'s fleet (although the owner was *Linee Marittime dell'Adriatico*, which, however, had the same ownership and contact persons) was the *Andrea Mantegna*, much appreciated for its sleek lines. The ship was chartered continuously by the *Sirena* from 1973.



Port of Trapani, November 1963. Inauguration of the motor vessel *Antonello da Messina*. From left, Mr. Aldo Bassi, Mr. Aldo Poma, the company's agent in Trapani, and engineer Emidio Ventimiglia, director of the *Sirena*.

The *Antonello da Messina* had a large deck covered by a tarpaulin, a cover that characterised the twin ships; it also had a shallow draught that allowed for adventurous landings, close to the rocks, which were completely impossible for other ships, allowing passengers to disembark through a gangway or movable bridge.



The *Antonello da Messina* near the rocks. Image from the 1970s.

Note the short movable bridge.

On 1 January 1974, *Si.Re.Na.* also took over the management of services in group “C” (Aeolian Islands) by taking over the fleet of *Navisarma* (the company that operated the *Lipari*, *Basiluzzo* and *Eolo* ships). Finally, by Presidential Decree No 200 of 13 January 1975, the agreement was extended until 31 December 1975. From June 1974, given the considerable increase in traffic, the ferry *Caravaggio* was introduced on the Milazzo-Lipari link, later transferred to the Milazzo-Lipari-Salina-Filicudi and Alicudi link in 1976.

Law No 169 of 19 May 1975 provided for the new structure of the services, entrusting management to the regional authorities and setting up three new companies with a share capital of ITL 1 billion, 51% of which was paid by *Tirrenia*, which was responsible for all the domestic postal lines, and 49% by the companies that had been assignees of the services up to that time. On 30 October 1975, as mentioned, *Si.Re.Mar.*, *Sicilia Regionale Marittima*, was set up in Palermo.



The *Andrea Mantegna* (built in 1962 by Cantieri Navali Apuania in Marina di Carrara), with the colours of the *Adriatic Maritime Lines*.

The *Si.Re.Na.* in liquidation transferred the fleet consisting of: *Caravaggio*, *Canaletto*, *Antonello da Messina*, *Vittore Carpaccio*, *Basiluzzo*, *Vulcanello*, *Lipari* and the hydrofoils *Pinturicchio* and *Pisanello*. The *Eolo* was decommissioned and sent for scrapping on 19 April 1978.



Pinturicchio 1968. Leopoldo Rodriguez shipyard, Messina.

Before the chartering of the three *Navisarma* ships, *Sirena* ordered the construction of a new ferry, the *Canaletto*, which could carry up to 482 passengers, built like the others at the Cantieri Navali Apuania in Marina di Carrara, and delivered in the summer of 1968. The *Canaletto* was the last ship ordered by the *Sirena* management.

The ship completed the Sicily-Egadi Islands route under *Sirena* (1968-1975) and then under *Siremar* (1975-2000). In 2000 *Tirrenia*, which had taken over the fleet, deployed her in Adriatic waters.



Motorship ro/ro ferry *Canaletto* (1968) ordered by *Sirena* from Cantieri Apuania in Marina di Carrara.

From the collection of photographs by Chris Howell.

At this stage she performed the service to the Tremiti islands, carrying out in the last years (2004-2006) only waste and dangerous goods transport services. In 2005, the *Canaletto* and the *San Domino* were replaced, and the former was laid up in Brindisi waiting for a buyer; sold for scrapping in 2006, she sank while being towed to Alang, in Greek waters.



The three *Navisarma* ships taken over by the *Sirena* in 1974 for the service to the Aeolian islands. In the foreground the *Lipari*, in the background the *Basiluzzo*, then the *Eolo*.



The motor vessel *Lipari* (dimensions: 86.63 metres by 11.55 metres).
Net tonnage 884.98 tonnes.

The *Lipari* was part of the *Sirena* fleet for two years (1 January 1974-31 December 1975).²⁷ She could carry 476 passengers and had 64 first class cabins, 3 doubles and 20 multiples.

Si.Re.Mar. confirmed the charter of the *Andrea Mantegna* for the Palermo-Ustica line. On 22 July 1976 it received from *Tirrenia* the ferry *La Valletta* and deployed her on the Trapani-Pantelleria-Lampedusa line. From December 1976 to June 1977 the *Antonello da Messina* remained laid up at Palermo yards; the *Andrea Mantegna*, instead, was transferred to Porto Empedocle-Lampedusa line, while for Palermo-Ustica line was chartered the *Express Ferry Angelina Lauro*, chartered again (with the name *Capo Falconara*) in 1978 after the final decommissioning of the *Andrea Mantegna*.

LINEE MARITTIME DELL'ADRIATICO - S.p.A.

Sede in Roma, via del Nuoto, 11

Capitale sociale L. 3 miliardi

Iscritta al Tribunale di Roma al n. 1014/59

Codice fiscale n. 00401040589

Convocazione di assemblea

Gli azionisti della società sono convocati in assemblea straordinaria per il giorno 15 settembre 1983 alle ore 11 in prima convocazione e, occorrendo, per il giorno 16 settembre 1983 alle ore 11 presso la sede sociale in Roma, via del Nuoto, 11 per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. Modifiche statutarie riguardanti la nomina, la costituzione e il funzionamento dell'organo amministrativo e adozione di un nuovo testo coordinato di statuto.

2. Varie ed eventuali.

Per intervenire all'assemblea gli azionisti dovranno depositare le azioni presso la sede sociale o presso la Banca Nazionale del Lavoro almeno cinque giorni prima dell'adunanza.

Il consigliere delegato: ing. Carlo Lotti Ghetti.

S-12239 (A pagamento).

²⁷ Built in the Cassaro Shipyards in Messina in 1956, it was scrapped in Ortona on 17 November 1981.

Chapter 6

The fates of some *Sirena* ships

In November 1979, the new ferry *Pietro Novelli* came into service on the Palermo-Ustica line, followed in April 1980 by the *Piero della Francesca* on the Milazzo-Eolie-Naples line. In 1980 the hydrofoils *Botticelli* in March and *Donatello* in June were acquired. In February 1980 the *Giotto* ferry entered service on the local routes to the Aeolian Islands, making the *Vulcanello* available, which was sold to Greek interests in 1983. Subsequently, the *Giotto* was transferred to the Porto Empedocle-Linosa and Lampedusa line. When the *Piero della Francesca* came on line, the *Lipari* was laid up and subsequently sold for scrapping at Ortona and scrapped on 27 November 1981. In 1983 the ferry Caravaggio came into service for the connections with the Aeolian Islands; the ferry *Adeona* was chartered by *Ca.re.Mar.* of Naples for the connections between Palermo and Ustica, then returned in December 1984. In 1985, on 18 April, the ferry *Simone Martini* entered service for the Egadi Islands, and the *Tintoretto* was chartered from Adriatica for the Palermo-Ustica line.

On 30 April 1985 the motor vessel *Basiluzzo* was decommissioned and sold to Greek shipowners after having served the *Linee Adriatiche* since 1973. In December of the same year, the *Giovanni Bellini* ferry used for the Aeolian Islands connections was delivered. On 21 February 1986, the

Paolo Veronese made her maiden voyage on the Porto Empedocle-Linosa and Lampedusa line, replacing the *Giotto*. In 1987, the hydrofoil *Duccio*, received by *To.Re.Mar.* of Livorno, entered the line.



A rare photo of the *Basiluzzo* in Marina di Salina.

In 1988, the new ferry *Antonello da Messina* and the hydrofoil *Mantegna* between Palermo and Ustica came into service, ending the chartering of the *Tintoretto*. In 1989, the *Masaccio* and *Giorgione* hydrofoils were delivered. In 1990 the ferry *Filippo Lippi* came on line and the ferry *Dania Marine* was purchased, renamed *Vittore Carpaccio* and included in the Milazzo-Eolie-Naples connections. Also in 1990, the old *Vittore Carpaccio* was decommissioned and sold to the *Nina Company* of Chiavari. The events after this date, which were very complex and involved many new Italian and foreign ship owners, cannot be dealt with in this writing.

Chapter 7

Linee Marittime dell'Adriatico

The history of the Adriatic Sea's connections is very different from that of the Strait of Sicily precisely because the actors, the states, and the relations between them are different. Always affected by cabotage lines and connections between its shores, between about 1890 and about 1940, the bulk of the trade involving this sea was controlled by the Austro-Hungarian fleets and Trieste ship owners. Some of these families are well known: the Cosulichs, the Stuparichs, the Triplovichs, the Gerolimichs, the Martinovichs, to name the main ones. They had large ships for trans-oceanic routes but also small vessels engaged in local services. These were regular lines connecting the region's main cities, such as Trieste and Venice, to the many ports in Istria, Dalmatia and Kvarner. Other companies, in the post-war period, managed to carve out a space of their own, the most important of these being the *Linee Marittime dell'Adriatico*, which was very active for twenty years after the end of the Second World War.

Like *Sicula Regionale di Navigazione*, *Linee Marittime dell'Adriatico* originated from the reorganisation of maritime transport that took place in 1954. In particular, in that year, following the political agreements that defined zones "A" and "B" of the then Free Territory of Trieste, S.A.I.M. – *Società Azionaria Industrie Marittime* –, of Ancona took over the conventions of the dissolved *Società Fiumana di Navigazione*

and began to operate with its own vessels between Ancona, Venice, Trieste, Rimini and the ports of Lussino, Pola and Fiume. Later, Ravenna, Mali Lošinj, Šibenik, Split and Gravosa were also reached. At an early stage, ships that had already made their history were used, such as the English-built motor ships *Valmarina* and *Valfiorita* and the *Lorenzo Marcello* (formerly *Civitavecchia* and later *Lazzaro Mocenigo*).

When, at the end of the 1950s, there was a significant increase in passenger traffic due to new international agreements and the conversion of Istria and Dalmatia into tourist areas, the Lolli Ghetti shipowners' group of Genoa took over *S.A.I.M.*, its ships and activities (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 4 April 1961, Presidential Decree of 7 December 1960, on a contract between the State and Ing. Carlo Lolli Ghetti & C. based in Rome, 21 November 1960, pp. 1528-1536) renaming it *Linee Marittime dell'Adriatico* in 1961.

Antonio Lefebvre D'Ovidio was appointed president of the new company, who was to take care of all legal aspects, and the registered office was set up in Rome, while the operating headquarters and offices remained in Ancona. Chairman and managing director – as in the case of *Si.Re.Na.* – was engineer Carlo Lolli Ghetti. The new management developed the company by putting into service, as early as 1962, the twin motorships *Gentile da Fabriano* and *Andrea Mantegna*, about which we shall speak, just over 2,000 tonnes in tonnage, capable of carrying over 150 passengers and 14 cars. Built in the Cantieri Navali Apuania shipyards in Marina di Carrara, the two new units were an immediate success and were followed between 1966 and 1971 by the larger *Jacopo Tintoretto* and *Tiziano*, about 100 metres long, the former

weighing 4,500 and the latter 3,500 tonnes. They reached a speed of 18 knots with 5,884 kW FIAT engines.

The *Linee Marittime dell'Adriatico* (LIMARA) had many ships over the years, some of them very large, such as the *Gentile da Fabriano*, the *Egadi* (built in 1965), the *Città di Venezia*, the *Civitavecchia*, the *Jacopo Tintoretto* (1962), the *Tiziano*, the *Vittore Carpaccio* and the *Valfiorita*. In this chapter, the history of the ships of this important company will be made.



The flag of the *Linee Marittime dell'Adriatico*.

In the beginning, the *Linee Marittime dell'Adriatico* had two pairs of sister ships: the large *Tiziano* and *Jacopo Tintoretto* and the smaller *Andrea Mantegna* and *Gentile da Fabriano*.



Gentile da Fabriano. Linee Marittime dell'Adriatico (Rome).

The *Gentile da Fabriano*, as can be seen from the brochure reproduced here, organised a cruise-type activity for voyages that lasted no longer than a week and was equipped with a small (admittedly very small) swimming pool, as well as a bar and a catering service. The common areas were a restaurant, a lounge, a bar, a television room and a *duty-free* shop.

CONDIZIONI GENERALI

PRENOTAZIONI: La prenotazione si effettua presso tutte le agenzie di viaggio in Italia e all'estero o presso la Società e le sue agenzie. I posti si intendono definitivamente riservati soltanto quando il passeggero abbia acquistato il corrispondente biglietto di viaggio.

PASSAPORTI: I passeggeri diretti nei porti jugoslavi devono essere in possesso di regolare passaporto con l'estensione per la Jugoslavia. I passeggeri italiani in partenza da porto italiano e diretti a porto italiano, anche se transiti in porti jugoslavi, possono viaggiare anche con «carta d'identità», purché la sosta non superi la durata di 72 ore ed il ritorno abbia luogo con la stessa nave con cui sono partiti.

SUPPLEMENTO PER ESAZIONI DI BORDO: Per ogni esazione effettuata a bordo (letto - passaggio - cambiamento cabina) (escluso vitto), è previsto un supplemento del 10% sul prezzo totale.

VALUTA: In/dalla Jugoslavia è ammessa l'importazione e l'esportazione di 500 dinari (in biglietti del taglio massimo di 50 dinari).

BAGAGLIO - CANI E GATTI: Ogni passeggero ha diritto di portare con sé gratuitamente 30 Kg. di bagaglio a mano. Tale bagaglio viene tuttavia trasportato ad esclusivo rischio del passeggero. Se ne raccomanda l'assicurazione. I cani, che dovranno essere muniti di museruola, ed i gatti, saranno custoditi in appositi box e pagheranno lire 1.500 per viaggio.

SCONTI

1) Gruppi (esclusi gli accompagnatori):

Gruppo da 16 a 30 persone: 5% + 1 guida gratis

Gruppo da 31 a 50 persone: 10% + 1 guida gratis

Gruppo da 51 persone ed oltre: 15% + 2 guide gratis.

2) Giornalisti (limitatamente ai professionisti esclusi praticanti e pubblicisti) in possesso di regolare tessera: 20% sul totale da pagare.

RIDUZIONI: I bambini fino a 4 anni hanno il passaggio gratuito e dovranno occupare il letto dell'accompagnatore. Ragazzi dai 4 ai 14 anni non compiuti, vedasi tariffe.

ORARIO IMBARCO-SCARICO PASSEGGERI: Il passeggero è tenuto a presentarsi allo scalo di imbarco nell'intervallo di tempo compreso tra le due ore e la mezz'ora precedente la partenza della nave, se non diversamente indicato, per l'emissione del biglietto di viaggio e l'espletamento delle pratiche relative al controllo doganale e P.S. Gli sportelli delle Agenzie della Società saranno chiusi mezz'ora prima della partenza della nave. Lo sbarco dovrà essere effettuato nel più breve tempo possibile dopo l'ormeggio della nave alle banchine non appena terminate le formalità di legge.

RINUNCIE: Chi fosse costretto a rinunciare al viaggio avrà diritto al rimborso delle somme versate sempreché la rinuncia pervenga 30 giorni prima dell'inizio del viaggio. Dopo tale termine verranno effettuate le seguenti trattenute sulle quote: 10% se la rinuncia avverrà meno di 30 giorni prima della partenza e 50% se la rinuncia avverrà meno di 11 giorni prima della partenza. Se il viaggio viene spostato ad altra data informare la Direzione di Ancona perché si esamini la possibilità di annullare l'addebito. Nessun rimborso sarà concesso a biglietto definitivo emesso al passeggero che non si trovi a bordo al momento della partenza o interrompa la crociera già iniziata.

RIMBORSI: Nessun rimborso è garantito quando sia stato emesso un biglietto definitivo non utilizzato, o parzialmente utilizzato. Il passeggero può domandare alla Direzione di Ancona il rimborso del solo biglietto di passaggio (esclusi cabina, pasti ed auto che non sono rimborsabili) unicamente nei seguenti casi:

- per temporanea sospensione o soppressione della linea dovuta a qualsiasi causa.
- per ritardo nella partenza della nave di oltre 12 ore.
- per mancanza di posto disponibile nella classe per la quale il biglietto è valevole.
- per impedimento del passeggero, purché il rimborso sia chiesto, sotto pena di decadenza entro i tre giorni dalla data in cui il biglietto doveva essere utilizzato, presso l'Agenzia Marittima che lo ha rilasciato e la causa dell'impedimento sia debitamente comprovata.
- per impedimento alla partenza o alla continuazione del viaggio in seguito ad ordine dell'autorità pubblica.

ai Sulla somma rimborsata verrà effettuata una trattenuta del 10% per spese di ufficio.

VARIAZIONI: Gli orari, gli itinerari, le tariffe e la nave potranno variare anche senza preavviso per eventuali esigenze di servizio. La Società si riserva il diritto di annullare qualsiasi partenza, senza altro obbligo che quello della restituzione delle somme versate.

RESPONSABILITÀ: La Società non assume responsabilità alcuna verso i passeggeri a bordo ovvero a terra, per perdite o danni derivanti da tempeste, naufragi, collisioni, cambi di rotta, epidemie di poggiate, o di rilascio,

incendi, scoppi, quarantene, guasti, rotture di qualsiasi genere, scioperi, atti di guerra o di pirateria e di qualsiasi accidente o pericolo di mare, sospensione o soppressione di approdi o di linee, mutamenti di itinerari ed orari, omissi approdi, o da qualsiasi avvenimento, inerente alla navigazione, dovuto a forza maggiore. La Società non è tenuta a rispondere del bagaglio che il passeggero tiene presso di sé come pure non assume responsabilità alcuna circa l'integrità di quei bagagli che non fossero stati consegnati a bordo. Per altri condizioni vale quanto riportato nel Regolamento passeggeri che può essere consultato presso le Agenzie Marittime della Società ed a bordo della nave. Circa il trattamento di bordo, i passeggeri devono rivolgere le loro osservazioni al Comandante o agli Agenti della Società, oppure farne cenno nel libro dei reclami tenuto a loro disposizione sulle navi. Non saranno accettati reclami presentati oltre il termine di 12 ore dopo lo sbarco.

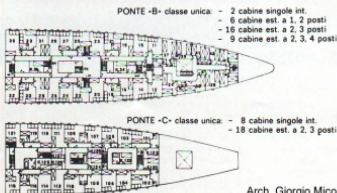


M/N «GENTILE DA FABRIANO»

CARATTERISTICHE

Tonnellaggio	t.s.l. 2.200	Lunghezza	mt. 95
Velocità	nodi 18	Larghezza	mt. 12,5

Le cabine sono raggruppate in piccoli appartamenti composti di tre cabine, con annesso locale servizi igienici con doccia. Aria condizionata in tutti i locali. Ristorante - Salone - Bar - Piscina - Televisione - Assistenza Hostess - Negozio fuori dogana - Divertimenti di bordo.



Arch. Giorgio Micoli



The *Andrea Mantegna*, resold in 1980. Some sources claim it was converted into the oceanographic ship *Maram*. However, the data do not coincide because the ship *Maram* was built in 1994.

***Jacopo Tintoretto* (1966)**

The ferry-ferry *Tintoretto* (port of registry Venice), another ship of the *Linee Marittime dell'Adriatico*, built in the Cantieri Navali Apuania of Carrara in 1966, was 98.98 metres long by 15.28. As mentioned, it reached the speed, considerable for the time and for this type of ship, of 18 knots.



Jacopo Tintoretto, *Linee Adriatiche* period (1966-1980),
twin of the *Tiziano*.

It had as many as 368 beds. She was one-third the size and capacity of the *Vittore Carpaccio*. In the picture above, the motor ship *Jacopo Tintoretto*, between 1966 and 1980, when her livery was completely white. In the next picture, the same ship leaves the port of Trieste with its hull painted ochre, the livery of *Linee Marittime Adriatiche*, in 1983. The *Tintoretto* had 60 multiple cabins for 214 passengers; another 200 could take their seats in comfortable reclining armchairs while the on-board garage, accessed through the forward and aft hatches, could accommodate up to 150 cars.



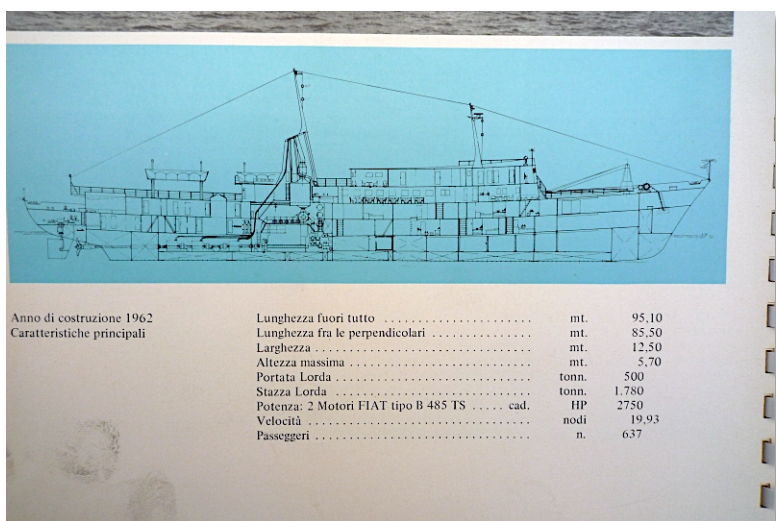
Jacopo Tintoretto in ochre livery.
Photo from the collection of Matteo Fasce, Ancona.

Below is a picture of the *Tintoretto*'s First Class Lusso room, located at the bow, close to the waterline, to make it less uncomfortable in rough seas.



Motorship *Jacopo Tintoretto*, Luxury Class Exhibition.

As can be seen, according to the taste of the time, the ship was very elegant and the furnishings comfortable and well cared for, with air conditioning, large windows and plenty of light. Unlike the *Si.Re.Na.*, the *Linee Marittime dell'Adriatico* had larger and more famous ships, such as the *Jacopo Tintoretto*, judged to be a very large ship for those times as well as a splendid ship.



The *Tintoretto* manned the route to what was then Yugoslavia and docked in Rimini between 1966 and 1980, when the company was liquidated and the ships acquired by a company of the *Finmare Adriatica* group, as had been done in 1975 between *Si.Re.Na.*, directed by Lolli Ghetti himself, and the state-owned *Si.Re.Mar.* At that point all the ships of Lolli Ghetti's fleet had passed to the state.

Under the same name, *Jacopo Tintoretto*, she was then included in *Adriatica Navigazione*'s fleet from 1980 to 1983. When she was bought by the *Marisud* company she was simply called *Tintoretto* (1989-90). With a subsequent change of ownership at *Baltic Sea Business* she was called *Sara I* (1990-93). Then she started sailing warm seas for the *El Salam* company (1993-96). Acquired by the Turkish *Gurgen Turizm* she sailed as *Gurgen 2* (1996-2002). She was finally scrapped at Aliaga, Turkey, in 2002, as we will tell later.

The *Tintoretto* and the *Titian* continued their Adriatic journeys between Rimini and Yugoslavia with intermediate stops.

The *Tiziano*, used almost exclusively in the summer, served the port of Bari, connecting it with nearby Dubrovnik, but sometimes also calling at Zadar and Rimini (in those years the smaller *Tintoretto* also made a port call at Rimini). In 1988, in anticipation of the new ships being built at *Fincantieri* (after a charter to her sister *Tirrenia*) she was sold to *Marisud*, a company that from Naples operated connections to the two largest Italian islands, Sardinia and Sicily. After other sales and accidents she was scrapped in 2002.



The *Vittore Carpaccio* in the *Siremar* period.

The *Canaletto*

Another ship in the *Linee dell'Adriatico* was the *Canaletto*. She was launched at Fossamastra (La Spezia) in June 1968. This is how *Il Secolo XIX* informed its readers on 4 June 1968:

On Sunday morning, at the “Ferrari” shipyard in Fossamastra, the 390 gross tonnage ferry *Canaletto*, built for the *Sicula Regionale di Navigazione* company based in Palermo, went out to sea.

The ferry *Canaletto* will enter service on the Egadi, Aeolian, Ustica, and Pantelleria lines. It will be able to carry two hundred passengers and numerous vehicles. These are the characteristics of the ship: length 61.20 metres, width 12 metres, height 4.40 metres; the ferry is equipped with two diesel engines of 1350 hp each at one thousand revolutions per minute. The accommodation has been designed with modern criteria: saloon, bar and 120 seats. There is

air conditioning in all rooms. Godmother at the launch was Miss Silvia Lefèbvre. (Launched the *Canaletto*, Secolo XIX, Tuesday 4 June 1968).

The *Tiziano*

The true flagship of Lolli Ghetti's *Linee Adriatiche* fleet was undoubtedly the *Tiziano*, a very large ship with elegant lines. Third in a fleet owned by a Roman shipowner at the head of the *Linee Marittime dell'Adriatico* she carried up to 860 passengers and 150 cars from Pescara to Split and had three classes and a luxury class.



The beautiful *Tiziano*.

The motor vessel *Tiziano* offered numerous services, closer, in terms of comfort, to the cruise ship than the ferry offer. She could reach, in optimal sea conditions, the remarkable cruising speed of 18 knots. She was equipped with

all safety services, with radar and an electronic bridge. The *Tiziano* replaced the smaller *Egadi* ferry, with Captain Kenda at the helm and Nedo Ranalli, destined for a prestigious career in the Navy, as first officer.



Above, the elegant line of the *Tiziano*.

The line was described as «sleek and modern», and particularly appreciated was, and still is, the all-white hull and the characteristic tapering smokestack with incorporated mast, which was already a feature of the *Andrea Mantegna* and the *Gentile da Fabriano* and would become a recognisable characteristic of all the ships in the fleet.

The two large ships, *Tiziano* and *Tintoretto*, were able to give the itineraries of the *Linee Marittime dell'Adriatico* a cruise character that was immediately appreciated by travellers.

They ensured fast connections offering every comfort all year round between Ancona, Pescara and Bari to Zadar, Split and Dubrovnik. The interiors were particularly well-kept, elegant and comfortable. On the Veranda Deck they had a spacious lounge with a bar and comfortable sofas, followed on the same deck towards the stern by the armchair lounge, the self-service restaurant and part of the cabins. Above this was the Lido Deck with a panoramic bar offering a wide one hundred and eighty degree view towards the bow. The small but functional passenger cabins were designed for short crossings (the average duration was one night). Very spacious, on both ships, was the open-air sun deck with swimming pool.

The two vessels operated in tandem on the multi-weekly routes that took them to all the main Adriatic ports: in 1971 the *Tiziano* was diverted from her itineraries to make some journeys between Ancona and Patras to replace the Greek ferry *Heleanna* of *Efthymiadis Lines*, an old Swedish tanker that had been refitted as a passenger ship and which had burnt to the ground in August 1971 causing 43 deaths.

Between 1975 and the years immediately following, there was a new reorganisation of local maritime services: With this in mind and with the aim, also, of rationalising the state subsidies that these connections required, especially during the winter months when tourist traffic inevitably dropped, the connections managed until then by the *Linee Marittime dell'Adriatico* passed to the *Finmare* group's *Adriatica* which, between 1977 and 1978, after the sale of the *Andrea Mantegna* and the *Gentile da Fabriano* to other companies, was able to dispose of both the *Jacopo Tintoretto* and the *Tiziano*.

The two ferries took on the colours of the Venetian company, had their smokestacks repainted and adorned with the Lion of St. Mark typical of all *Adriatica* vessels, but

continued to operate between the same ports they had previously called at.

In 1983 the *Jacopo Tintoretto* became simply *Tintoretto* and the hulls of the two vessels were repainted from white to the classic ochre colour typical of the new owner's cargo and ferry ships. Until the arrival of the new *Palladio*, *Sansovino* and *Laurana*, the sister ships (together with the *Appia* and *Tiepolo* they remained the best units for connections between the Italian Adriatic coast and the ports of the former Yugoslavia, Greece and the Eastern Mediterranean).²⁸ *Tintoretto* and *Tiziano* sailed for a few more years on the summer connections between Rimini and the coasts on the other side of the Adriatic Sea until 1988, when (after a period of charter to *Tirrenia* on the Naples-Cagliari route) the *Tintoretto* was sold to *Marisud*, which used her on the connections between Naples, Olbia and Palermo until 1990, when she was transferred to the Red Sea for the Egyptian-Saudi consortium *El Salam*, which soon afterwards also bought other Italian ferries of *Tirrenia*. In 1996 she passed to a Turkish company linking Trabzon (Trebizond) with Sochi in the Black Sea under the name of *Gurgen 2*. In 2000 she caught fire and sank on a shallow seabed just outside Trabzon. Recovered, after it was found impossible to restore her, she was scrapped at Aliaga in 2002. Thus ended the career of a ship that experts considered beautiful and was considered very functional and manoeuvrable by her crew.

²⁸ In the same seas also operated the so-called "Espressi" (*Ravenna*, *Venice*, *Greece*, *Egypt*, etc.) from the former *Magliveras* flotilla, which gradually moved from the Tyrrhenian to the Adriatic, also replacing the beautiful conventional passenger ships that *Adriatica* had alienated in previous years.

As for the *Tiziano*, after her time on the *Adriatica* (until 1993) she was used for night connections between Ancona, Pescara and Split. During one of her last refurbishments, she was deprived of the swimming pool on the aft lido deck in order to create additional space for the seat room. Under the name of *Ivan Zajc* for the *Jadrolinija* company she was used for mini-cruises along the Croatian and Dalmatian coasts. After the company was sold and taken over by the Turkish *Ziganoy Sg. Inc.* left the Adriatic in 2009 and under the name *Besyldiz* sailed for just over a year in the Black Sea. At the end of 2010 she passed to the State Company of Equatorial Guinea *Maurico Ltd.* under the name of *Asaba 2*, where she still operates, the last testimony of medium-small, elegant vessels that for many years linked the Adriatic ports. Where once Italian companies dominated, today there are mainly foreign companies.

This is an article that appeared in the Pescara newspaper, *Che fine ha fatto la Tiziano? Le tante trasformazioni della storica motonave che compie 49 anni*, by Bruno Barteloni, on 19 November 2019:

What happened to the *Tiziano*? The many transformations of the historic motor ship, now 49 years old. She looked like a colossus of the seas, the *Tiziano*. In that small slot in the canal port there was just enough space for this motor ship built in the Apuania shipyards in Marina di Carrara. [...]. «The launching took place on 18 October 1970 and the motor ship landed in Pescara a few years later thanks to the interest of the entrepreneur Gino Santori, who was able to involve the Chamber of Commerce and the Industrial Union in a project with a tourist and economic background of vital importance for the entire city. [...]. The Pescara-Spalato route was guaranteed in the summer period even five days a week, with constant connections all year round until 1981, when it then passed into the hands of

Adriatica Navigazione of Venice. During the cold months departures from Italy moved to Bari, Ancona and Trieste, with Pescara only able to handle the flow of tourists in the high season.²⁹

M/N «TINTORETTO»

dal 1° OTTOBRE 1976 al 30 MAGGIO 1977 (arrivo ad Ancona)

PERCORSO	(*) Ultima ora di imbarco	PARTENZA	ARRIVO
ANCONA-ZADAR	lun. 08.30 ven. 16.30	lun. 09.00 ven. 17.00	lun. 15.00 ven. 23.00
ZADAR-ANCONA	lun. 16.00 ven. 24.00	lun. 16.30 sab. 00.30	lun. 22.30 sab. 06.30
ANCONA-DUBROVNIK	lun. 24.00	mart. 00.30	mart. 14.00
DUBROVNIK-ANCONA	gio. 21.00	gio. 21.30	ven. 11.00
BARI-DUBROVNIK	mart. 23.30 gio. 12.30	mart. 24.00 gio. 13.00	merc. 07.00 gio. 20.00
DUBROVNIK-BARI	mart. 15.00 merc. 13.30	mart. 15.30 merc. 14.00	mart. 22.30 merc. 21.00

M/N «TIZIANO»

dal 3 MAGGIO 1977 al 31 MAGGIO 1977 (arrivo a Split)

PERCORSO	(*) Ultima ora di imbarco	PARTENZA	ARRIVO
PESCARA - SPLIT	mart. 12.00 merc. 12.00 ven. 12.00	mart. 12.30 merc. 12.30 ven. 12.30	mart. 19.00 merc. 19.00 ven. 19.00
SPLIT - PESCARA	lun. 22.30 mart. 22.30	lun. 23.00 mart. 23.00	mart. 07.30 merc. 07.30 gio. 07.30

TARIFFA SPECIALE CABINE IN VIAGGI DIURNI

supplemento per persona in:	classe unica	lusso lido
- cabina singola	lire 6.000	lire 10.000
- cabina doppia	- 4.000	- 6.000
- cabina tripla	- 2.700	- 4.000
- cabina quadrupla	- 2.000	- 3.300

L'acquisto di queste cabine è effettuabile soltanto presso le hostess di bordo, senza supplemento per esazioni di bordo.

SELF-SERVICE (pasti pagabili solo a bordo)

	Lit. 600	prezzo medio
1.a colazione		
Pranzo o cena da Lit. 3.000		

TRASPORTO GRATUITO DI PULLMANS E ROULOTTES ALLE SEGUENTI CONDIZIONI:

- Il PULLMAN deve avere almeno la metà dei posti occupati da passeggeri paganti: Per il pullman che non ha la metà dei posti occupati o che viaggi vuoto, richiedere tariffe.
- La ROULOTTE deve essere a rimorchio auto ed accompagnata da almeno 2 persone; il passeggero deve acquistare contemporaneamente i biglietti per l'auto e per almeno 2 persone.

Arch. Giorgio Nicolai

SCONTO DEL 50% SULLA TARIFFA AUTOVEICOLI del viaggio di ritorno per-dallo stesso porto già conteggiato e per-da porto diverso da conteggiare (a condizione che il biglietto di ritorno sia acquistato contemporaneamente al biglietto di andata); per esempio Ancona-Dubrovnik e Zadar-Ancona Lit. 19.500 + 50% di Lit. 15.000 = Lit. 27.000

Tintoretto and Tiziano transport brochures (1976-1977).

²⁹ *What happened to the Titian? The many transformations of the historic motor ship, which turns 49* <http://www.ilpescara.it/cultura/motonave-tiziano-pescara-spalato.html>. Last accessed 7 April 2020.

Another ship belonging to the *Navigazione Adriatica* fleet was the *Valfiorita* (formerly Perth, formerly Lafonia), a steamer built in Great Britain in 1915 (Caledon SB & Yard) and which from 1915 to 1956 ran the Bari-Dubrovnik route. She was then acquired by Lolli Ghetti's company for various routes, mainly as a ferry, and was initially used after the start-up of the new shipping company. She was decommissioned in 1962.



Valfiorita in Barletta, probably summer 1962.

Chapter 8

The origins of a cruise empire

Once the era of great migratory flows and transatlantic routes was over, shipping companies found themselves without migrant passengers. At the same time, however, the modern cruise industry was developing where the cruise was understood as a journey on a fully equipped ship, varying in duration from a week to a month. It was an industry that combined the characteristics of passenger transport and entertainment and employed medium-large motor vessels as early as the 1970s. The typical cruise model began to include entertainment with sports and recreational activities, and several stopovers in cities of art and tourist attractions. It was a new way of conceiving travel and holidays that initially attracted the large American middle class but soon spread to Europe as well.

Interested in the new industry, in 1973 Boris Vlasov bought *Silverline*, a company that possessed the necessary *know-how* for this business. Eleven years later, in 1984, Vlasov founded *V-Ships* with several partners.³⁰ The latter supplied the ships while the others, all sea professionals and long-time captains, lent their services. The growth of *V-Ships* during the last quarter of the 20th century was remarkable. Boris Vlasov, with

³⁰ The partners were Mauro Terrevazzi, Tullio Biggi, Roberto Giorgi and Ettore Bonaventura. The group was 50 % controlled by Vlasov.

the constant advice of Antonio Lefèbvre (later a partner), acquired control of *Sitmar*.

An important business connection for Lefèbvre was his consultancy to *Fincantieri*, which in the late 1980s was in full decline. After the big orders of the 1980s and the construction of world-famous ships such as the *Michelangelo*, the *Raffaello* and the *Leonardo da Vinci*, orders began to fall through, partly due to the ship owners' fear of becoming hostages to Italian trade unionism. At that time, it often happened that the workers did not deliver the finished ships due to a lack of new orders. For this reason, the ship owners preferred to build the ships in Finland and Germany. Antonio Lefèbvre D'Ovidio persuaded Vlasov to build in Italy by guaranteeing delivery thanks to his consulting expertise and contacts, and also by procuring contributions from the Italian state for shipbuilding. Thus, in 1987, *Fincantieri* was relaunched as a competitive group capable of building transport and cruise ships, and that relaunch would last for over two decades.

A third ship was ordered from France instead. During the formalisation of this order Vlasov decided to sell *Sitmar*. Lefèbvre persuaded him to sell the majority and remain a partner. In that case the order for the two ships would be placed directly by *Sitmar*. During the transaction, Vlasov fell ill and died, leaving in his will to grant the sale to Lefèbvre. Lefèbvre acquired 51% of *Sitmar* (including *Prometheo*, the Luxembourg company that controlled it) with the option to go up to 66%. When the order was finalised, between 1988 and 1989, P&O Cruises, a division of the American giant Princess Cruises, offered to buy 100% of *Sitmar* including the 3 ships ordered and under construction. The board of the Vlasov group wanted to sell *Sitmar* and Antonio Lefèbvre agreed despite the clauses. It was agreed with *Sitmar* that, instead of Lefèbvre's

acquisition of 66% of the company as contractually agreed, the acquisition would be brought forward so that it could be sold. Otherwise the Princess management could change its mind. The transaction, which was worth around \$120 million on the part of Lefèbvre alone, was eventually concluded and was considered a good deal for both buyer and seller.³¹ At that point, the paths of the Vlasovs and Antonio Lefèbvre parted to pursue different opportunities. However, a company in which Vlasov had participated, V-Ships, would become a stakeholder in Antonio's subsequent shipping ventures.³² In fact, before they split up, Vlasov and Lefèbvre D'Ovidio had founded *Silverline*, which was later sold, and especially *Silversea Cruises*. In this company, the Vlasov group, i.e. V-Ships, was a 10% technical partner, before being completely liquidated.



The first administrator of *Silversea* was Mauro Terrevazzi (1935-2009), who was also the administrator of the Vlasov group. After Vlasov's death, the reins were taken over by him, one of the *three triumvirs* together with Biggi and Bonaventura. Still in 1996, the Vlasov Group had a turnover of 650 million dollars, or about 1,000

³¹ «Shipping world & shipbuilder», (1994) Volume 195, p. 7; «L'Espresso», (1995) No. 41, p. 158.

³² The Vlasovs' cruise ship division also included *Radisson Seven Sea Cruises*, a partnership with the hotel and tourism giant Carlson Wagonlits, which in time took the name Regent, the last asset in which Vlasov had a 50% stake, until it was sold in January 2008.

billion lire at the time. Then came a slow downward parabola, which reduced the structure to the bone. It has to be said that at that time very large companies of shipowners had been established in the cruise business.

Chapter 9

The State-*Sicula Regionale di Navigazione* Convention 1953

The Convention, which came into force with Law No. 34 of 5 January 1953, ordered local postal and commercial services after a public tender won by the *Società Navigazione Toscana, Partenopea, Navisarma* and *Sicula Regionale di Navigazione* companies. Similar to this was the agreement later signed between *Ing. Carlo Lolli Ghetti Spa* and the State for the Adriatic lines.

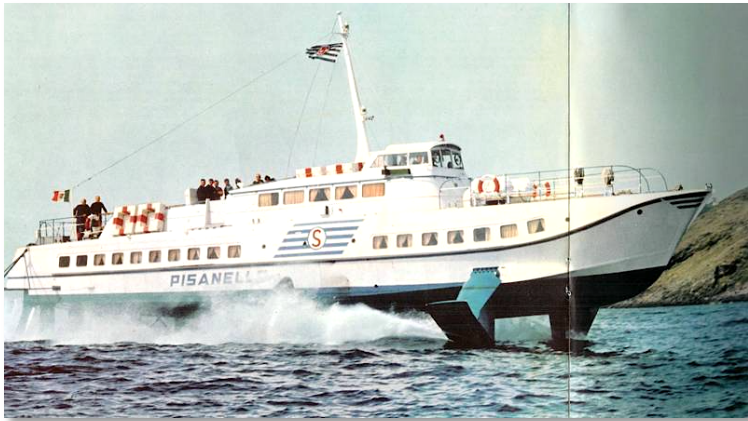
Sicula Regionale di Navigazione was awarded the services for the Egadi, Pelagie, Ustica and Pantelleria Islands. After a phase of negotiations and calculations, an agreement was finally drawn up on 2 December 1953 with the company that was named «Sirena» in the text printed by the Ministry of the Merchant Navy, General Directorate for Navigation and Maritime Traffic (Atena, Rome 1954), a 20-year agreement with an annual subsidy, initially divided into 427,128,100 lire from 1 January 1954 to 31 December 1954, 425,032,100 lire from 1 January 1956 to 31 December 1956, and 430,630,100 lire from 1 January 1957 to 31 December 1973.

The convention was signed after a favourable opinion of the Superior Council of the Merchant Navy and the Council of State. This was a generic opinion on the “scheme” and not on the points (including economic) of the convention because there was «urgency due to the need to provide for the

contracting of the Services [...] within six months from the date of publication of the law of 5 January 1953».

The reasons for the urgency were clear if we consider the old age of the company's ships, which at that time guaranteed, at great expense, the connections between the islands with old and run-down boats, which sometimes took 10 hours to connect Ustica to Trapani, and which in any case were considered unsafe.

The Council of State had accepted everything except for a few exceptions raised by the State Accounting Office, which were not mentioned in the Convention. Therefore, the decision had been taken by President Luigi Einaudi (1874-1961), Vice-President Fernando Tambroni (1901-1963) and two other deputies, Modesto Panetti (1875-1957) and Antonio Gava (1930-2008). The agreement was then signed in person by Dr Silvio Tranchini, Director General of Navigation and Maritime Traffic, and Mr. Enrico Mazzearella, President of the *Società per Azioni Sirena*. Article 3 of the agreement stipulated that the subsidy would be paid in monthly instalments in arrears and in an amount not exceeding nineteen twentieths; the balance would be paid annually after completion of the inspection of the performance of the voyages. The concessionaire was required to send to the Ministry of the Merchant Navy all documents required for the payment of the monthly instalments and the balance.



Article 4 specified that the agreement was subject to review every three years depending on changes in traffic, fuel prices, salaries, and allowances provided for in collective labour agreements and organisational regulations. This shielded the concessionaire from the three most critical variables of business risk.

The State evidently considered the provision of the service to be vital. The main figures were also set out in Article 3: the annual revenue, set, for example, at 21,900,000 lire for the first three years (including fuel costs, wages, allowances and contributions) and at 194,900,000 lire until 31 December 1955.

The revision, therefore, was to take effect as from the three-year period following that in which the variations occurred, but only when such variations exceeded in the three-year period, either upwards or downwards, 10% of the agreed price and limited to the part exceeding the percentage. The determination of the variations was to be ascertained unquestionably by the Ministry of the Merchant Navy in cooperation with the Ministry of the Treasury. The Ministry,

then, reserved the right to revise the agreement at any time should it deem the services to be necessary due to economic and social needs.

Article 7 stipulated that the shares of the share capital had to be no less than 75% owned by Italian citizens or recognised Italian bodies. This percentage was to be maintained in any subsequent capital increase. The Board of Directors, the Board of Auditors and the Management of the Company were to be composed of Italian citizens.

The composition of the Board of Statutory Auditors was to be attended:

- a) As full members: an official designated by the Treasury, acting as Chairman, and an official designated by the Merchant Navy.
- b) As Alternate Members: an official designated by the Ministry of the Treasury and one designated by the Ministry of the Merchant Navy, then a Magistrate of the Court of Auditors was to attend the meetings of the Board of Directors and the Board of Auditors to exercise control.

These provisions had to be included in the company's articles of association and such inclusion was an essential condition of the concession. Otherwise, the convention would have been declared void. Art. 8 determined the company's legal domicile at Piazza Mazzini no. 27 in Rome and its headquarters in the ports of Trapani and Palermo.

Article 9 specified that the agreement was to absorb the 770-tonne motor vessel *Egadi* from the Palermo-based *Ditta Cirrincione*. It was then to assign new or newly built vessels of specified tonnage to the lines:

- a) As from 1 January 1956, a vessel with a minimum gross tonnage of 450 tonnes to be used in line 1 (Annex 1).
- b) From 1 January 1957, a vessel with a minimum gross tonnage of 450 tonnes to be used on lines 2 and 3 (Annex 19).

It was required to submit the plans and data for those ships within six months of the concession. Before then, service could be started with chartered or owned ships as long as they were recognised by the Ministry of the Merchant Navy.

Art. 10 specified that the state had the right to take over the ships at the end of the 20-year agreement at a price set by an expert board, and art. 11 specified that the state had the right to charter the concessionaire's own ships for extraordinary services and specified a regulated fee.

It was required that the minimum strength of crews had to correspond to those provided for in the special fitting-out tables approved by the Ministry of the Merchant Navy depending on the tonnage and type of ship. Thus, the recruitment of low-force personnel and the related contracts were to be carried out according to the tables. Article 13, however, called for the first recruitment of the necessary personnel to be the administrative and navigational staff (General Staff) employed by the previous concessionaire *Ditta Andrea Cirrincione*.

The Società *La Meridionale* had an agreement from 1950-1951 with an extension to 1953.

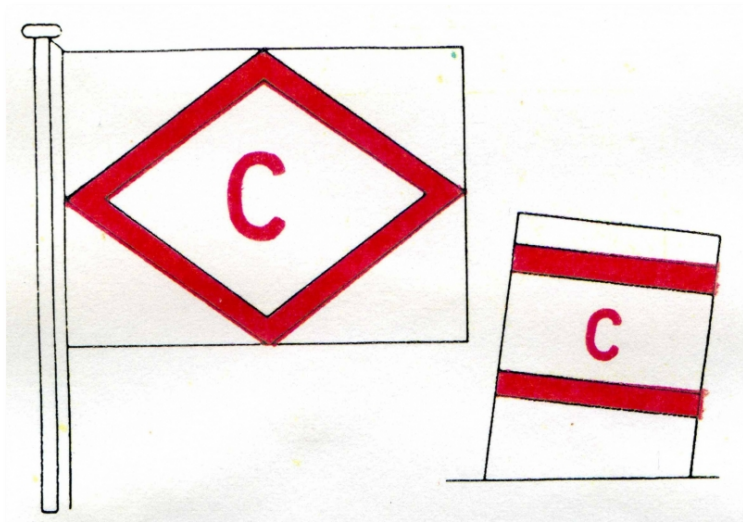
The Meridionale had taken over the lines in January 1945, reactivating connections with Pantelleria, the Pelagie Islands, the Egadi Islands and Ustica using the steamer *Ustica*, the only unit to have survived the war. In April it was joined by its twin *Lampedusa*, sunk in Palermo in 1943 due to an air attack. The two ships maintained the Trapani-Isole Pelagie and Palermo-Trapani lines with four sailings per month for each line, as well as the Palermo-Ustica fortnightly.

She was joined for the three-weekly Trapani-Egadi service by the chartered tug *Trinacria*. The steamer *Mazara*, which had sunk in Genoa Harbour in 1944, was salvaged and in July 1947 resumed service on the weekly Trapani-Lampedusa-Porto Empedocle line, joining the *Ustica* on the weekly Trapani-Pantelleria and decadal Palermo-Trapani lines, while the *Lampedusa* ran on the twice-weekly Palermo-Ustica line.

On 31 December 1946, the situation was as follows: on the expiry of the 1925 subsidies, these had been extended year by year until 1949, when the above-mentioned lines were provisionally assigned to the company *Cirincione Andrea fu Salvatore & C.* based in Palermo at Via Molo 72,³³ made definitive on 3 January 1951 with validity until 31 December 1953. It is easy to understand how the provisional nature of the

³³ There is a Cirincione family that has had among its members many sailors, such as Admiral Armando Cirincione. An officer of the Naval Engineers, he was head of the corps from 1992 to 1996.

annual concessions made it impossible to renew the fleet, as was later the case with the acquisition of the *Sirena* agreement.



Flag and funnel logo of *Andrea Cirrincione*.

Meanwhile, when the agreement with *La Meridionale* expired, the *Cirrincione* company took over the three steamships *Lampedusa*, *Mazara* and *Ustica* and chartered the 173-ton steamer *San Vito*, temporarily renaming it *Capo Gallo*; while in June 1952, the 797-ton Danish motor vessel *Ostbornholm*, built in 1939 and renamed *Egadi*, was purchased for the total restoration of the lines.

Article 16 specified the consequences that could be triggered in the event of interruption, suspension or abandonment of service if not due to war or other force majeure. Article 17 regulated the forfeiture of the concession for serious and constant irregularities. Article 18 specified that

the concessionaire did not have the right to divert the ships assigned to the lines to carry out voyages outside the convention without the authorisation of the Ministry of the Navy, thus forbidding direct or indirect participation in trusts, coalitions or cartels or in agreements of any kind tending to artificially modify export or traffic currents, as well as carrying out by means of unfair competition an action with the evident aim of hindering initiatives of the free national navy. Such eventualities could lead to the termination of the concession. In all cases of a declaration of forfeiture or annulment of the concession itself, the deposit could be forfeited by the State and the concessionaire required to pay compensation for all damages that might be incurred by the Treasury (Art. 19).

As for the security, it was set at a figure corresponding to 20% of the amount, at the rate of one year, of the concession. It was to be provided in government bonds or by surety from a public law credit institute or national interest banks, or by establishing a first degree mortgage on one or more ships owned by the concessionaire, who was to be insured with an Italian insurance company accepted by the Ministry of the Merchant Navy for a sum guaranteeing the amount of the bond, and the relative policy was to be endorsed in favour of the Ministry. Other articles, 21 and 22, concerned the need to review the concession in the event of war, and an arbitration board was appointed to meet in Rome to settle disputes.

As for the lines, these were established in the following way: each of the lines was to make the following number of trips annually:

Line 1: trips 208

Line 2: trips 156

Lines 3, 4, 5: trips 104.

For each additional trip, the normal agreement would be granted until the sum provided for in Art. 2 was exhausted. In the event of increased traffic, the Ministry could still authorise further trips.

The lines were:

Line 1: Palermo-Ustica and return, 4 times a week

Line 2: Trapani, Favignana, Levanzo, Marettimo and return, 3 times a week

Line 3: Trapani-Favignana and return 2 times a week

Line 4: Trapani-Pantelleria and return 2 times a week

Line 5: Porto Empedocle, Linosa, Lampedusa, Pantelleria and return twice a week.

The specifications then described the service: timetables, port of call behaviour, speed, the use of new or newly built ships (Arts. 1-7).

Article 8 specified that new ships had to be built in Italian shipyards and that the construction plans had to be submitted in advance to the Ministry of the Merchant Navy with the specifications for approval.

Chapter 10

The difference with the Patent System

Reference has been made to a certain similarity with the concession reserved for the *Amministrazione della Navigazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie* by the Bourbon Kingdom. There is a similarity of form but not of substance: the concession is in fact remunerated with a fee that tends to cover the service that the concessionary company provides to the state. This makes the deal less risky. Privatisation ensured that a certain service was guaranteed exclusively to the company to which the concession was made. Only for certain classes of service was remuneration also granted, as the shipping company provided a service, such as the regular transport of mail and parcels, which the state could not provide. So there are similarities: the transport tariffs tended to guarantee a profit for the concessionary company, which was in any case insured against losses in the event of a shortage of goods to be transported or of people. Privatisation, however, even though it resembled the concession had another function, and this was its primary meaning: to introduce or perfect a service, device, branch of industry otherwise absent in the place of introduction. Thus it was with the introduction of the first steamboat *Elisa* in 1817 by Pierre Andriel and the subsequent vessels of the Neapolitan company *Amministrazione della Navigazione a Vapore*.

The system of privations already existed in the Kingdom of the Two Sicilies before the French Decade, but it was not regulated organically until 2 March 1810. It was in that year that, taking up a similar measure that had been established in France in 1781, an organic system of privative rights or privileges was introduced. A distinction was made between three different types of rights: those of invention, improvement and introduction. The *right of invention* was granted to the inventor of an entirely new discovery; the *right of improvement*, similar to the first, concerned the improvement of an already known invention; the *right of introduction*, which concerns the specific case dealt with here, allowed the sovereign to protect those who introduced, i.e. from abroad, devices or processes or entire industries or branches of industries, when these were absent in the country of introduction, but protected by a privilege in the country of origin. The privilege protected for 5 years, extendable twice more up to a maximum of 15 for reasons of public utility.

Anyone wishing to apply for a patent had to draw up an application describing the object, technology or process to be introduced, to be filed with the local Intendencies. The application was then examined by the Ministry of the Interior, which drew up a report and, if necessary, a preliminary examination of the application, which was compulsory only when a danger to public health or safety (explosives, poisoning) could be foreseen. If the examination was positive, the project was submitted to the Sovereign, who published the permit with the indication that the project had to be realised within one year, under penalty of forfeiture. Various protections were provided for the beneficiary, who could ask

to seize counterfeits and also claim compensation for any damages and could also sell the privilege.³⁴

Frequently, privilege holders then accessed financial aid such as soft loans and the granting of premises.

The Bourbons approved Murat's system of privileges with a sovereign Resolution that was first applied to the continental part of the Kingdom (25 May 1816) and then extended to Sicily (4 June 1824). If the laws regulating this matter were not touched again until unity, the process that led to the granting of privileges, from 1824 onwards, was subjected to the judgement of three institutional subjects with an always obligatory examination. First of all, approval was required from the Regio Istituto di Incoraggiamento, founded in 1806 by Joseph Bonaparte and considered as an Academic Body in

³⁴ *Bollettino delle Leggi del Regno di Napoli*, 1810, Tomo I, Stamperia Reale, Naples, pp. 2010-2011. The first draft of this decree was presented by a French official, a certain Le Riche, who was inspector of manufactures and director of the Carminiello Boarding School at the Market, see Anna dell'Orefice, *La politica delle privative industriali nel pensiero degli economisti meridionali (1830-1848)* in AA.VV, *Fatti e idee di Storia economica nei secoli XII-XX, Studi dedicati a Franco Borlandi*, Il Mulino, Bologna 1977, p. 769. The text of the proposal, which was to follow the French one, was ready in December 1807, sent to the Ministry of the Interior and approved by Joachim Murat. See Adriana Tolomeo e Anna Portente, *Il progresso tecnologico nel Mezzogiorno pre-unitario*, Mapograf, 2 vols., v 1990-1991, Ivi, vol. I, p. 14. Del Giudice goes on to explain how prior to this measure, privatisations were granted in the kingdom by virtue of a simple favourable opinion from the competent ministry: Francesco del Giudice, *Notizie storiche del Regio istituto d'Incoraggiamento alle Scienze Naturali dalla sua fondazione fino al 1860*, Naples 1862, p. 149.

which the best scientists and technicians of the Kingdom gathered; its judgement, however, was not final and binding. After the Regio Istituto's opinion, it went to the State Council, a body made up of magistrates, administrators, notables, military and ecclesiastics, men much closer to political power than those of the Regio Istituto di Incoraggiamento.³⁵ The last instance was the Ordinary Council of State, the supreme organ of the Bourbon administration, in which the sovereign, with his ministers, made important decisions for the life of the country. All decisions concerning the introduction of textile, paper, gas lighting, railway transport, steamboat technology, wallpaper and many other aspects went through these three levels of judgement and examination.³⁶

The procedures were very different, therefore, from those which in the republican system passed through the competent commissions of the Ministry of the Treasury, the Ministry of the Merchant Navy and the Count of Auditors, and other steps,

³⁵ This State Council was entrusted with the examination of privations in 1824 and its opinion was binding.

³⁶ This passage takes up a similar discussion in the book Mario A. Iannaccone, *Se non rischi non ottieni. Storia dell'Amministrazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie (1817-1865)*, 2019 and 2020. See *Regolamenti da osservarsi per il Consiglio di Stato da tutti i nostri ministri e segretari di Stato*, Stamperia Reale, Naples 1826. For a broader overview, see Giannetti Renato, *La legge sulle privative industriali e l'innovazione industriale regionale in Italia prima e dopo la legge Scialoja del 1859*, in Barucci Piero - Gioli Gabriella - Roggi Piero, curr., *Antonio Scialoja e la politica economica del Risorgimento*, Atti del Convegno di Studi a Napoli del 22-23 febbraio 2007, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Naples 2007.

including parliamentary ones. In any case, modern conventions reserved less business risk: services were in any case remunerated for the very fact of being activated and guaranteeing connections between the islands. The privatisation of introduction and refinement was subject to considerable business risks and was not protected, as is shown by the cases of reversals and transfers of ownership from 1817 onwards and the renunciation of various subjects who had to introduce steam navigation, with the related mail and passenger services, events that are recounted in the aforementioned book, *Se non rischi non ottieni* (the title is inspired by the motto of the Neapolitan Company).

APPENDIX 1

(Convention 19 April 1961)

Brief Introduction

The agreement below and signed in April 1961 by Lolli Ghetti for the company Ing. Carlo Lolli Ghetti, with its operational headquarters in Ancona and registered office in Rome, at the office of Antonio Lefèbvre D'Ovidio, is similar to the one entered into a few years earlier by *Sicula Regionale di Navigazione* with the State, a company in which Lolli Ghetti himself later acquired operational control. As can easily be verified, also by comparing it with the scanty articles of the Privative Agreements that came into being in the Kingdom of the Two Sicilies, and which are discussed in the book dedicated to the *Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie*, the type of agreement is quite different: there, basically, a licence was given to use steamboats exclusively on certain signalled routes and goods or dispatches carried on behalf of the State, or diplomats, politicians, soldiers transported on behalf of the State, were paid for. Some routes that were not economically viable for the company were sometimes, and almost always for short periods, subsidised ad experimentum. However, the structure of the Decrees by which privatisation was conferred (such as the Decree of 2 December 1823) was not even remotely as complete as that presented in the following pages, even though, in the end, the subject matter regulated was the same: the protected transport of goods and people on specific routes. In the case of the Conventions awarded by private treaty in 1953 and 1961, every single aspect, from routes, personnel, ticket prices, subsidy due, every single possible exception, everything was duly specified and discussed.

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Mercoledì, 19 aprile 1961

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI
MENO I FESTIVI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 7 dicembre 1960.

Approvazione della convenzione stipulata in Roma il 21 novembre 1960 con la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico) . . Pag. 1528

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
7 dicembre 1960.

Approvazione della convenzione stipulata in Roma il 21 novembre 1960 con la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico).

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Vista la legge 26 marzo 1959, n. 178, modificata con la legge 15 dicembre 1959, n. 1111, concernente l'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del Medio e dell'Alto Adriatico, che autorizza la concessione, mediante pubblica gara o licitazione privata, dei servizi marittimi sovvenzionati del settore « E » - Medio Adriatico;

Vista la convenzione in data 21 novembre 1960 stipulata, in seguito all'esito di licitazione privata, con la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », sedente in Roma, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione del settore « E » (Medio Adriatico), per la durata di anni venti a decorrere dal 1° luglio 1960 e verso la sovvenzione, in ragione di anno di L. 614.897.300 (lire seicentoquattordicimilioniottocentonovantasettemilatrecento);

Visto che la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. » ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 19 della convenzione suddetta;

Visto il parere del Consiglio superiore della marina mercantile;

Edito il parere del Consiglio di Stato sullo schema anziché sul progetto di convenzione, per ragioni di urgenza dovute alla necessità di provvedere all'appalto dei servizi summenzionati entro il termine del 30 giugno 1960, stabilito dalla legge 15 dicembre 1959, n. 1111;

Considerato che non si ritiene opportuno di uniformarsi al parere del Consiglio di Stato relativo ad una parte dell'art. 7 della convenzione, per gli stessi motivi esposti al Consiglio di Stato nel foglio del Ministero della marina mercantile n. 22/3758 del 21 settembre 1960 e che sono stati prospettati dal Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, nel foglio n. 149942 del 21 novembre 1953, in occasione dell'approvazione delle convenzioni per l'attuazione della legge 5 gennaio 1953, n. 34;

Sulla proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni;

Decreta:

E' approvata la convenzione stipulata in Roma, addì 21 novembre 1960, con la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », sedente in Roma, per l'esercizio delle linee di navigazione del settore « E » (Medio Adriatico), per la durata di venti anni, a cominciare dal 1° luglio 1960, e verso la sovvenzione, in ragione d'anno, di L. 614.897.300 (seicentoquattordicimilioniottocentonovantasettemilatrecento).

Detta sovvenzione farà carico al cap. 66 del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1960-1961 ed ai corrispondenti capitoli per gli esercizi finanziari successivi.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana, unitamente alla convenzione, che sarà comunicata al Parlamento.

Dato a Roma, addì 7 dicembre 1960

GRONCHI

JERVOLINO — SPALLINO —
TAVIANI

*Registrato alla Corte dei conti, addì 6 marzo 1961
Registro n. 2 Marina mercantile, foglio n. 25. — Di STEFANO*

Convenzione con la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico).

Tra il dott. Mario Ibbas, direttore generale della Navigazione e del traffico marittimo, agente in nome e per conto del Ministero della marina mercantile, ed il sig. Ing. Carlo Lolli-Ghetti, consigliere delegato della Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », con sede in Roma, agente in nome e per conto della Società stessa, in virtù di regolare mandato, si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Servizi da eseguire

La Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », con sede in Roma, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nell'annessa tabella (allegato 1) alle condizioni indicate nel capitolato (allegato 2), che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione.

Nel successivi articoli e nel capitolato la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. », viene designata con la parola « Società ».

Art. 2.

Sovvenzione

La sovvenzione per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è, in ragione d'anno, fissata in L. 614.897.300 (seicentoquattordicimilioniottocentonovantasettemilatrecento).

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione

La sovvenzione spettante alla Società verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo annualmente dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero della marina mercantile tutti i documenti che le saranno richiesti sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Revisione della sovvenzione

La sovvenzione di cui all'art. 2 è soggetta a revisione triennale in dipendenza delle variazioni, nella misura appresso indicata, dei seguenti elementi:

- a) introiti del traffico;
 - b) prezzo dei combustibili;
 - c) paga, stipendi, indennità, accessori e contributi per il personale dipendente, previsti dai contratti collettivi di lavoro e dal regolamento organico, semprechè il Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro, ne abbia riconosciuta l'applicazione.
- L'importo annuo base di ciascuno dei sopra elencati elementi, da tenere presente ai fini della determinazione delle variazioni di cui al precedente comma, resta così fissato:
- a) introiti del traffico: L. 31.500.000;
 - b) combustibili: L. 55.577.907; (Diesel oli tonnellate 2.646.567 per L. 21.000);
 - c) paga, stipendi, indennità, accessori e contributi: L. 194.377.000.

La revisione di cui sopra, che avrà effetto nel triennio successivo a quello in cui si verificano le variazioni, avrà luogo soltanto quando le variazioni stesse, verificatesi nel triennio, in aumento o in diminuzione, superino il 10 per cento del prezzo complessivo convenuto e limitatamente alla parte eccedente la predetta percentuale.

Le variazioni di cui al comma precedente saranno accertate dal Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Art. 5.

Revisione della convenzione

La revisione della convenzione può essere richiesta in qualunque momento dal Ministero della marina mercantile, quando ravvisi la necessità di miglioramento dei servizi per esigenze economiche e sociali.

Essa sarà effettuata dal Ministero della marina mercantile, d'intesa con i Ministeri del tesoro e delle poste e telecomunicazioni.

Art. 6.

Durata della convenzione

La presente convenzione avrà la durata di venti anni a decorrere dal 1° luglio 1960.

Art. 7.

Amministrazione della Società - Capitale sociale

Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere possedute per non meno del settantacinque per cento del capitale stesso, da cittadini italiani o da enti riconosciuti italiani. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione, il Collegio sindacale e la Direzione della Società dovranno in ogni tempo essere composti da cittadini italiani.

Alla formazione del Collegio sindacale partecipano:

a) in qualità di membri effettivi: un funzionario designato dal Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, ed un funzionario designato dal Ministero della marina mercantile;

b) in qualità di membri supplenti: un funzionario designato dal Ministero del tesoro ed un funzionario designato dal Ministero della marina mercantile.

Un magistrato della Corte dei conti assiste alle sedute del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale per l'esercizio del controllo spettante alla stessa Corte ai sensi dell'art. 100 della Costituzione.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione.

Mancando tali condizioni o venendo comunque modificate, la Società sarà dichiarata decaduta ai termini dell'art. 15 della presente convenzione e con le conseguenze da esso previste.

Art. 8.

Domicilio legale

Agli effetti della presente convenzione la Società elegge domicilio legale in Roma, ed avrà sede di armamento nel porto di Ancona.

Art. 9.

Navi nuove da assegnare ai servizi

La Società si obbliga ad assegnare alle linee entro il 30 giugno 1962 due navi di nuova costruzione della stazza lorda unitaria minima di 1500 tonnellate.

I piani di dette navi e gli altri dati ad esse relativi dovranno essere presentati al Ministero della marina mercantile, per l'approvazione, entro sei mesi dalla stipulazione della presente convenzione.

In attesa dell'entrata in servizio delle anzidette navi la Società potrà esercitare i servizi con navi usate di sua proprietà o noleggiare, purché riconosciute idonee dal Ministero della marina mercantile.

Art. 10.

Le navi alla scadenza della convenzione

Alla scadenza della presente convenzione lo Stato avrà facoltà di prendere in possesso per rilevare o far rilevare dal concessionario subentrante, in tutto o in parte, le navi assegnate alle linee di cui all'allegato 1.

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un Collegio peritale con funzione di arbitro inappellabile composto di cinque membri dei quali due nominati da ciascuna delle parti interessate ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo tra le parti, nominato dal Presidente del Tribunale di Roma.

Art. 11.

Noleggio delle navi da parte dello Stato

Il Ministero della marina mercantile avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato le navi di proprietà della Società completamente armate. In questo caso sarà corrisposto alla Società un compenso risultante dai seguenti elementi, per la durata effettiva del noleggio:

1) il 7,50 per cento per interesse, in ragione di anno, sul valore attuale delle navi;

2) il 12 per cento annuo sul valore iniziale della nave per le quote di ammortamento, manutenzioni e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3) il rimborso delle spese vive, quali: il consumo del combustibile e delle materie grasse, paghe, panatiche ed accessori dell'equipaggio.

Il materiale dovrà essere restituito nelle stesse condizioni in cui fu consegnato, salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito alla nave se la medesima con le dotazioni ed i corredi di cui risulta fornita, fosse di nuova costruzione; il valore attuale e quello ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età della nave fino al 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero della marina mercantile e la Società. In mancanza di accordo il valore stesso sarà stabilito dal Ministro per la marina mercantile con proprio decreto, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 12.

Equipaggi

La forza minima degli equipaggi deve corrispondere a quella prevista dalle apposite tabelle di armamento approvate dal Ministero della marina mercantile a seconda del tonnellaggio e del tipo delle varie navi, salvo sempre le varianti che possono rendersi necessarie in relazione alle eventuali modifiche apportate dai contratti collettivi agli orari di lavoro di bordo.

Il reclutamento del personale di bassa forza deve avvenire in conformità delle norme che regolano l'assunzione dei marittimi attraverso gli uffici di collocamento della gente di mare, istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto dello Stato.

Il contratto tipo di arruolamento è quello attualmente in vigore.

Qualsiasi variazione del predetto contratto è subordinata all'approvazione del Ministero della marina mercantile.

Art. 13.

Personale di Stato Maggiore ed amministrativo

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, la Società dovrà assumere il personale amministrativo e navigante che al 30 giugno 1960 era alle dipendenze del precedente concessionario SAIM - Società Azionaria Industrie Marittime e che a quella data era iscritto nei ruoli organici ad esclusione di quattro ufficiali di Stato Maggiore che dovranno essere assunti dalla Società che provvederà all'esercizio dei servizi sovvenzionati del settore « F » (Alto Adriatico) e, sempreché, dopo tale data, non sia rimasto volontariamente nei ruoli del cessato concessionario.

Dal beneficio di cui sopra è escluso il personale che entro il 30 giugno 1960, abbia raggiunto i limiti di età per essere collocato in quiescenza.

Al personale di cui al primo comma del presente articolo sarà riconosciuta, a tutti gli effetti, l'anzianità di servizio già maturata alla data del 30 giugno 1960, alle dipendenze del precedente concessionario, nonchè il grado e la qualifica raggiunti alla data stessa.

Le controversie che dovessero sorgere nella applicazione del presente articolo saranno inappellabilmente decise da

una Commissione arbitrale composta di cinque membri, dei quali due nominati dalla Società, due dal personale ed il quinto, con funzioni di presidente, nominato d'accordo tra le due parti, o, in caso di disaccordo, dal Presidente del Tribunale di Roma.

Art. 14.

Regolamento organico

Il regolamento organico per il personale di Stato Maggiore navigante e per il personale addetto ai servizi amministrativi è quello attualmente in vigore. Qualsiasi variazione al predetto regolamento è subordinata alla approvazione del Ministero della marina mercantile.

Art. 15.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio

Qualora si verificassero sospensione o abbandono della navigazione ovvero interruzione del servizio di una o più linee, che non fossero dipendenti da causa di guerra o da altra causa di forza maggiore, il Ministero della marina mercantile potrà, a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, diffidare la Società a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato, entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida.

Tale diffida avrà efficacia di formale costituzione in mora.

Qualora il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine come sopra prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministero della marina mercantile avrà facoltà di dichiarare decaduta la concessione ed anche di prendere possesso delle navi e della azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente, sia per mezzo di altra ditta, società o ente, nei cui confronti il Ministero della marina mercantile potrà addivenire a nuova concessione.

In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio e pericolo e responsabilità del concessionario decaduto, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato — all'infuori di una nuova concessione — risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso, a favore del concessionario decaduto un compenso di requisizione, da determinare, secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per le navi delle quali il Ministero della marina mercantile avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo sarà devoluto allo Stato.

Art. 16.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità

Qualora nell'esecuzione del servizio si verificassero irregolarità gravi e costanti che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'articolo 15, ne compromettessero — a giudizio dell'Amministrazione — le finalità, il Ministero della marina mercantile, esperta inutilmente le opportune diffide, avrà facoltà, sentito il Consiglio di Stato, di dichiarare decaduta la concessione ed anche di prendere possesso delle navi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 17.

Divieti

La Società non potrà distinguere le navi adibite alle linee per eseguire viaggi fuori convenzione, qualora l'esercizio di essi possa arrecare pregiudizio al normale svolgimento delle linee stesse. Essa, inoltre, non potrà, senza l'autorizzazione del Ministero della marina mercantile, d'intesa con i Ministeri del tesoro e della poste e telecomunicazioni:

a) cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione;

b) vendere le navi assegnate ai predetti servizi o consentire iscrizione di ipoteche sulle navi stesse;

c) assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

La Società non potrà comunque partecipare, direttamente o indirettamente, a trust, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere tendenti a modificare artificialmente

correnti di esportazioni o di traffico, né svolgere con mezzi di steale concorrenza un'azione avente lo scopo di ostacolare iniziative della marina libera nazionale.

Qualora la Società apertamente o nascostamente contravenisse ai divieti di cui al presente articolo, il Ministero della marina mercantile, previa contestazione degli addebiti, potrà dichiarare decaduta la concessione, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 18.

Incameramento della cauzione e risarcimento dei danni

Nel caso di decadenza previsti dalla presente convenzione la cauzione verrà incamerata e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che nei casi suddetti possono derivare all'Erario.

Art. 19.

Cauzione

All'atto della stipulazione della presente convenzione, la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 20 per cento dell'ammontare, in ragione d'anno, della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di Stato, oppure mediante fidejussione di un istituto di credito tra quelli indicati dal decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1958, n. 635 ovvero costituendo ipoteca di primo grado su una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal fine assicurate presso una Compagnia italiana di assicurazione, accettata dal Ministero della marina mercantile, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

La relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità in cui siano incorse la Società o le persone per cui essa è tenuta a rispondere civilmente.

La cauzione serve inoltre a garantire il pagamento delle penali inflitte che non fossero pagate dalla Società e non potessero essere prelevate dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà nei modi di legge a prelevare le somme dalla cauzione, la quale dovrà essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, la Società si intenderà decaduta per sua colpa dalla concessione con le conseguenze previste nella presente Convenzione per i casi di decadenza.

Art. 20.

Casi di guerra

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere, che comporti modifiche alle linee contemplate dalla presente convenzione o alle loro condizioni di esercizio, la convenzione stessa sarà riveduta in relazione alle anzidette modifiche.

Art. 21.

Risoluzione di controversie

Tutte le controversie che potessero sorgere per l'esecuzione della presente convenzione e dello annesso capitolato, per la soluzione delle quali non fosse previsto altro procedimento dalla convenzione e dal capitolato stesso, saranno deferite ad un Collegio arbitrale composto di cinque membri, dei quali uno, con funzione di presidente del Collegio, nominato dal presidente del Consiglio di Stato, due nominati dal Ministero della marina mercantile e gli altri due dal concessionario.

Il Collegio giudicherà secondo le norme di diritto.

Art. 22.

Sovvenzione per linee

Con decreto del Ministero della marina mercantile, la sovvenzione annua stabilita dall'art. 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella (allegato 1). Ai fini della ripartizione della sovvenzione, è stabilito per ciascuna delle linee indicate nella predetta tabella, il seguente numero di viaggi da effettuarsi nell'anno finanziario:

Linea E-1: 52 viaggi;

Linea E-2: 30 viaggi;

Linea E-3: 52 viaggi.

Per gli eventuali viaggi che, in applicazione della periodicità indicata per ciascuna linea nella annessa tabella, risulteranno effettuati in più del numero sopra stabilito, oppure, per quelli eseguiti in più per esigenze di traffico e preventivamente autorizzati dal Ministero della marina mercantile, sarà corrisposta la normale sovvenzione fino ad esaurimento della somma prevista dall'art. 2 della presente convenzione.

Per tutti gli altri viaggi che risulteranno eseguiti in più per esigenze di traffico e che saranno stati preventivamente autorizzati dal Ministero della marina mercantile, verrà effettuato il solo rimborso delle spese vive di esercizio, detratti gli introiti.

Art. 23.

La presente convenzione mentre vincola la Società dal momento della sua sottoscrizione, non impegna il Ministero della marina mercantile finché non sia stata approvata nelle forme prescritte.

Roma, addì 21 novembre 1960

p. il Ministero della marina mercantile
IMMA

p. la « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. »
CARLO LOLLI-GHETTI

ALLEGATO 1
(art. 1 della convenzione)

SETTORE « E »
(Medio Adriatico)

Elenco delle linee, degli itinerari, delle periodicità e delle velocità di esercizio.

LINEA E-1 - Itinerario: Ancona-Lussino-Fiume-Pola-Trieste-Venezia-Ancona.

Periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre. Periodicità: settimanale.

Migliatico per viaggio: mgl. 437. Totale annuo per 52 viaggi: mgl. 22.724.

Velocità di esercizio: nodi 18.

LINEA E-2 - Itinerario: Ancona-Rimini-Ravenna-Venezia-Trieste-Pola-Fiume-Lussino-Ancona.

Periodo di esercizio: dal 1° aprile al 31 ottobre. Periodicità: settimanale.

Migliatico per viaggio: mgl. 466. Totale annuo per 30 viaggi: mgl. 13.980.

Velocità di esercizio: nodi 18.

LINEA E-3 - Itinerario: Ancona-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa e viceversa.

Periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre; dal 1° giugno al 30 settembre il servizio ha inizio da Venezia.

Periodicità: settimanale.

Migliatico: per viaggio con inizio da Ancona (A e R): mgl. 531; totale annuo per 35 viaggi: mgl. 18.690.

Migliatico: per viaggio con inizio da Venezia (A e R): mgl. 784; totale annuo per 17 viaggi: mgl. 13.328.

Migliatico complessivo annuo per 52 viaggi (A e R) dei quali 35 con inizio da Ancona e 17 con inizio da Venezia: mgl. 32.018.

Velocità di esercizio: nodi 18.

NAVI ASSEGNATE ALLE LINEE

LINEE E-1 ed E-2 - una nave della stazza lorda di 1.500 tonnellate;

LINEA E-3 - una nave della stazza lorda di 1.500 tonnellate.

Per il periodo 1° luglio 1960-30 giugno 1962 il servizio delle linee E-1, E-2, E-3 potrà essere assicurato con navi della stazza lorda di 1.000 tonnellate e con velocità di esercizio di 12 nodi.

Roma, addì 21 novembre 1960

p. il Ministero della marina mercantile
IMMA

p. la « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. »
CARLO LOLLI-GHETTI

ALLEGATO 2
(art. 1 della convenzione)

CAPITOLATO

Esecuzione dei viaggi - Itinerari ed orari

Art. 1.

I servizi da eseguire sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

Gli orari delle linee verranno determinati dal Ministero della marina mercantile, sentita la Società, e potranno essere in egual modo variati.

Per ragioni di pubblico interesse, le partenze potranno essere ritardate o anticipate per disposizione del Ministero della marina mercantile e della autorità marittima locale, senza che per tale fatto possa essere richiesto alcun compenso dalla Società nei confronti dello Stato o indennizzo da parte di terzi nei confronti della Società o dello Stato.

Dei ritardi verificatisi per causa di forza maggiore sarà giudice l'autorità locale.

In caso di ritardo della traversata l'autorità marittima locale avrà facoltà di abbreviare il tempo di sosta nei diversi porti di approdo, riducendolo allo stretto necessario ed i comandanti avranno l'obbligo di aumentare la velocità nei limiti della riserva per recuperare il ritardo esistente alla partenza o verificatosi durante il viaggio.

Le ore di arrivo e di partenza nei singoli approdi debbono riferirsi al momento in cui le navi attraccano alla banchina, pronta all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri, della posta e delle merci ed a quello in cui se ne discostano. Nelle località in cui tali operazioni non possono compiersi alla banchina si avrà riguardo al momento in cui la nave è pronta ad eseguirle ovvero al momento in cui essa lascia l'ancoraggio.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee, salvo i casi in cui tale velocità debba essere superata come previsto dal precedente articolo.

Per velocità normale si intende quella che le navi debbono mantenere in circostanze normali di navigazione. In base a detta velocità saranno stabiliti gli orari delle linee.

Art. 4.

Nessuna variazione potrà essere apportata dalla Società agli itinerari delle linee, se non previa autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

Il Ministero della marina mercantile potrà sopprimere o istituire provvisoriamente o definitivamente approdi, sopprimere uno o più viaggi o parte di essi, sempreché dette variazioni non comportino un incremento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale, fermo restando che non venga aumentato l'onere finanziario dello Stato e salva la applicazione dell'art. 34.

Il Ministero della marina mercantile potrà altresì disporre la esecuzione di viaggi straordinari, nel qual caso saranno rimborsate alla Società le sole spese vive di esercizio, detratti gli introiti.

Navi

Art. 5.

Le navi da assegnare alle linee devono essere iscritte alla prima classe del Registro italiano navale e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata della presente convenzione.

Salvo il disposto dell'art. 7 esse devono avere caratteristiche non inferiori a quelle indicate nella tabella di cui all'art. 1 ed il loro numero dovrà essere, per ciascuna linea, tale che si possa provvedere in ogni momento alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

Inoltre, salvo sempre il disposto dell'art. 7, dette navi devono essere di esclusiva proprietà della Società.

La Società è tenuta, sotto pena di decadenza della concessione, ad immettere in servizio le navi di nuova costruzione entro i termini stabiliti dall'art. 9 della convenzione. La Società, ha inoltre l'obbligo di assicurare presso Compagnie italiane tutte le navi assegnate al servizio.

Salvo speciale autorizzazione del Ministero della marina mercantile, sentito il Consiglio superiore della marina mer-

cantile, le navi che abbiano raggiunto l'età di venticinque anni dovranno essere sostituite.

La Società dovrà impiantare e mantenere in efficienza, sulle navi di nuova costruzione da adibire alle linee, picchi di carico nel numero e della potenzialità che saranno stabiliti dal Ministero della marina mercantile in relazione alle esigenze dei servizi da eseguire.

Art. 6.

La Società indicherà al Ministero della marina mercantile le linee alle quali intende destinare le singole navi; queste non potranno essere distolte dalle linee cui sono state assegnate e non potranno essere sostituite con altre senza l'autorizzazione del predetto Ministero. A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali una nave potrà essere assegnata.

La Società non è esonerata in alcun caso dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti neppure se non possa disporre, per cause di forza maggiore o di riparazione, di parte del materiale assegnato ad una linea.

Qualora una nave si perdesse la Società dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altra nave anche se non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirla con altra rispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà fissato dal Ministero della marina mercantile.

Art. 7.

Il Ministero della marina mercantile ha facoltà insindacabile di autorizzare la Società ad assegnare temporaneamente alle linee navi non corrispondenti alle condizioni stabilite, prendendole, ove occorra, a noleggio.

In tali casi la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la seguente formula:

$$S_r = S - (a + b)$$

In cui:

S_r rappresenta la sovvenzione ridotta

S rappresenta la sovvenzione normale

a rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità

b rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio

$$a = S - \left[\frac{S}{2} + \frac{S}{2} \left(\frac{V}{V'} \right)^2 \right]$$

$$b = S - \left(0,65 S + 0,35 S \frac{T_r}{T} \right)$$

nelle quali:

V rappresenta la velocità effettiva

V' rappresenta la velocità prescritta

T rappresenta il tonnellaggio effettivo

T_r rappresenta il tonnellaggio prescritto, ridotto della percentuale di tolleranza di cui appresso.

La riduzione della sovvenzione verrà calcolata per viaggio e sarà effettuata previa tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

Limitatamente al periodo di tempo stabilito dall'allegato 1 alla convenzione per l'impiego sulle singole linee di navi usate aventi caratteristiche inferiori a quelle stabilite per l'esercizio delle linee stesse, non saranno effettuate le ritenute sopra previste per deficienza di velocità o di tonnellaggio, pur non possedendo dette navi i requisiti richiesti.

Art. 8.

Le navi nuove che la Società ha l'obbligo di destinare ai servizi devono essere costruite nei cantieri italiani.

I piani delle navi di nuova costruzione e quelli dei loro apparati motori e gli schemi dei relativi contratti di costruzione dovranno essere presentati al Ministero della marina mercantile per la approvazione.

I piani comprenderanno generalmente:

a) la veduta esterna longitudinale della nave;

b) i piani dei ponti;

c) la sezione longitudinale;

d) qualche sezione trasversale, tra cui la sezione maestra;

e) i piani di compartimentazione;

f) il piano delle capacità;

g) la scala di solidità, o documento equivalente;

h) il disegno di massima dell'apparato propulsore;

i) la specifica generale;

j) la descrizione degli impianti antincendio, dei mezzi di salvataggio, nonché del numero, ubicazione e portata dei picchi di carico, in relazione alle caratteristiche della nave ed ai servizi ai quali essa dovrà essere destinata.

E' in facoltà del Ministero della marina mercantile di esonerare la Società dalla presentazione di qualcuno dei predetti documenti.

Per contro il Ministero stesso potrà chiedere qualche altro documento ed in modo particolare le curve di carena ed i calcoli di allargamento se lo giudicherà opportuno.

Anche nei casi in cui potessero adibirsi ai servizi navi usate da acquistare a tale scopo, la Società dovrà, prima dell'acquisto, presentare al Ministero della marina mercantile i piani ed i documenti stessi.

La Società dovrà inoltre presentare una copia del contratto di acquisto.

La Società dovrà parimenti presentare al Ministero della marina mercantile, per l'approvazione, i piani di modifiche o trasformazioni di qualche importanza, prima di intraprendere i relativi lavori.

Art. 9.

Le navi dovranno essere riconosciute idonee al servizio delle linee cui sono destinate.

A tal fine, prima che una nave sia messa in servizio, una Commissione nominata dal Ministero della marina mercantile procederà:

a) ad una visita generale della nave, a norma del successivo art. 10;

b) una prova in mare a norma del successivo art. 11.

Le navi noleggiate dovranno essere sottoposte ad accertamenti di idoneità, che saranno limitati alla visita generale ed a una prova di velocità.

La visita della Commissione ministeriale è obbligatoria per quelle navi che, stabilmente assegnate al servizio sovvenzionato, siano state assoggettate a radicali riparazioni, ovvero a modifiche o trasformazioni di qualche importanza.

Art. 10.

Fermi restando la vigilanza e gli accertamenti del Registro italiano navale e l'esercizio delle funzioni spettanti alle autorità marittime locali, la visita generale di cui all'articolo precedente avrà lo scopo di verificare che la nave corrisponda alle speciali prescrizioni della convenzione e del presente capitolato ed alle disposizioni date dal Ministero della marina mercantile nell'approvare sia i piani di costruzione delle navi stesse e dei loro apparati motori ed i relativi contratti, sia i piani di modifica o di trasformazione.

La visita procederà secondo le norme che verranno stabilite dal Ministero.

La Commissione accerterà inoltre che le sistemazioni per i passeggeri ed i servizi annessi risultino, nel loro complesso, improntati, in relazione alle caratteristiche delle varie linee, a criteri di praticità e modernità ed in particolare che gli alloggi ed i relativi accessori rispondano come spazio, arredamento e ventilazione ai necessari requisiti di comodità, efficienza ed igiene.

Nei riguardi delle sistemazioni per gli ufficiali e gli equipaggi dovranno essere applicate le prescrizioni della legge 16 giugno 1939, n. 1045, riguardanti le condizioni per l'igiene e l'abitabilità dei locali destinati agli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali.

La Commissione esprimerà il suo giudizio sull'allestimento in genere e sul grado di rifinitura delle navi sottoposte a visita.

All'atto della visita la Società presenterà alla Commissione i risultati degli accertamenti di stabilità eseguiti dal Registro italiano navale dopo ultimati i lavori e il Ministero della marina mercantile emanerà in conseguenza le norme da eseguire nell'ordinario servizio per quanto si riferisce allo zavorramento della nave, alla chiusura dei portellini, ecc.

Art. 11.

Per le navi di nuova costruzione la prova in mare, da effettuarsi con mare calmo o leggermente mosso, dovrà avere la durata di nove ore consecutive, delle quali sei ad una velocità media superiore del 10 per cento a quella stabilita per l'esercizio delle singole linee nella tabella di cui all'articolo 1 della convenzione, e tre a quest'ultima velocità.

Per la determinazione della velocità, le navi con carico pari alla metà della loro portata lorda percorreranno nei due sensi, per almeno tre volte successive, una base scelta tra quelle misurate a cura dell'Istituto idrografico della marina militare.

Durante tale prova verranno accertate le condizioni di governo, le qualità manovriere e di navigabilità, nonché la esistenza o meno di vibrazioni e di fumo dipendente da imperfetta combustione.

Durante le tre ore di prova alla velocità di esercizio verrà determinato il consumo di combustibile.

La Commissione avrà la facoltà di accertarsi del funzionamento di qualche meccanismo ausiliario e potrà espletare ogni altro accertamento da essa ritenuto necessario.

Di queste prove verrà redatto processo verbale che sarà firmato, oltreché dalla Commissione, anche da un delegato della Società.

Art. 12.

Il Ministero della marina mercantile potrà eccezionalmente consentire che la visita e le prove indicate negli articoli precedenti siano eseguite anche successivamente alla entrata in servizio delle navi, quando ciò sia ritenuto necessario per non ritardare o interrompere l'esercizio di una linea, e purché l'autorità marittima abbia accertato che le navi stesse siano in perfette condizioni di navigabilità.

Art. 13.

Il Ministero della marina mercantile potrà inoltre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, ed in ogni caso almeno ogni biennio, far procedere ad una visita sommaria e, occorrendo anche a visita straordinaria delle navi, per accertare se le medesime mantengono sempre tutti i requisiti necessari alla regolarità del servizio, alla sicurezza della navigazione ed alle esigenze del trasporto della posta, dei passeggeri, delle merci e del bestiame.

Risultando dalle visite che taluna nave non soddisfi alle condizioni succennate ed a quelle fissate per i trasporti suddetti dagli ordinamenti marittimi al momento della visita, la Società dovrà, nel termine che le verrà assegnato, eseguire i lavori necessari per mettere la nave nelle condizioni stabilite, ovvero provvedere a sostituirla con altra rispondente alle condizioni stesse; e ciò senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio e ferma restando la responsabilità che la Società possa avere incontrato per ritardi ed inconvenienti verificatisi.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali

Art. 14.

La Società ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e completo di tutti gli effetti postali descritti nei fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari della Repubblica o ad essa destinati, siano originari da Stati esteri o a questi destinati. Sotto la denominazione di effetto si intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore ai 20 Kg.

Qualora, peraltro, lo spazio occupato dai pacchi superasse il tre per cento del volume delle stive della nave, per l'ecedenza l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni corrisponderà alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero della marina mercantile.

La Società avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi ai servizi postali, telegrafici e telefonici dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nel limite dell'1 per cento della portata lorda di ciascuna nave in ciascun viaggio.

La Società, senza il consenso del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, non potrà trasportare effetti tra porti esteri per conto di uno Stato estero.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti nazionali e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Qualora gli accordi di cui sopra non fossero stati stipulati e le Amministrazioni postali estere corrispondessero i diritti per il trasporto marittimo direttamente a quella italiana, questa sarà tenuta a pagare alla Società un compenso pari al diritto marittimo stabilito dagli accordi internazionali, esclusa ogni maggiorazione, e su tale compenso sarà egualmente detratta la quota parte predetta.

Art. 15.

La Società dovrà destinare su ogni nave un locale adatto, lontano, dalla macchina e ben protetto, per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave rimanendo la custodia degli effetti affidata al comandante della nave sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni chiedesse di destinare a bordo per il servizio degli effetti uno o due impiegati ed uno o due commessi, la Società sarà in obbligo di assegnare apposito e sufficiente locale sopra coperta, in luogo centrale e prossimo al punto di carico e scarico degli effetti, corredato di panche, tavoli e casellari adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tale ambiente, ove occorra, saranno collocate le cuccette abbattibili per gli impiegati ed i commessi. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese della Società.

Agli impiegati ed ai commessi dovrà essere corrisposto, quando ne sia il caso, il vitto, contro pagamento del valore della panatica, rispettivamente degli ufficiali e dei sottufficiali di bordo.

Art. 16.

La Società dovrà far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto, o dalle capitanerie, dagli uffici di porto, dalle dogane, ovvero in difetto di tali uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti stessi allo scalo di imbarco.

La Società dovrà ugualmente operare le consegne degli effetti in arrivo negli uffici o agli agenti di cui al comma precedente.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno effettuarsi, a richiesta del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, anche presso le agenzie della Società.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico della Società, la quale dovrà adottare le misure necessarie affinché le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Art. 17.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni allo scopo di accertare il numero e la natura degli effetti per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena le navi siano ormeggiate.

Art. 18.

I proventi delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto saranno devoluti interamente all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze all'infuori di quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta tanto interni che esteri indicati dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dalle autorità diplomatiche italiane all'estero e di quelle che saranno immesse nella cassetta mobile di impostazione delle lettere, di cui ciascuna nave sarà provveduta a cura della Società.

Ad ogni scalo della nave, il comandante dovrà far vuotare, sotto sua responsabilità, la cassetta di bordo, farne estrarre le corrispondenze indirizzate in quella località o che possano utilmente essere date in transito ai rispettivi uffici di posta, e lasciare nella cassetta le rimanenti.

Al termine della corsa il comandante dovrà inviare all'ufficio di posta locale le corrispondenze tuttora esistenti nella cassetta, ovunque indirizzate. In entrambi i casi, l'invio delle corrispondenze agli uffici sarà fatto in buste munito del 146-4, le quali saranno consegnate insieme con gli altri dispacci.

Qualunque contravvenzione alle leggi postali da parte della Società o dei suoi dipendenti sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti delle navi o persona da essi delegata saranno inoltre tenuti allo smercio dei francobolli, dei biglietti e delle cartoline postali.

Potrà richiedersi alla Società che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con l'obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di curarne la consegna ai comandi delle navi.

Saranno affissi a bordo, nei luoghi ritenuti più adatti, in modo che i viaggiatori possano prenderne visione, degli avvisi, stampati a cura della Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

La Società, tuttavia, potrà trasportare con esenzione dalle tasse postali le lettere ed i plegli concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee da essa esercitate, nonché quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere la apertura della corrispondenza per verificare se il contenuto della medesima sia effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Art. 19.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni derivanti alla Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni e avaria degli effetti ad essa affidati.

Tariffe e condizioni di trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori

Art. 20.

La Società è obbligata al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame (quando questo sia ammesso) e dei valori per tutti gli scali toccati dalle sue navi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni di cui agli articoli seguenti.

Allo scopo di facilitare tali trasporti la Società dovrà designare in tutti i luoghi di approdo un proprio agente.

Il Ministero della marina mercantile provvederà, quando sia possibile, perché in ciascuno scalo nei porti nazionali, venga assegnato alle navi postali un determinato accosto, in modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti nei miglior modo possibile l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 21.

All'inizio del servizio le tariffe da applicare per il trasporto dei passeggeri, del bestiame e dei valori non potranno superare i seguenti limiti:

a) passeggeri:

per i passeggeri di classe L. 9 per passeggero-chilometro; per i passeggeri di ponte L. 5,50 per passeggero-chilometro.

Nel caso in cui si ritenga opportuno distinguere i passeggeri in tre classi, la tariffa della classe intermedia sarà di L. 6,75 per passeggero-chilometro.

Potranno essere istituiti sulle navi posti di lusso con aumento fino al 30 per cento sul prezzo fissato per i passeggeri di classe. Il numero dei posti di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di classe.

I ragazzi di età inferiore ai quattro anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai quattro ai quattordici anni non compiuti pagheranno metà tariffa.

Ogni passeggero avrà diritto di portare con sé gratuitamente 30 kg. di bagaglio a mano.

b) merci:

per qualsiasi percorso delle linee L. 170 per quintale. L'importo minimo di ogni spedizione sarà di L. 200. Le frazioni di quintale fino a 50 chilogrammi e quelle superiori ai 50 chilogrammi saranno calcolate rispettivamente per mezzo quintale e per un quintale intero.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 e del 100 per cento a seconda che la merce sia di peso inferiore rispettivamente a 250 e a 150 chilogrammi per metro cubo.

La tariffa non comprende i diritti di imbarco stivaggio, disstivaggio e sbarco.

Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto parranco.

Lo stivaggio, il disstivaggio, l'imbarco e lo sbarco delle merci saranno fatti a cura della Società, la quale non potrà per tali operazioni, applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dalle autorità competenti;

c) bestiame:

prima classe, per capo L. 1050;

seconda classe, per capo L. 720;

terza classe, per capo L. 180;

quarta classe, per capo L. 90;

appartengono alla prima classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche e vitelli;

alla seconda classe: asini, muletto, puledri piccoli, vitellini e porci;

alla terza classe: montoni, capre e pecore;

alla quarta classe: capretti, agnelli, porcellini di latte.

Il nolo per l'uso dei box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate dal Ministero della marina mercantile, sentita la Società.

d) valori:

in aggiunta al nolo di tariffa relativo ad un quintale di merce ordinaria, L. 4,80 per ogni 1000 lire indivisibili.

Art. 22.

La Società dovrà provvedere perché ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovrà lasciare a bordo per i singoli scali uno spazio proporzionale alla media del rispettivo movimento commerciale, in base a quanto sarà stabilito dal Ministero della marina mercantile.

Quando per fatto proprio non adempiesse a tale obbligo, la Società sarà tenuta ad eseguire il trasporto nel viaggio successivo, a meno che lo speditore non abbia provveduto nel frattempo in altro modo.

Nell'uno o nell'altro caso la Società dovrà rimborsare la spesa di sosta della merce.

Quando la merce impegnata non fosse presentata per lo imbarco, la Società, avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 23.

In caso di calamità pubblica, il Ministero della marina mercantile potrà ordinare per i generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro i limiti del 50 per cento delle tariffe normali, senza che la Società abbia diritto ad alcun compenso.

Art. 24.

Il Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro, e sentita la Società, potrà variare le tariffe di cui all'art. 21 del presente capitolo, quando lo ritenesse opportuno, in relazione alle mutate condizioni dei traffici e della economia nazionale.

Il Ministero della marina mercantile potrà disporre riduzioni di tariffe anche nel caso di mancato assenso della Società, d'intesa con il Ministero del tesoro e sentito il parere del Consiglio superiore della marina mercantile.

Allo stesso modo il Ministero suddetto potrà modificare le norme e le condizioni di trasporto ogni qualvolta ciò fosse ritenuto opportuno per armonizzarle con le leggi, le consuetudini e le esigenze dei trasporti.

Le variazioni alle tariffe e le modificazioni alle norme e alle condizioni di trasporto devono essere portate a conoscenza del pubblico a cura della Società quindici giorni prima della loro entrata in vigore.

Art. 25.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe viene esercitata dal Ministero della marina mercantile il quale vigilerà che la Società non accordi sulla stessa linea ribassi a vantaggio di singoli porti o di singoli speditori.

Al Ministero stesso spetterà la definizione delle eventuali contestazioni tra la Società e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati; le decisioni del Ministero della marina mercantile non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui alla convenzione e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Servizio cumulativo

Art. 26

Qualora il Ministero della marina mercantile ne ravvisasse l'opportunità, la Società sarà tenuta ad attuare, per il trasporto dei passeggeri, dei bagagli e delle merci, il servizio cumulativo con le ferrovie e con gli altri concessionari di servizi marittimi sovvenzionati e, possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima o fluviale, mediante unico contratto di trasporto e, ove ne sia riconosciuta la convenienza, delle Amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulla base delle tariffe proprie a ciascuna Amministrazione.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura della Società, verso quel compenso che sarà stabilito dalle autorità locali competenti.

Le norme e le condizioni per i trasporti in servizio cumulativo tra la Società e le ferrovie o tra la Società e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte alla approvazione del Ministero della marina mercantile.

La Società avrà l'obbligo di costruire nei porti di transito, quando sia possibile, appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato

Art. 27.

La Società dovrà concedere:

a) il viaggio gratuito in prima classe, escluso il vitto, il letto ed eventuali diritti, agli onorevoli deputati e senatori ed agli ex deputati e senatori con almeno tre legislature o dieci anni completi di servizio;

b) sei biglietti di viaggio gratuito in prima classe all'anno agli ex parlamentari non aventi requisiti di cui alla lettera a) limitatamente a cinque anni consecutivi dalla cessazione del mandato;

c) tre viaggi gratuiti all'anno (vitto, letto e diritti esclusi) alle famiglie degli onorevoli deputati e senatori, con le norme che verranno stabilite dal Ministero della marina mercantile.

La Società dovrà inoltre concedere il viaggio gratuito in terza classe:

1) ai nazionali indigeni residenti all'estero o provenienti da altre linee che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità consolari, ed a quelli che ritornino alla loro residenza dopo aver prestato servizio militare, su richiesta della autorità militare in numero non superiore a quattro posti per ogni viaggio di andata e ritorno;

2) ai marinai italiani naufraghi, provenienti da altre linee, rimpatriati su richiesta delle autorità consolari, in numero non superiore ai dieci posti;

3) agli accompagnatori dei ciechi di guerra;

4) ai minorenni ed agli interdetti per infermità di mente rimasti orfani a causa di guerra (Opera nazionale orfani di guerra) e loro accompagnatori.

La Società dovrà inoltre concedere la riduzione del 70% (settanta per cento) sulle tariffe normali, escluso il vitto, ai cittadini che viaggino per prendere parte alle elezioni politiche.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di cui ai numeri 1) e 2) sarà stabilito dal Ministero della marina mercantile e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1) e dal Ministero anzidetto nel caso contemplato al n. 2).

Art. 28.

La Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulle tariffe normali escluso il vitto ed il letto:

1) agli impiegati dello Stato ed alle loro famiglie;

2) agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi militari dello Stato ed alle rispettive famiglie;

3) ai militari di truppa;

4) agli allievi degli Istituti nautici;

5) ai pensionati dello Stato ed alle loro famiglie (tre viaggi all'anno individuali di andata e ritorno);

6) alle comitive di operai o agricoltori ed alle loro famiglie;

7) alle persone di servizio degli onorevoli deputati e senatori;

8) ai mutilati ed agli invalidi di guerra e del lavoro con le norme che saranno stabilite dal Ministero della marina mercantile;

9) ai partecipanti ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

10) ai ciechi in viaggio per ragioni di lavoro, studio o cura e ai loro accompagnatori;

nonché in mancanza di speciali convenzioni con il Ministero della difesa;

a) ai militari di ogni grado che viaggino isolati a spese dello Stato;

b) ai nazionali residenti all'estero, provenienti da altre linee, che rimpatriano per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza all'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 29.

In mancanza di convenzioni speciali, la Società dovrà concedere, per il trasporto di persone viaggianti per servizio dello Stato o di cose di proprietà dello Stato, la riduzione del 30% sulla tariffa normale. La Società dovrà però trasportare gratuitamente, con le norme che saranno stabilite dal Ministero della marina mercantile d'accordo con il Ministero del tesoro, i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti valori dello Stato e i recipienti vuoti di ritorno alle Tesorerie. La consegna e il ritiro di tali recipienti, siano essi pieni o vuoti, saranno fatti a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

A parità di condizioni, le Amministrazioni dello Stato affideranno alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

Sorveglianza dei servizi

Art. 30.

La sorveglianza dei servizi spetta al Ministero della marina mercantile (Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo), ed alle autorità da esso delegate.

I funzionari incaricati del servizio di ispezione avranno diritto di eseguire presso le sedi e le agenzie della Società, nonché a bordo delle navi, sia durante la sosta nei porti che in navigazione, tutte le indagini che occorressero compiere per accertare l'applicazione delle disposizioni contenute nella Convenzione e nel presente capitolato. A tale scopo i predetti funzionari avranno ampia facoltà di accesso a bordo delle navi e diritto, alla libera circolazione sulle linee, con le modalità che saranno stabilite dal Ministero della marina mercantile.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci

Art. 31.

La Società dovrà compilare le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate, con la indicazione dei diversi introiti e dovrà trasmetterle ogni mese, in doppia copia, al Ministero della marina mercantile, che avrà diritto di controllarne la compilazione. A tale scopo la Società dovrà mettere a disposizione dei funzionari a ciò delegati tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società, alla fine di ogni anno e non oltre sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà in doppia copia al Ministero della marina mercantile i propri bilanci ed una relazione tecnica ed economica della gestione delle linee, contenente la ripartizione degli introiti e delle spese per ciascuna linea.

La esposizione dei dati da comprendersi sia nelle statistiche che nella relazione annuale sarà effettuata in base alle direttive del Ministero della marina mercantile.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finché non saranno stati trasmessi al predetto Ministero i documenti di cui al presente articolo.

Art. 32.

Qualora la Società non adempisse agli obblighi di cui all'art. 31 ovvero ostacolasse le indagini di cui agli articoli

30 e 31, il Ministero della marina mercantile, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di sospendere il pagamento della sovvenzione.

Art. 33.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero della marina mercantile e quelle in genere connesse con l'esercizio della sorveglianza e delle indagini di cui agli articoli 9, 11, 13, 30 e 31 del presente capitolato saranno a carico della Società e a tal fine sarà effettuata, in ogni esercizio finanziario e per tutta la durata della convenzione una ritenuta del due per mille sulla sovvenzione spettante.

Ritenute e penalità

Art. 34.

Per ogni viaggio omissso non sarà corrisposta alla Società la relativa sovvenzione. Se l'omissione non è provocata da causa di forza maggiore o da disposizione del Ministero della marina mercantile, la Società incorrerà inoltre in una penalità da L. 30.000 (trentamila) a L. 150.000 (centocinquantomila) in relazione all'importanza dell'omissione, a giudizio del Ministero della marina mercantile.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Qualora il viaggio venisse interrotto per causa di forza maggiore o per disposizione del Ministero della marina mercantile, sarà ritenuta la sovvenzione per la percorrenza non eseguita. Quando, invece, il viaggio venisse interrotto per cause non imputabili a forza maggiore, oltre alla ritenuta della sovvenzione corrispondente alla parte di viaggio omisssa, sarà applicata una penalità proporzionale a quella stabilita per l'omissione del viaggio. Qualora una nave, senza prova che ciò sia avvenuto per causa di forza maggiore o senza averne ottenuto autorizzazione dal Ministero della marina mercantile, non approdasse ad uno degli scali prescritti o approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, la Società incorrerà nella penalità di L. 15.000 (quindicimila).

Per qualunque altra irregolarità non giustificata la Società incorrerà in una penalità da L. 15.000 (quindicimila) a L. 150.000 (centocinquantomila) per viaggio.

Qualora i progetti e le specifiche delle navi di nuova costruzione che dovranno entrare in servizio per la data prescritta non fossero presentati per l'approvazione entro i termini stabiliti dall'art. 9 della convenzione, la Società sarà sottoposta ad una penalità di L. 5.000 (cinquemila) per ogni giorno di ritardo per il primo mese e di L. 10.000 (diecimila) al giorno per i seguenti.

Salvo i casi di forza maggiore dimostrati, il ritardo fraposto dalla Società alla messa in linea delle navi di nuova costruzione o alla sostituzione di una nave perduta o disadatta alla navigazione, oltre il termine stabilito, sarà punito con una penalità di L. 100 (cento) per tonnellata di stazza lorda, per ogni giorno di ritardo.

Nel caso di inosservanza dell'obbligo della divisa da indossare in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di camera, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 1500 (millecinquecento) per il Comandante, di L. 750 (settecentocinquanta) per ogni ufficiale e di L. 250 (duecentocinquanta) per ogni altro membro dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe non dipendente da errore materiale, la Società, oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una penalità pari al quintuplo della differenza tra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto applicare.

Le ritenute e le penalità saranno applicate dal Ministero della marina mercantile, il quale le determinerà dopo aver sentito le giustificazioni della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle penalità sarà prelevato dalle sovvenzioni e sussidiariamente dalla cauzione.

Roma, addì 21 novembre 1960

p. Il Ministero della marina mercantile

IRBA

p. la «Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A.»

CARLO LOLLIGHETTI

(1846)

APPENDIX 2

5104

8-10-1966 - GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA - N. 251

1
1
1

in ragione d'anno, deve essere portato a L. 728.812.454 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965 e a L. 749.524.300 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966;

Vista la convenzione modificativa che, per attuare i miglioramenti sopra indicati, è stata stipulata in Roma addì 30 luglio 1964, tra il Ministero della marina mercantile e la Società per azioni di navigazione « Linee marittime dell'Adriatico S.p.A. » (già Società « Ing. Carlo Lolli Ghetti & C. - S.p.A. »);

Accertato che la Società per azioni di navigazione « Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A. » ha adeguato la cauzione all'ammontare della sovvenzione stabilita nella citata convenzione del 30 luglio 1964;

Sulla proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni;

Decreta:

E' approvata la convenzione modificativa, citata in premessa, stipulata in Roma, addì 30 luglio 1964, tra il Ministero della marina mercantile e la Società per azioni di navigazione « Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A. », con sede in Roma, alla quale è affidato l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico) per la durata di 20 anni a decorrere dal 1° luglio 1960 e verso la sovvenzione, in ragione d'anno, di L. 614.897.300 dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1964; di L. 728.812.454 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965; di L. 749.524.300 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966 e di L. 614.897.300 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980;

La sovvenzione dovuta alla Società farà carico al capitolo 74 del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario semestrale 1° luglio 1964-31 dicembre 1964 ed ai corrispondenti capitoli per gli esercizi finanziari successivi.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, unitamente alla convenzione modificativa che sarà comunicata al Parlamento.

Dato a Roma, addì 5 gennaio 1965

SARAGAT

SPAGNOLLI — COLOMBO —
RUSSO

Registrato alla Corte dei conti, addì 22 luglio 1966

Registro n. 3 Marina mercantile, foglio n. 154

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
5 gennaio 1965.

Approvazione della convenzione modificativa stipulata il
30 luglio 1964 con la Società linee marittime dell'Adriatico.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Vista la legge 26 marzo 1959, n. 178, modificata con la legge 15 dicembre 1959, n. 1111, concernente l'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del Medio e dell'Alto Adriatico;

Visto il proprio decreto in data 7 dicembre 1960, registrato alla Corte dei conti il 6 marzo 1961, registro n. 2 Marina mercantile, foglio n. 25, col quale venne approvata la convenzione stipulata il 21 novembre 1960 con la Società per azioni di navigazione « Ing. Carlo Lolli Ghetti & C. - S.p.A. » (ora « Linee marittime dell'Adriatico S.p.A. »), con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico), per la durata di venti anni a decorrere dal 1° luglio 1960, e verso la sovvenzione, in ragione d'anno, di L. 614.897.300;

Riconosciuto che esigenze economiche e sociali rendono necessario migliorare i predetti servizi nel periodo dal 1° agosto 1964 al 30 giugno 1966, mediante l'esercizio della nuova linea Ancona-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Bari-Gravosa-Bari-Gravosa-Spalato-Sebenico-Zara-Ancona da effettuarsi con una nave di tipo autotraghetto;

Considerato che, conseguentemente, l'ammontare della sovvenzione deve essere adeguato ai maggiori oneri derivanti alla Società concessionaria dall'esercizio della predetta nuova linea e che, pertanto, da L. 614.897.300,

Convenzione modificativa di quella stipulata in data 21 novembre 1960 tra il Ministero della marina mercantile e la Società « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. » (ora « Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A. »), con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico).

Premesso che con la convenzione del 21 novembre 1960, approvata con decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1960, registrato alla Corte dei conti il 6 marzo 1961, registro n. 2 Marina mercantile, foglio n. 25, il Ministero della marina mercantile ha affidato alla Società per azioni di navigazione « Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A. » (ora « Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A. »), con sede in Roma, l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore « E » (Medio Adriatico), sino al 30 giugno 1980; fra il dott. Mario Ibba, direttore generale della navigazione e del traffico marittimo, agente in nome e per conto del Ministero della marina mercantile, e l'ing. Carlo Lolli-Ghetti,

consigliere delegato della Società per azioni di navigazione «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.» (già «Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A.»), con sede in Roma, agente in nome e per conto della Società medesima, in virtù di regolare mandato, si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Nel periodo dal 1° agosto 1964 al 30 giugno 1966, la Società citata in premessa si obbliga ad eseguire il seguente nuovo servizio che si intende aggiunto, per il periodo medesimo, alla tabella allegata (allegato 1) alla predetta convenzione stipulata il 21 novembre 1960, con le modalità e le condizioni stabilite nella convenzione medesima e nell'annesso capitolato:

LINEA E/3-bis:

Itinerario: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Spalato - Sebenico - Zara - Ancona.

Periodo di esercizio: 1° maggio-31 ottobre.

Periodicità: settimanale.

Migliativo per viaggio: mgl. 970.

Totale annuo per n. 26 viaggi: mgl. 25.220.

Velocità di esercizio: nodi 11.

NAVE ASSEGNATA ALLA LINEA

Una nave usata di tipo autotraghetto, della stazza lorda di 1000 tonnellate.

Art. 2.

Per effetto e in conseguenza dell'esercizio del nuovo servizio di cui al precedente art. 1, gli articoli 2, 4, 9 e 22 della ripetuta convenzione stipulata in data 21 novembre 1960 sono sostituiti dai seguenti:

Art. 2. — Sovvenzione.

«La sovvenzione per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è in ragione d'anno, fissata come appresso:

fino al 30 giugno 1964: L. 614.897.300 (seicentoquattordicimilioniottocentotrentasettemilatrecento);

dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 728.812.454 (settecentoventottomilioniottocentododicimilaquattrocentocinquantaquattro);

dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 749.524.300 (settecentoquarantanovemilioniottocentotrentasettemilatrecento);

dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 614.897.300 (seicentoquattordicimilioniottocentotrentasettemilatrecento)».

Art. 4. — Revisione della sovvenzione:

«La sovvenzione di cui all'art. 2 è soggetta a revisione triennale in ragione delle variazioni, nella misura appresso indicata, dei seguenti elementi:

a) introiti del traffico;

b) prezzo dei combustibili;

c) paghe, stipendi, indennità, accessori e contributi per il personale dipendente, previsti dai contratti collettivi di lavoro e dal regolamento organico, sempreché il Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro, ne abbia riconosciuta l'applicazione.

L'importo annuo base di ciascuno dei sopra elencati elementi, da tenere presente ai fini della determinazione delle variazioni di cui al precedente comma, resta così fissato:

a) introiti del traffico:

fino al 30 giugno 1964: L. 31.500.000;

dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 60.269.231;

dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 65.500.000;

dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 31.500.000;

b) combustibili:

fino al 30 giugno 1964: L. 55.577.907 (diesel oil tonnellate 2.646.567 × L. 21.000);

dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 64.231.433 (diesel oil tonn. 2.646.567 × L. 21.000; gas oil tonn. 447.766 × L. 19.326);

dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 65.804.897 (diesel oil tonn. 2.646.567 × L. 21.000; gas oil tonn. 529.183 × L. 19.326);

dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 55.577.907 (diesel oil tonn. 2.646.567 × L. 21.000);

c) paghe, stipendi, indennità, accessori e contributi:

fino al 30 giugno 1964: L. 194.377.000;

dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 244.962.615;

dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 254.160.000;

dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 194.377.000.

La revisione di cui sopra, che avrà effetto nel triennio successivo a quello in cui si verificano le variazioni, avrà luogo soltanto quando le variazioni stesse, verificatesi nel triennio, in

aumento o in diminuzione, superino il 10 per cento del prezzo complessivo convenuto e limitatamente alla parte eccedente la predetta percentuale.

Le variazioni di cui al comma precedente saranno accertate dal Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro».

Art. 9. — Navi nuove da assegnare alle linee.

«Navi nuove od usate da assegnare alle linee».

«La Società si obbliga ad assegnare alle linee E/1, E/2 ed E/3, entro il 30 giugno 1962, due navi di nuova costruzione della stazza lorda unitaria minima di 1500 tonnellate.

I piani di dette navi e gli altri dati ad esse relativi dovranno essere presentati al Ministero della marina mercantile, per l'approvazione, entro 6 mesi dalla stipulazione della presente convenzione.

In attesa della entrata in servizio delle anzidette navi, la Società potrà esercitare i servizi con navi usate di sua proprietà o noleggiare, purché riconosciute idonee dal Ministero della marina mercantile.

La Società si obbliga ad assegnare alla linea E/3-bis (1° agosto 1964-30 giugno 1966) una nave usata di tipo autotraghetto, di proprietà o presa in locazione, della stazza lorda di 1000 tonnellate e con la seguente capacità di trasporto:

40 autovetture europee, 50 passeggeri con sistemazione in cabina e 50 passeggeri con sistemazione in divani o poltrone».

Art. 22. — Sovvenzione per linee.

«Con decreto del Ministro per la marina mercantile, la sovvenzione annua stabilita dall'art. 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella (allegato 1). Ai fini della ripartizione della sovvenzione, è stabilito per ciascuna delle linee indicate nella predetta tabella il seguente numero di viaggi da effettuarsi nell'anno finanziario:

Linea E/1: 52 viaggi;

Linea E/2: 30 viaggi;

Linea E/3: 52 viaggi;

Linea E/3-bis (1° agosto 1964-30 giugno 1966):

22 viaggi dal 1° agosto 1964 al 30 giugno 1965;

26 viaggi dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966.

Per gli eventuali viaggi che, in applicazione della periodicità indicata per ciascuna linea nella annessa tabella, risulteranno effettuati in più del numero sopra stabilito, oppure, per quelli eseguiti in più per esigenze di traffico e preventivamente autorizzati dal Ministero della marina mercantile, sarà corrisposta la normale sovvenzione sino ad esaurimento della somma prevista dall'art. 2 della presente convenzione.

Per tutti gli altri viaggi che risulteranno eseguiti in più per esigenze di traffico e che saranno stati preventivamente autorizzati dal Ministero della marina mercantile, verrà effettuato il solo rimborso delle spese vive di esercizio, detratti gli introiti».

Art. 3.

La presente convenzione modificativa, mentre vincola la Società fin dal momento della sua sottoscrizione, non impegna il Ministero della marina mercantile finché non sia stata approvata nelle forme prescritte.

Roma, addì 30 luglio 1964

p. Il Ministero della marina mercantile

Mario INBA

p. Le «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.»

Carlo LOLLI-GHETTI

(7570)

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

29 agosto 1965

Approvazione della convenzione modificativa stipulata il 16 marzo 1965 con la Società linee marittime dell'Adriatico.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Vista la legge 26 marzo 1959, n. 178, modificata con la legge 15 dicembre 1959, n. 1111, concernente l'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del Medio e dell'Alto Adriatico;

Visto il proprio decreto in data 7 dicembre 1960, registrato alla Corte dei conti il 6 marzo 1961, registro n. 2 Marina mercantile, foglio n. 25, col quale venne approvata la convenzione stipulata il 21 novembre 1960 con la Società per azioni di navigazione «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.» (già «Ing. Carlo Lolli - Ghetti & C. - S.p.A.»), con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore «E» (Medio Adriatico), per la durata di 20 anni a decorrere dal 1° luglio 1960 e verso la sovvenzione, in ragione d'anno, di L. 614.897.300;

Visto il proprio decreto in data 5 gennaio 1965, in corso di registrazione, con il quale è stata approvata la convenzione stipulata con la Società medesima il 30 luglio 1964, per apportare miglioramenti ai predetti servizi consistenti nella istituzione della linea E/3-bis per il periodo dal 1° agosto 1964 al 30 giugno 1966 e nell'assegnazione alla linea stessa della m/n «Egadi» di 1000 t.s.l., con conseguente aumento della sovvenzione, elevandola, in ragione di anno, a L. 728.812.454 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965 e a L. 749.524.300 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966;

Considerato che esigenze economiche e sociali rendono necessario apportare ulteriori miglioramenti ai servizi, e, precisamente, che la linea E/3-bis sia esercitata fino al 30 giugno 1980, anziché sino al 30 giugno 1966 e, a decorrere dal 1° maggio 1966, vi sia assegnata anziché la m/n «Egadi» una nave auto traghetto di nuova costruzione di 3000 t.s.l. e che al tempo stesso venga intensificato il tratto Gravosa-Bari dell'itinerario della linea;

Considerato che, conseguentemente, l'ammontare della sovvenzione deve essere adeguato ai maggiori oneri derivanti alla Società concessionaria dall'esercizio dei servizi ulteriormente migliorati come sopra indicato;

Vista la convenzione modificativa che, per attuare gli ulteriori miglioramenti sopra cennati, è stata stipulata in Roma addì 16 marzo 1965 tra il Ministero della marina mercantile e la predetta Società per azioni di navigazione «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.»;

Accertato che la più volte indicata Società «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.» ha adeguato la cauzione all'ammontare della sovvenzione stabilita nella citata convenzione del 16 marzo 1965;

Sulla proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni;

Decreta:

E' approvata la convenzione modificativa, citata in premessa, stipulata in Roma addì 16 marzo 1965, tra il Ministero della marina mercantile e la Società per azioni di navigazione «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.», con sede in Roma, alla quale è affidato l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore «E» (Medio Adriatico) per la durata di 20 anni a decorrere dal 1° luglio 1960 e verso la sovvenzione, in ragione d'anno, di lire 614.897.300 dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1964; di L. 728.812.454 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965; di L. 828.378.616 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966; di L. 977.325.658 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980.

La sovvenzione dovuta alla Società farà carico al capitolo 1174 del bilancio dello Stato - stato di previsione

della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario in corso ed ai corrispondenti capitoli per gli esercizi finanziari successivi.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica unitamente alla convenzione modificativa che sarà comunicata al Parlamento.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1965

SARAGAT

SPAGNOLLI — COLOMBO —
RUSSO

Registrato alla Corte dei conti, addì 22 luglio 1966
Registro n. 3 Marina mercantile, foglio n. 155

Convenzione tra il Ministero della marina mercantile e la Società «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.» (già «Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A.»), con sede in Roma, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore «E» (Medio Adriatico).

Premesso che tra il Ministero della marina mercantile e la Società «Linee Marittime dell'Adriatico - S.p.A.» (già «Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A.»), con sede in Roma, sono state stipulate la convenzione 21 novembre 1960 — approvata con decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1960, registrato alla Corte dei conti il 6 marzo 1961, registro n. 2 Marina mercantile, foglio n. 25 — e quella modificativa della precedente, 30 luglio 1964, approvata con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1965, in corso di registrazione, per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale del settore «E» (Medio Adriatico) per 20 anni a decorrere dal 1° luglio 1960;

fra il dott. Nunzio D'Angelo, direttore generale della navigazione e del traffico marittimo, agente in nome e per conto del Ministero della marina mercantile e l'ing. Carlo Lolli-Ghetti, consigliere delegato della Società per azioni di navigazione «Linee marittime dell'Adriatico - S.p.A.» (già «Ing. Carlo Lolli-Ghetti & C. - S.p.A.»), con sede in Roma, agente in nome e per conto della Società medesima, in virtù di regolare mandato, si conviene quanto appresso:

Art. 1.

La Società citata in premessa si obbliga ad eseguire il nuovo servizio — iniziato il 1° agosto 1964 e di cui all'art. 1 della convenzione stipulata con il Ministero della marina mercantile il 30 luglio 1964 — fino al 30 giugno 1980 anziché fino al 30 giugno 1966, fermi restanti la denominazione: E/3-bis, il periodo di esercizio e la periodicità della linea costituente il nuovo servizio medesimo, riportati nel predetto art. 1.

L'itinerario, la velocità di esercizio, il migliaio per viaggio e la nave assegnata alla linea E/3-bis, riportati nel ripetuto art. 1, sono variati come segue:

Itinerario: dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Spalato - Sebenico - Zara - Ancona;
dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Spalato - Sebenico - Zara - Ancona;

Velocità di esercizio: dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966: nodi 11;

dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: nodi 18;

Migliaio per viaggio: dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966: miglia 970;

dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: miglia 1.406;

Navi assegnate alla linea: dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966: una nave usata di tipo autotraghetto della stazza lorda di 1000 tonnellate;

dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: una nave di tipo autotraghetto di nuova costruzione della stazza lorda di 3000 tonnellate.

Art. 2.

Gli articoli 2, 4, 9 e 22 della convenzione stipulata il 21 novembre 1960, citata in premessa, nonché la tabella costituente l'allegato n. 1 della convenzione medesima, già modificati con la convenzione stipulata il 30 luglio 1964, citata pure in premessa, sono ulteriormente modificati come segue:

Art. 2. — *Sovvenzione:*

« La sovvenzione per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è, in ragione d'anno, fissata come appresso:
 fino al 30 giugno 1964: L. 614.897.300 (seicentoquattordicimilioniottocentotrentasettemilatrecento);
 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 728.812.454 (settecentotrentottomilionitotocentododiciquattromilatrecentoquattro);
 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 828.378.616 (ottocentotrentottomilionitotocentotrentatottomilaseicentosedici);
 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 977.325.658 (novecentotrentasettemilionitotocentocinquemilaseicentocinquatotto) ».

Art. 4. — *Revisione della sovvenzione:*

« La sovvenzione di cui all'art. 2 è soggetta a revisione triennale in dipendenza delle variazioni, nella misura appresso indicata, dei seguenti elementi:

a) introiti del traffico;
 b) prezzo dei combustibili;
 c) paghe, stipendi, indennità, accessori e contributi per il personale dipendente, previsti dai contratti collettivi di lavoro e dal regolamento organico, sempreché il Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro, ne abbia riconosciuta l'applicazione.

L'importo annuo base di ciascuno dei sopra elencati elementi, da tenere presente al fine della determinazione delle variazioni di cui al precedente comma, resta così fissato:

a) introiti del traffico:
 fino al 30 giugno 1964: L. 31.500.000;
 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 60.269.231;
 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 114.307.692;
 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 206.500.000;
 b) combustibili:
 fino al 30 giugno 1964: L. 55.577.907 (diesel oil tonnellate 2.646.567 × L. 21.000);
 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 64.231.433 (diesel oil tonn. 2.646.567 × L. 21.000; gasoil tonn. 447.766 × L. 19.326);
 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 75.909.794 (diesel oil tonn. 2.646.567 × L. 21.000; gasoil tonn. 501.080 × L. 19.326; diesel fuel tonn. 405.948 × L. 16.970; bunker fuel tonn. 405.948 × L. 9.260);
 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 94.996.950 (diesel oil tonn. 2.646.567 × L. 21.000; gas oil tonn. 448 × L. 19.326; diesel fuel tonn. 1.172.741 × L. 16.970; bunker fuel tonn. 1.172.741 × L. 9.260);
 c) paghe, stipendi, indennità, accessori e contributi:
 fino al 30 giugno 1964: L. 194.377.000;
 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 244.962.615;
 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 267.866.308;
 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 293.756.000.

La revisione di cui sopra, che avrà effetto nel triennio successivo a quello in cui si verificano le variazioni, avrà luogo soltanto quando le variazioni stesse, verificatesi nel triennio, in aumento o in diminuzione, superino il 10 per cento del prezzo complessivo convenuto e limitatamente alla parte eccedente la predetta percentuale.

Le variazioni di cui al comma precedente saranno accertate dal Ministero della marina mercantile di concerto con quello del tesoro ».

Art. 9. — *Navi nuove da assegnare alle linee:*

« Art. 9. — Navi nuove od usate da assegnare alle linee. La Società si obbliga ad assegnare alle linee E/1, E/2, E/3 entro il 30 giugno 1962, due navi di nuova costruzione della stazza lorda unitaria minima di 1500 tonnellate.

In attesa della entrata in servizio delle anzidette navi, la Società potrà esercitare i servizi con navi usate di sua proprietà o noleggate, purché riconosciute idonee dal Ministero della marina mercantile.

La Società si obbliga ad assegnare alla linea E/3-bis nel periodo dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966 una nave usata di tipo autotraghetto, di proprietà o presa in locazione, della stazza lorda di 1000 tonnellate e con la seguente capacità di trasporto: 40 autovetture, 50 passeggeri con sistemazione in cabina e 50 passeggeri con sistemazione in divani o poltrone e, nel periodo dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980, una nave di tipo auto-

tragheto di nuova costruzione della stazza lorda di 3000 tonnellate e con la seguente capacità di trasporto: 100 autovetture, 48 passeggeri in 16 cabine a 3 posti ciascuna, 40 passeggeri in 10 cabine a 4 posti, 180 (o 120 in viaggi notturni) passeggeri in 30 scompartimenti wagons-lits, ciascuno dei quali con 6 posti a sedere in viaggi diurni trasformabili in 4 cuccette in viaggi notturni, 200 passeggeri in poltrone tipo aereo, in saloni panoramici, 232 passeggeri con posti a sedere in saloni, gallerie, bar e ristoranti.

I piani delle predette navi di nuova costruzione e gli altri dati ad esse relativi dovranno essere presentati al Ministero della marina mercantile, per l'approvazione, entro 6 mesi dal 21 novembre 1960 per le navi da assegnare alle linee E/1, E/2 ed E/3 e dalla stipulazione della presente convenzione per la nave da assegnare alla linea E/3-bis ».

Art. 22. — *Sovvenzione per linee:*

« Con decreto del Ministro per la marina mercantile, la sovvenzione annua stabilita dall'art. 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella (all. 1). Ai fini della ripartizione della sovvenzione, è stabilito per ciascuna delle linee indicate nella predetta tabella il seguente numero di viaggi da effettuarsi nell'anno finanziario:

Linea E/1: 52 viaggi;

Linea E/2: 30 viaggi;

Linea E/3: 52 viaggi;

Linea E/3-bis: 22 viaggi nell'anno finanziario dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965; 26 viaggi per ciascun anno finanziario successivo.

Per gli eventuali viaggi che, in applicazione della periodicità indicata per ciascuna linea nella annessa tabella, risulteranno effettuati in più del numero sopra stabilito, oppure per quelli eseguiti in più per esigenze di traffico e preventivamente autorizzati dal Ministero della marina mercantile, sarà corrisposta la normale sovvenzione sino ad esaurimento della somma prevista dall'art. 2 della presente convenzione.

Per tutti gli altri viaggi che risulteranno eseguiti in più per esigenze di traffico e che saranno preventivamente autorizzati dal Ministero della marina mercantile, verrà effettuato il solo rimborso delle spese vive di esercizio, detratti gli introiti ».

Allegato 1 (Art. 1 della convenzione):

« SEITORE « E » (Medio Adriatico) - Elenco delle linee, degli itinerari, delle periodicità e delle velocità di esercizio.

LINEA E/1:

Itinerario: Ancona - Lussino - Fiume - Pola - Trieste - Venezia - Ancona.

Periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Periodicità: settimanale.

Migliatico per viaggio: mgl. 437.

Totale annuo per 52 viaggi: mgl. 22.724.

Velocità di esercizio: nodi 18.

LINEA E/2:

Itinerario: Ancona - Rimini - Ravenna - Venezia - Trieste - Pola - Fiume - Lussino - Ancona.

Periodo di esercizio: dal 1° aprile al 31 ottobre.

Periodicità: settimanale.

Migliatico per viaggio: mgl. 466.

Totale annuo per 30 viaggi: mgl. 13.980.

Velocità di esercizio: nodi 18.

LINEA E/3:

Itinerario: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa e viceversa.

Periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre; dal 1° giugno al 30 settembre il servizio ha inizio da Venezia.

Periodicità: settimanale.

Migliatico per viaggio con inizio da Ancona (A e R) mgl. 534; *totale annuo per 35 viaggi:* mgl. 18.690.

Migliatico per viaggio con inizio da Venezia (A e R): mgl. 784; *totale annuo per 17 viaggi:* mgl. 13.328.

Migliatico complessivo annuo per 52 viaggi (A e R) dei quali 35 con inizio da Ancona e 17 con inizio da Venezia: mgl. 32.018.

Velocità di esercizio: nodi 18.

LINEA E/3-bis:

Itinerario: dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Spalato - Sebenico - Zara - Ancona;

dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Bari - Gravosa - Spalato - Sebenico - Zara - Ancona.

Periodo di esercizio: 1° maggio-31 ottobre.

Periodicità: settimanale.

Migliativo per viaggio: dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966: mgl. 970; totale annuo per n. 26 viaggi: mgl. 25.220; dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: mgl. 1.406; totale annuo per n. 26 viaggi: mgl. 36.556.

Velocità di esercizio: nodi 11 dal 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966; nodi 18 dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980.

NAVI ASSEGNATE ALLE LINEE

LINEE E/1 ed E/2: una nave della stazza lorda di 1500 tonn.

LINEA E/3: una nave della stazza lorda di 1500 tonn.

Per il periodo dal 1° luglio 1960-30 giugno 1962 il servizio delle linee E/1, E/2, E/3 potrà essere assicurato con navi della stazza lorda di 1000 tonn. e con velocità di esercizio di 12 nodi.

LINEA E/3-bis: del 1° agosto 1964 al 30 aprile 1966 una nave usata di tipo autotraghetto, della stazza lorda di 1000 tonn.; dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980 una nave di tipo autotraghetto di nuova costruzione, della stazza lorda di 3000 tonn..»

Art. 3.

La presente convenzione modificativa, mentre vincola la Società fin dal momento della sua sottoscrizione, non impegna il Ministero della marina mercantile finché non sia stata approvata nelle forme prescritte.

Roma, addì 16 marzo 1965

p. Il *Ministero della marina mercantile*
Nunzio D'ANGELO

p. Le « *Linee Marittime dell'Adriatico - S.p.A.* »
Carlo LÖLLI GHEITI

(7571)

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 25 maggio 1966.

Sostituzione di membri del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il proprio decreto 27 marzo 1965, registrato alla Corte dei conti il 26 maggio 1965, registro n. 14 Tesoro, foglio n. 116, concernente la nomina del presidente e dei componenti del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra, per il biennio 1° marzo 1965-28 febbraio 1967;

Considerato che con il succitato decreto vennero, tra gli altri, nominati membri dell'anzidetto Consesso, il dott. Tommaso Franceschini, consigliere della Corte dei conti, il dott. Vincenzo Alfano, tenente generale medico della Marina militare in congedo assoluto, ed il dottor Francesco Reale, rappresentante dell'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra, i quali, di recente, sono deceduti;

Ritenuta la necessità di provvedere alla loro sostituzione;

Visto l'art. 35 della legge 9 novembre 1961, n. 1240;

Viste le designazioni fatte dal Presidente della Corte dei conti con nota n. 1569/9 del 4 marzo 1966 e dal Ministero della difesa con nota n. 2/837/R del 5 marzo 1966;

Vista la designazione fatta dall'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra con nota n. 904 del 20 gennaio 1966;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per il tesoro;

Decreta:

Art. 1.

Con effetto dalla data del presente decreto e fino al 28 febbraio 1967, il dott. Giuseppe Cipolletta, vice procuratore generale della Corte dei conti, ed il prof. dottor Carlo Rizzo, maggiore generale medico della riserva, sono nominati membri del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra, in sostituzione, rispettivamente, del dott. Tommaso Franceschini e del dott. Vincenzo Alfano.

Art. 2.

Con effetto dalla data del presente decreto e fino al 28 febbraio 1967, l'avv. Mario Mariano Giulia, rappresentante dell'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra, è nominato membro del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra, in sostituzione del dott. Francesco Reale.

Il presente decreto sarà inviato alla Corte dei conti per la registrazione.

Dato a Roma, addì 25 maggio 1966

SARAGAT

MORO — COLOMBO

Registrato alla Corte dei conti, addì 5 agosto 1966
Registro n. 18 Tesoro, foglio n. 224

(7495)

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 30 luglio 1966.

Costituzione del Collegio dei revisori dei conti dell'Ente autonomo « Esposizione triennale internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna » (Triennale di Milano), per la quattordicesima esposizione.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 novembre 1962, con il quale è stato costituito il Collegio dei revisori dei conti dell'Ente autonomo « Esposizione triennale internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna » (Triennale di Milano), per la tredicesima esposizione;

Vista la legge 1° aprile 1949, n. 118, relativa alla riorganizzazione dell'Ente;

Ritenuto di dover procedere, a norma dell'art. 4 della citata legge, alla costituzione del nuovo Collegio dei revisori dei conti per la quattordicesima esposizione triennale;

Viste le designazioni a tal fine formulate, ai sensi dello stesso art. 4;

Decreta:

Il Collegio dei revisori dei conti dell'Ente autonomo « Esposizione triennale internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna » (Triennale di Milano) è così costituito per la quattordicesima esposizione;

Revisori effettivi:

1) Ceriati dott. Gino, designato dal Ministero del tesoro;

APPENDIX 3

**(Extract from the Official Gazette of the Italian Republic,
extension of the concession for the Adriatic Lines)**

LAW No 42 of 27 February 1978, Conversion into law, with amendments, of Decree-Law No 944 of 29 December 1977, concerning the extension of the terms referred to in Article 8 of Law No 169 of 19 May 1975, on the reorganisation of local postal and commercial maritime services (OJ No.58 of 28-2-1978) In force at: 1-3-1978. The Chamber of Deputies and the Senate of the Republic have approved; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC, PROMULSES THE FOLLOWING LAW

Sole Article

Decree-Law No 944 of 29 December 1977 concerning the extension of the terms referred to in Article 8 of Law No 169 of 19 May 1975 on the reorganisation of local postal and commercial maritime services is hereby converted into law, with the following amendments Article 8 of Law No. 169 of 19 May 1975 shall be replaced by the following: “The agreements concluded pursuant to Laws No. 34 of 5 January 1953, No. 178 of 26 March 1959, and No. 1111 of 15 December 1959 between the Ministry of the Merchant Navy and the *Linee Marittime dell’Adriatico* and *Navigazione alto Adriatico* companies for the operation of subsidised maritime

services of a local character in sectors “E” (Middle Adriatic) and “F” (Upper Adriatic) shall cease to be effective on 31 December 1978. In order to regulate the management of the services referred to in the preceding subparagraph during the period 30 June 1975 to 31 December 1978, the rules laid down in Articles 7, 16 and 17 of Law No 684 of 20 December 1974 shall apply *mutatis mutandis*. With effect from 1 January 1979, in order to ensure the further development of trade with the eastern coast of the Adriatic Sea, the Minister for the Merchant Marine shall be authorised to pay to the joint-stock company *Lloyd Triestino di Navigazione* the annual start-up contribution provided for in Article 4(a) of Law No. 684 of 20 December 1974, as amended”. The following shall be inserted after Article 1

Art. 1-bis. - With effect from 1 January 1979 in order to maintain and develop the connections between Trieste, other ports of call in Friuli-Venezia Giulia and the Istrian coast, as well as the connections between the west coast and the east coast of the middle and lower Adriatic, the Ministry for the Merchant Navy is authorised to pay grants to the joint-stock company *Lloyd Triestino di Navigazione* and to the joint-stock company *Adriatica di Navigazione* respectively, in accordance with the modalities provided for by Articles 8 and 9 of Law No. 684 of 20 December 1974, as amended.

The shipping joint-stock companies *Lloyd Triestino* and *Adriatica* are obliged to employ the seagoing personnel, who so request, still registered in the organic rolls on 10 November 1977 and in service on 31 December 1978, employed by the companies *Navigazione alto Adriatico* and *Linee marittime dell'Adriatico* respectively. The seagoing personnel registered with the Harbour Master's Offices in the particular rosters of the companies that have ceased to exist shall be registered in

the particular rosters of the companies that have taken over. The shipping joint-stock companies *Lloyd Triestino* and *Adriatica* are obliged to employ the administrative staff, upon request, registered in the organic rolls or hired for an indefinite period of time, actually employed for the management of the lines, subject to the assessment of the Ministry of the Merchant Navy, by the companies that ceased to exist on 1 November 1977 and in service on 31 December 1978.

The seamen and administrative staff thus recruited shall be recognised, to all intents and purposes, the seniority of service achieved on 31 December 1978, as well as the grade and qualification achieved on 1 November 1977; further progressions in grade and qualification achieved after 1 November 1977 shall be recognised only if resulting from vacancies actually occurring after the aforesaid date. The shipping joint-stock companies *Lloyd Triestino* and *Adriatica* are required to acquire the type and number of ships that the Ministry of the Merchant Navy deems necessary for the maintenance of the above-mentioned lines. The purchase price or the chartering fee of the vessels shall be determined on the basis of the market valuation, also taking into account the depreciation already effected. The final subscription of the relevant contracts by the shipping companies *Lloyd Triestino* and *Adriatica* is subject to the prior authorisation of the Ministry for the Merchant Navy, which will be given with reference to the specific suitability of the vessels and the fairness of the price, after having heard the technical opinion of the Superior Council of the Merchant Navy.

Art. 1- ter. The first paragraph of Article 2 of Law No. 169 of 19 May 1975 shall be replaced by the following: “The Minister for the Merchant Navy is authorised to grant subsidies for the operation of the lines referred to in Article 1

above, in accordance with the modalities provided for in the first paragraph of Article 9 of Law No. 684 of 20 December 1974, and subsequent amendments”.

This law, bearing the seal of the State, shall be inserted in the Official Compendium of Laws and Decrees of the Italian Republic. It shall be observed and enforced as a law of the State by all persons entitled thereto.

Dated in Rome, 27 February 1978

Leone, Andreotti, Lattanzi, Stammati, Bisaglia, Colombo
See, the Keeper of the Seals: Bonifacio

INDEX

- Andreotti, Giulio, 126
Andriel, Pierre, 101
- Barteloni, Bruno, 84
Bibolini, Giovanni Battista, 10, 47
Biggi, Tullio, 89
Bisaglia, Antonio, 126
Bonaparte, Joseph, 103
Bonaventura, Ettore, 89
Bonifacio, Francesco Paolo, 126
Borda Bossana, Attilio, 55
Bourbon (dynasty), 103
- Cannatella, Giovanni, 43
Colombo, Emilio, 126
- D'Ovidio (family), 8
D'Ovidio Lefèbvre, Elvira, 8
D'Ovidio, Enrico, 8
D'Ovidio, Francesco, 8, 13, 14
De Gregorio, Alfredo, 15
- Einaudi, Luigi Numa L., 92
- Ferri, Giuseppe, 16
Florio (family), 10, 33, 34
- Gava, Antonio, 92
- Lattanzi, Giorgio, 126
Lefèbvre "de Clunière", Carlo Ernesto, 8, 28
Lefèbvre "de Clunière", Francesco «Franz», 8
Lefèbvre "de Clunière", Francesco Ernesto, 7, 8, 44
Lefèbvre (family), 7, 8, 23, 44, 47
Lefèbvre D'Ovidio (family), 28, 31
Lefèbvre D'Ovidio, Antonio, 7-9, 11, 13-16, 19-21, 23, 26-29, 32, 44, 46, 48, 52, 70, 88, 89, 107
Lefèbvre D'Ovidio, Mario, 8
Lefèbvre D'Ovidio, Ovidio, 8
Lefèbvre o Le Fèbvre "de Clunière", Charles-Flavien «Carlo», 7, 8, 28
Leone, Giovanni, 126
Lolli Ghetti (family), 31, 77
Lolli Ghetti, Carlo, 10, 11, 32, 47, 48, 55, 70, 77, 80, 86, 107
Lolli Ghetti, Glauco, 10, 11, 47
- Mazzarella, Enrico, 48, 92
Messineo, Francesco, 15
- Panetti, Modesto Michele S., 92
Pescatore, Gabriele, 15
- Rodriguez, Carlo, 54
- Scialoja, Antonio, 13-15
Scialoja, Vittorio, 13, 14
Stammati, Gaetano, 126
- Tambroni Armaroli, Fernando, 92
Terrevazzi, Mauro, 89
Tranchini, Silvio, 92
- Ventimiglia, Emidio, 59
Vlasov (family), 20-23, 89
Vlasov, Alexandre, 19, 20, 25
Vlasov, Boris, 10, 20, 25-27, 87-89

This volume is a private edition.
Sale to the public is prohibited.