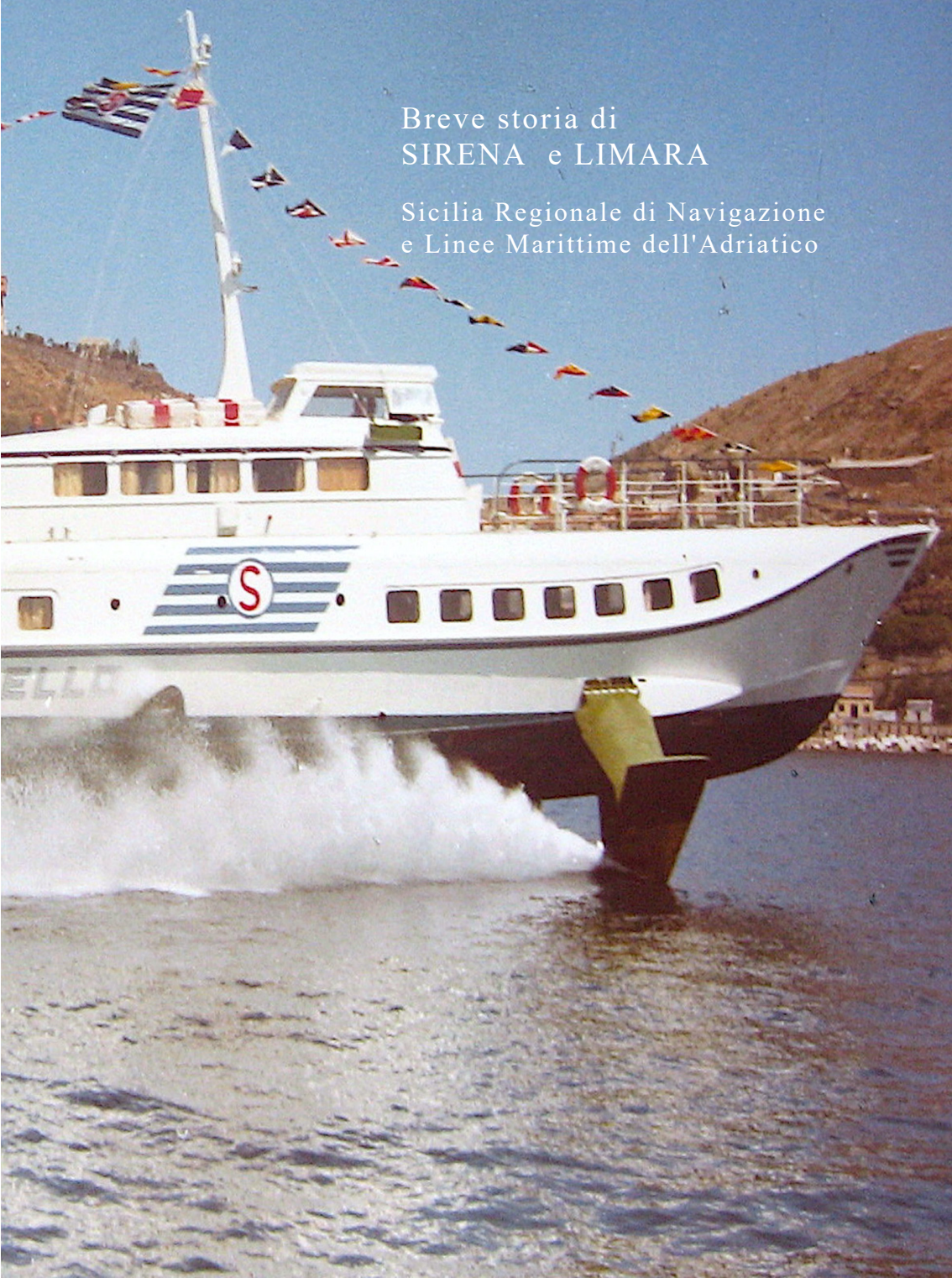


Mario A. Iannaccone

Breve storia di
SIRENA e LIMARA

Sicilia Regionale di Navigazione
e Linee Marittime dell'Adriatico



Il libro racconta la storia di due linee di navigazione commerciale italiane. Quella che, discendendo dalle flotte Vlasov e Sitmar, ha portato alla fondazione della Sirena (Sicula Regionale di Navigazione) nel 1953 per il collegamento con le isole minori italiane; e quella della Limara (Linee Marittime dell'Adriatico) che, nel 1965, iniziò un servizio di collegamento fra le isole adriatiche e la costa italiana. Entrambe sono state fondate grazie all'esperienza del più grande luminare italiano del Diritto della Navigazione, Antonio Lefèbvre D'Ovidio (1913-2011). Queste compagnie di navigazione locali, con le loro numerose navi famose ed eleganti, rimaste nella memoria della società italiana (Tintoretto, Egadi, Gentile da Fabriano, Tiziano, Pisanello, Andrea Mantegna) hanno fatto la storia della navigazione mediterranea negli anni '50 e '60, stabilendo anche la linea dell'eleganza italiana che sarebbe poi stata imposta da Silversea Cruises a partire dal 1994.



Mario A. Iannaccone

Breve storia di SIRENA e LIMARA

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

In copertina: il Pisanello, anni '60, dell'armatore Si.Re.Na
(Sicula Regionale di Navigazione).

INDICE

Introduzione	p. 7
Cap. 1 - Le origini	13
Cap. 2 - Il gruppo Vlasov	19
Cap. 3 - Le navi della Cirrincione Andrea	31
Cap. 4 - La convenzione <i>Sirena</i>	43
Cap. 5 - <i>Sirena: Vittore Carpaccio e Antonello da Messina</i>	55
Cap. 6 - I destini di alcune navi <i>Sirena</i>	67
Cap. 7 - <i>Linee Marittime dell'Adriatico</i>	69
Cap. 8 - Le origini di un impero crocieristico	87
Cap. 9 - La convenzione Stato- <i>Sicula Regionale di Navigazione</i> del 1953	91
Cap. 10 - La differenza con il sistema delle private	101
Appendice 1 (Convenzione 19 aprile 1961)	107
Appendice 2	118
Appendice 3 Estratto Gazzetta Ufficiale	123
Indice dei nomi	127

Introduzione

Per due generazioni, la famiglia Lefèbvre fu impegnata nelle vicende della *Amministrazione (poi Compagnia) della Navigazione a Vapore*, dal 1817 – costituzione della prima società – sino al 1865, quando la società per azioni fu sciolta. I più impegnati in queste attività furono infatti Charles Lefèbvre (1775-1858) e il figlio Ernesto (1817-1891). Circa mezzo secolo dopo la morte di Ernesto, il suo bisnipote Antonio, ormai esponente di una famiglia che non aveva più avuto a che fare con materie “di mare”, prese a occuparsi di navi prima come studioso e giurista e poi come armatore e collaboratore di armatori. Antonio Lefèbvre D’Ovidio (1913-2011) è una figura storicamente importante nel campo degli studi sulla giurisprudenza del mare e poi dello shipping. Materie cui giunse per una strada completamente diversa rispetto a quella degli avi; non come socio o finanziere, come i Lefèbvre del XIX secolo, ma come studioso, professore e accademico, massimo esperto italiano nel rifondato Diritto della Navigazione. Il Codice è stato infatti redatto con il suo fondamentale contributo e pubblicato nel 1942. Da questo punto di vista, Antonio Lefèbvre D’Ovidio era un esperto che poteva risultare assai utile – come è evidente – come consulente a quegli armatori che si muovevano sul campo internazionale nel trasporto passeggeri e merci.

La famiglia nella quale Antonio è cresciuto, a Napoli, era profondamente diversa da quella dei Lefèbvre ottocenteschi, nonostante la continuità di sangue. Non a caso il suo cognome è composto dai patronimi Lefèbvre e D’Ovidio, dove il

secondo veniva in realtà dalla linea materna della madre Elvira D'Ovidio. Il padre e la madre di Antonio avevano ottenuto per lui e i suoi due fratelli Ovidio e Mario di mantenere nel cognome la prima componente degli industriali Lefèbvre francesi trapiantati a Napoli nel 1808, e quella della famiglia della madre, D'Ovidio appunto, famiglia di intellettuali provenienti dal Molise.

Se la prima famiglia aveva espresso personalità interessanti dal punto di vista dell'industria, come Charles Lefèbvre e il figlio Ernesto, la famiglia D'Ovidio aveva espresso almeno due personalità di primo piano nella storia della cultura italiana: il matematico Enrico D'Ovidio (1843-1933) – accademico e fondatore del Politecnico di Torino – e il filologo e letterato Francesco D'Ovidio (1849-1925), protagonista dell'accademia italiana per quasi un cinquantennio a Napoli. Questi era il nonno di Antonio Lefèbvre D'Ovidio.

Fra i D'Ovidio della generazione molisana non c'erano stati giuristi e tantomeno esperti di Diritto della Navigazione e l'interesse per il mondo delle navi risale al 1876 quando Francesco Lefèbvre (1856-1911), figlio di Ernesto, fece – o pensò di fare – un ultimo tentativo per recuperare un risarcimento per una nave finita in un fallimento e mai pagata. Carlo Ernesto Lefèbvre (1878-1962), padre di Antonio Lefèbvre D'Ovidio, non pare aver avuto contatti tranne che in un caso, quando lavorò a Napoli per una ditta che si occupava di trasporti marittimi. È un piccolo indizio. Del resto, Napoli era, ed è ancora, una città di traffici marittimi.

Ignoriamo quanta memoria dell'esperienza della *Compagnia della Navigazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie*, sia rimasta nella famiglia Lefèbvre. Fu un'esperienza chiusa, dal punto di vista societario e commerciale, nel 1865,

ma probabilmente oggetto di racconto e memoria nella storia del porto di Napoli proprio perché fu la prima compagnia di battelli a vapore e la prima che, nel Mediterraneo, tentò la via delle crociere con qualche successo a metà del secolo. È stata importante nella storia della marineria regnicola e del primo Risorgimento napoletano, come viene raccontato in un volume apposito, *Se non rischi non ottieni. Storia dell'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie (1817-1865)*. Ne rimase memoria nella famiglia? Essa subì poi rovesci economici e anche, apparentemente, una sorta di oblio della memoria di quanto avevano fatto gli avi.

Qualcosa, tuttavia, dev'essere rimasto custodito nel grande Palazzo Balsorano di Napoli venduto nel 1898 e nel Palazzo Lefèbvre di Isola del Liri, definitivamente ceduto nel 1920. Ma, quelli, erano mondi, dimore, probabilmente ignote ad Antonio, nato nel 1913 e cresciuto a Napoli. A quel tempo non poteva più frequentare il palazzo che era stato dei suoi avi di parte paterna (venduto come si è detto nel 1898 alle Suore dell'Istituto del Sacro Cuore), né le sedi, ormai passate di proprietà, delle aziende di famiglia, in primis le Cartiere del Fibreno o la vecchia sede, ormai chiusa, in Via del Piliero dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*.

Sicuramente Antonio Lefèbvre, esperto di Diritto della Navigazione, studioso di codici e di leggi marittime, si è imbattuto in quella gloriosa storia di navigazione, battelli a vapore, navi scozzesi e inglesi, speronamenti e affondamenti, utilizzandoli come casi di studio. L'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* era stata per tanti anni la prima compagnia del genere nel Regno, perfettamente strutturata, dotata di capitali e di una struttura amministrativa e gestionale di prim'ordine prima ancora che entrassero in campo i Florio di Palermo.

La sua brillante carriera viene descritta altrove, qui interessa sapere che essa si è svolta prevalentemente nell'attività accademica, nonostante il suo lavoro di avvocato e consulente di armatori gli rendesse facile divenire titolare di partecipazioni, soprattutto in quote mare, nelle attività degli armatori con cui collaborava. Fra i suoi molti incarichi, istituzionali o consulenziali, spicca particolarmente quello stabilito, sin dagli anni Quaranta, con Boris Vlasov per la Flotta Vlasov, poi con la Sitmar e poi, in collaborazione con l'armatore Carlo Lolli Ghetti, nella fondazione delle compagnie *Linee Marittime dell'Adriatico* e *Sicula Regionale di Navigazione*. La vita di queste due compagnie, legate fra di loro in vario modo, si estese dal 1953 al 1980. Lolli Ghetti era imparentato, attraverso il cugino Glauco, con l'ingegner Giovanni Battista Bibolini (1875-1955), importante armatore. Bibolini aveva fatto costruire nei Cantieri Navali di Muggiano (La Spezia), oggi della Fincantieri, le navi della sua flotta *Bibolini ing. Giobatta*. Quando morì l'ing. Bibolini, nel 1955, Glauco dette vita alla *Carboflotta* (ancora oggi attiva), e poi alla compagnia *Carbonavi* (1964). Contemporaneamente, il cugino Carlo si dedicava alla *Sirena* e alla *Limara*. Quanto a Glauco, fu tra i primi a far realizzare petroliere ecologiche a doppio scafo che riducevano i sinistri e le perdite di petrolio (1966). Nel 1972, quando acquisì la NAI (Navigazione Alta Italia) arrivò a controllare una flotta di circa 50 navi. Dopo la cessione della NAI rilevò la *Scorpio Ship Management*, che trasferì nel Principato di Monaco.

Quelle con Lolli Ghetti non furono le principali attività armatoriali di Antonio Lefèbvre D'Ovidio, poiché la più importante fu la fondazione di *Silversea Cruises* la cui vicenda inizia, però, a fine anni Ottanta.

Alle Sicula Regionale di Navigazione e alle Linee Marittime dell'Adriatico e a queste soltanto, viene dedicato questo breve scritto che, per quanto al momento incompleto, può contribuire a fornire un primo contributo sul tema.



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

Capitolo 1

Le origini

Allora conviene cercare di raccontarla per sommi capi questa storia, partendo dal principio. Innanzitutto, per comprendere da dove possa essere nato il contatto fra Antonio Lefèbvre D'Ovidio e il mondo della giurisprudenza, così lontana dal mondo intellettuale dei suoi parenti e della sua



ANTONIO SCIALOJA

famiglia, composta da importanti letterati, storici e matematici, si può ricorrere all'amicizia del nonno Francesco D'Ovidio (morto nel 1925, quando Antonio era bambino) con Vittorio Scialoja (1856-1933), figlio del potente Ministro delle Finanze e senatore Antonio Scialoja (1817-1877), senatore dal 1861.

Nativo di San Giovanni a Teduccio, dunque napoletano, Antonio Scialoja fu uno dei più importanti economisti politici del giovane regno prima e dopo la sua formazione. Il figlio di questi, Vittorio, fu a sua volta giurista e politico, ministro più volte, senatore dalla XXI legislatura (1900) e socio nazionale dell'Accademia dei Lincei, come Francesco D'Ovidio, del quale era coetaneo. Ricordiamo che nel 1873, Antonio Scialoja intervistò

Francesco D'Ovidio per l'*Inchiesta Scialoja sull'educazione secondaria* (pubblicata nel 1876). A quel tempo, Francesco D'Ovidio era un giovane professore di liceo con incarico a Bologna, prima di acquisire la cattedra di Filologia romana a Napoli, ma già era considerato una promessa da tutto l'ambiente universitario. In quell'inchiesta difendeva l'insegnamento del greco.¹

I due uomini, dunque, ebbero modo di conoscersi e di stabilire contatti fra le due famiglie. Francesco D'Ovidio ebbe numerose occasioni di incontrare il nipote di Scialoja, Vittorio, nato a Torino ma vissuto quasi tutta la vita a Roma, che fu, come D'Ovidio, nominato senatore nel 1905. Questi fu un giurista oltre che politico, studioso di diritto romano – ambito che interessava Francesco D'Ovidio perché tangente ai suoi studi. Fu anche Ministro della Giustizia (1909), Ministro degli Esteri (1919), docente ordinario all'Università «La Sapienza».² Il nipote di questi, Antonio Scialoja (1879-1962), nato e vissuto a Roma, giurista e politico italiano, fu il maestro di Antonio Lefèbvre D'Ovidio.

Antonio Scialoja, nipote di Vittorio, dopo essere stato dal 1911 professore ordinario di Diritto commerciale all'Università di Siena, dal 1922 occupa la cattedra di Diritto marittimo all'Istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli, nel 1928 quella di Diritto marittimo all'Università di Napoli e nel 1942 quella di Diritto della

¹ Antonio Scialoja, *Inchiesta Scialoja sull'educazione secondaria*, Roma 1876, pp. 314-316. Cfr. Carlo G. Lacaita - Mariagrazia Fugazza, a cura di, *L'istruzione secondaria nell'Italia unita. 1861-1901*, Franco Angeli, Milano 2013, pp. 77-79.

² Il «Bulettno dell'Istituto di diritto romano», fondato da lui, porta oggi il suo nome.

Navigazione all'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" dove studiò Antonio Lefèbvre D'Ovidio. E dal 1942 al 1950 diresse l'Istituto di Diritto della Navigazione. Le due famiglie ebbero rapporti per almeno tre generazioni prima a Napoli e poi a Roma.

Dopo gli studi compiuti a Roma (1956-57), Antonio Lefèbvre fu trasferito alla cattedra di Diritto della Navigazione dell'Università di Napoli, dove rimase nove anni e in quest'occasione poté frequentare lo studioso a lui coetaneo e amico Gabriele Pescatore (1916-2016). Subito dopo iniziò la costruzione di una grande villa sulla Cassia dove si trasferì nel 1958. Nel 1964 fu nominato direttore dell'Istituto di Diritto della Navigazione a La Sapienza, carica che mantenne sino al 1975. La scelta era in un certo senso obbligata se si voleva mantenere la disciplina ai livelli dei suoi primi decenni di vita. La Commissione giudicatrice composta da Antonio Scialoja, Alfredo De Gregorio e Francesco Messineo (1886-1974) si esprime in questo modo:

Entrambi questi volumi [Disciplina convenzionale della responsabilità del vettore marittimo e Nazionalità delle società commerciali] rivelano nel Lefèbvre una forte personalità di giurista, che va delineandosi sempre meglio in progresso di tempo, e fanno di questo ancor giovane docente e studioso una delle più belle promesse dei nostri studi. Il tono dell'esposizione e della discussione vi si manifesta singolarmente elevato; la vigoria del ragionamento, la penetrazione dei fenomeni giuridici indagati e la padronanza dei vari strumenti di studio vi appaiono fuori del comune.³

³ Archivio Storico Università la Sapienza di Roma. Istituto di Diritto della Navigazione.

Gli studi per il quale gli era riconosciuta una specializzazione unica in Italia e i buoni contatti istituzionali e accademici gli consentirono di continuare a partecipare in prima persona alla formulazione dei trattati internazionali con cui veniva disciplinata la materia della navigazione in acque nazionali e internazionali. Al conferimento della cattedra (assegnata a fine 1964 per l'anno accademico successivo, il 1965-1966), il 12 giugno 1965 il professore Giuseppe Ferri disse:

La Facoltà, preso atto che il prof. Antonio Lefèbvre D'Ovidio, ordinario di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli, ha presentato domanda per essere trasferito alla cattedra di diritto della navigazione; considerato che il prof. Antonio Lefebvre D'Ovidio ha dedicato tutta la sua attività di cattedratico e di studioso all'approfondimento dei problemi del diritto della navigazione; è autore di importanti opere di carattere generale e di numerose monografie e saggi; ha partecipato all'elaborazione del codice della navigazione ed è direttore della Rivista del diritto della navigazione; tenuto conto che il prof. Lefèbvre è reputato in Italia ed all'estero come uno dei cultori più illustri della materia; ritenuto pertanto che egli ha tutti i requisiti per coprire degnamente la cattedra alla quale aspira; delibera di chiamare il prof. Antonio Lefebvre D'Ovidio alla cattedra di diritto della navigazione.

Per oltre 25 anni, Antonio Lefèbvre continuò a essere chiamato nelle sedi in cui questi temi venivano discussi o definiti. Per citarne alcuni, si possono ricordare quelli legati alla funzione di Consulente per la Delegazione italiana alla Conferenza della pace per i problemi della Marina Mercantile, dove furono discussi temi relativi all'abbandono di nave, ai relitti, al salvataggio, al sequestro. Ricoprì poi cariche in istituti di regolamento della navigazione italiana e

internazionale, come il Comitato superiore per la navigazione interna (1955-1965), e il Consiglio superiore per la Marina Mercantile in veste di vicepresidente e poi di presidente (1965-1971). Quest'ultimo era l'organo consultivo supremo che regolava tutte le questioni concernenti la marina mercantile e il traffico marittimo di passeggeri e merci.

Capitolo 2

Il gruppo Vlasov



Nel 1938, Antonio Lefèbvre divenne l'avvocato di fiducia del gruppo capeggiato dal russo Alexandre Vlasov (1880-1961) che, con il figlio, avrebbe costruito un impero armatoriale di grande importanza.⁴

Alexandre, nel 1928, aveva comperato la sua prima unità, chiamandola *Boris* dal nome del figlio nato nel 1913. Dopo aver fondato due società

armatrici a Londra, e la *Sitmar* in Italia nel 1937, stabilì la sede legale in Via del Conservatorio a Milano e un ufficio di rappresentanza a Genova.⁵

⁴ “Russo bianco”, nato a Novocherkassk (Rostov) nell’attuale Bielorussia, aveva svolto la mansione di Capo urbanista ad Odessa sotto lo zar, responsabile dello sviluppo della città e del suo porto. Dopo la Rivoluzione era fuggito in Romania.

⁵ La nave doveva servire al trasporto di carbone, materiale trattato in quel periodo da Alexandre come agente della compagnia romena Skarboferm. Nel 1933 Alexandre divenne agente generale della società mineraria per la Grecia e l’Italia e comperò la nave *Mimosa*.

Dopo la guerra, i Vlasov comperarono due navi, la *Castelbianco* (ex *Wooster Victory*) e la *Castelverde* (ex *Vassar Victory*).

Entrambe le navi furono riadattate e gestite dalla *Sitmar* per il trasporto di emigranti, allora in uscita dall'Italia a centinaia di migliaia all'anno.

Vlasov le affittò poi alla I.R.O. (International Refugee Organisation), un'organizzazione gestita dalle Nazioni Unite. I Vlasov si rivolsero per la costituzione della società italiana e per le attività successive, a un consulente esperto: Antonio Lefèbvre D'Ovidio, considerato il migliore sulla piazza italiana. All'inizio, la loro fu una collaborazione fra cliente-consulente, in seguito il rapporto si fece più stretto e societario.

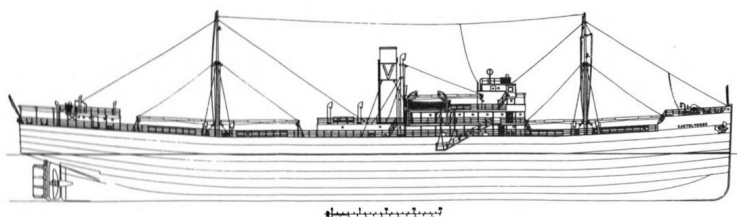
Lo spostamento delle altre branche della società degli armatori russi a Genova avvenne nel 1952, quando Boris Vlasov entrò ufficialmente in società con il padre installando la sede centrale della Securitas Holding Corporation (SHC), società che poi ha subito molte trasformazioni.⁶

Lo studio genovese di consulenza giuridica di Antonio Lefèbvre D'Ovidio ampliò la gamma dei propri servizi curando ogni aspetto burocratico e legale dedicato alla navigazione delle navi della compagnia.⁷ Dobbiamo ricordare che siamo nel periodo post-bellico, non tutte le frontiere erano

⁶ Il diagramma che riporta tutte le società dei Vlasov collegate alla Sitmar, contenuto nelle tavole del libro di Plowman, contiene decine e decine di società, fiduciarie e trust con sedi in varie parti del mondo.

⁷ Si parla dei documenti di bordo, della disposizione dei permessi di navigazione e di trasporto, del calcolo dei dazi, delle delicate questioni tributarie e assicurative.

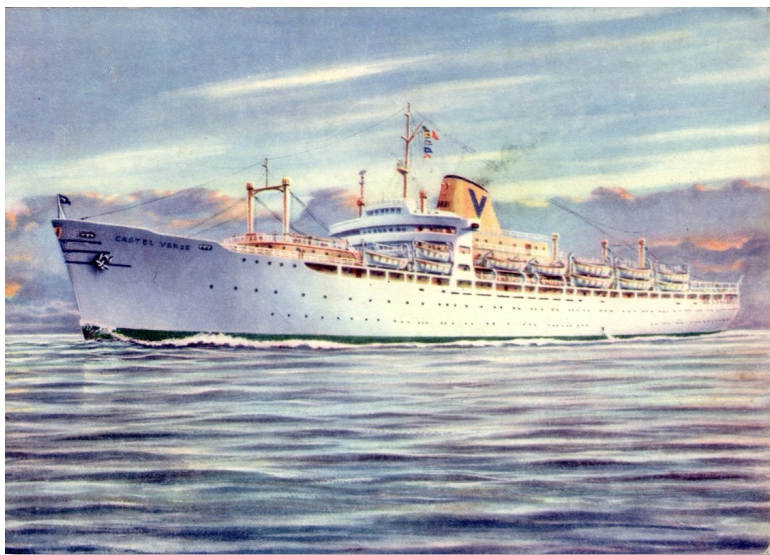
ancora definite e i contenziosi e gli incidenti erano all'ordine del giorno.



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

Quanto alla collaborazione societaria fra i Vlasov e Antonio Lefèbvre, essa fu formalizzata a partire dal 1948, quando nella *Sitmar, Società Italiana Marittima*, l'ancora giovane avvocato e professore di Diritto della Navigazione diventò socio. Il campo di attività era l'assistenza completa agli emigranti sulle rotte verso il Sudamerica e l'Australia.⁸

⁸ Un'epopea che è stata raccontata, con notizie interessanti sulle navi e sugli armatori, da Peter Plowman nel libro *Australian Migrant Ships 1946-1977*, Gazelle Book, Londra 2006.



Dipinto che mostra la grande *Castelverde* della flotta Vlasov
(come si vede anche dal funnel logo)

Nel 1949, i Vlasov acquistarono altre navi per il trasporto passeggeri, la *Fairsea* (sino a 1.800 passeggeri) e la *Fairsky* (poi *Castelforte*), riadattata entro il 1958.⁹ La *Fairsea*, affittata all'I.R.O., trasportò decine di migliaia di passeggeri in Australia e Nordamerica partendo dal porto di Southampton. La *Fairsky*, invece, lavorò quasi esclusivamente sulla rotta australiana. A queste navi, la *Castelbianco* (poi *Castelverde*), la *Fairsea* e la *Fairsky-Castelforte* si aggiunse la *Castelfelice*

⁹ Non poche di queste navi erano state prima navi militari. La *Castelforte* aveva iniziato a navigare come *SS Steel Artisan* (1941), poi come *HMS Attacker* (1942-1945). Dopo la guerra era stata dapprima conosciuta come *Castel Forte* (1950-1958) e impiegata per il trasporto dei migranti in Australia, e infine come *Fairsky* (1958-1977) come nave da crociera.

(ex *Fairstone*) e nel 1964 fu acquistata una sesta nave, la *Fairstar*. La storia di queste navi è complessa e non interessa in questa sede. Ad esempio, la turbonave *Victory* acquistata dal Governo USA nel dopoguerra dalla *Sitmar* venne trasformata in nave da trasporto per 1132 emigranti e ribattezzata *Castelbianco*. Dopo alcuni viaggi per Brasile-Plata tornò sulla rotta per l'Australia e venne nuovamente ribattezzata con il nome di *Castelverde*.

Il servizio comprendeva il trasporto con biglietti a tariffa calmierata, l'assistenza per la preparazione dei documenti, la prenotazione dei mezzi per effettuare il viaggio sino alla residenza e, a volte, anche il servizio di collocamento affinché gli emigrati trovassero lavoro. L'idea non era nuova poiché la famiglia Lefèbvre aveva già avuto una partecipazione nella *Società Marittima Napoletana* che offriva servizi agli emigranti del meridione d'Italia diretti in Nordamerica. Quando riuscirono a ottenere l'appalto in esclusiva dell'I.R.O. su quelle rotte (l'I.R.O., fondata nel 1946 fu sostituita nel 1952 dall' U.N.H.C.R.), la *Sitmar* dei Vlasov e di Lefèbvre in joint-venture cominciò a produrre buoni guadagni.¹⁰ A bordo di queste navi si formò il personale della *Sitmar* e di *V-Group* che, in futuro, avrebbe contribuito a fondare l'esperienza crocieristica dei Lefèbvre.

¹⁰ U.N.H.C.R., United Nations High Commissioner for Refugees. La *Sitmar Line* ebbe sede legale a Milano (e sede operativa a Genova) dal 1938 al 1970. Dopo la perdita dell'appalto I.R.O. si trasferì a Los Angeles acquisendo il nome di *Sitmar Cruises* per segnalare il cambio del *core business*.



Esiste molta documentazione, sia fotografica che storica e memorialistica, su queste navi anche per il ruolo che ebbero e per il modello pre-crociéristico che imposero. Ad esempio, i passeggeri durante questi lunghi viaggi erano incoraggiati a organizzare sport, tornei di giochi da tavolo. La *Fairsky* era molto adatta ai viaggi lunghi; aveva 5 ponti dove si poteva giocare a tennis e ping-pong, tre sale ristorante, una sala incontri, un luogo dedicato ai giochi dei bambini, una libreria dove si poteva leggere e scrivere, un bar e un cinema. Inoltre, era ben equipaggiata con un reparto medico. Come succederà sulle navi da crociera dei decenni successivi, lo staff organizzava divertimenti e spettacoli, danze ed esibizioni di gruppi musicali o cantanti. I dettagli degli spettacoli e degli intrattenimenti venivano diffusi con programmi giornalieri come nelle vere e proprie navi da crociera.



La *Fairsky* della *Sitmar*. Si noti il funnel logo con la “V” dei Vlasov.

Morto Alexandre Vlasov nel 1961, il gruppo passò nelle mani del figlio Boris che, in quello stesso anno, trasferì le sue attività a Monte Carlo, nel Principato di Monaco. Il Principato, in piena ascesa, era sede di molte società marittime e garantiva forti agevolazioni fiscali. Si profilava la possibilità della perdita della grande commessa dell'emigrazione e, nel tentativo di scongiurarla, Vlasov riammodernò la propria flotta con l'acquisto nel 1968 delle navi *Cunard*, *Carinthia* e *Sylvania*. Per alcuni anni, a causa di vari problemi, la *Carinthia*, la *Sylvania*, la *Fairland* e la *Fairwind* rimasero a Southampton ferme all'ancora. Le altre navi del gruppo mantennero il servizio di emigrazione sino al 1972, quando il contratto passò alla greca *Chandris Lines*. La *Sitmar*, a quel punto, scelse di puntare sul mercato delle crociere spostandosi a Los Angeles ed entrando in un settore in rapida crescita soprattutto sul mercato americano.

A metà degli anni Settanta, Boris Vlasov fondò un trust per investire in ogni tipo di nave, non solo trasporto passeggeri ma anche navi da trasporto di vario genere. La società cambiò vari nomi (*The Trust of Boris Vlasov*, *Vlasov Group Inc.*, *Vlasov Shipholding Inc.*, *Vlasov Service Corporation*, *Vlasov Investment Corporation*, insediata a Nassau, Bahamas) e arrivò a contare una trentina di navi di proprietà tra cui petroliere, carriers di prodotti e di container.¹¹

Alcune navi furono costruite da Fincantieri grazie all'interessamento di Lefèbvre, garantendo lavoro per anni al polo industriale. Agli inizi degli anni Novanta, il management della società partecipata avrebbe poi trovato la salvezza da una crisi quasi certa nella costruzione delle navi della flotta *Silversea Cruises* e della *Carnival*.¹² La *Sitmar Fairmajesty* fu l'ultima nave da crociera venduta prima della cessione della società alla *P&O*. Boris Vlasov superò la crisi del trasporto marittimo iniziata nel 1974 (epoca dell'austerità) e durata sino al 1990 circa. In seguito, la società Vlasov trarrà nuova forza dallo sviluppo dell'esportazione cinese, iniziata più o meno nel 2003, alle cui compagnie affitterà navi.

¹¹ Vlasov possedeva ben 10 navi LPG, cioè trasportatrici di gas liquefatto LPG (Liquified Petroleum Gas) e fece costruire anche le prime superpetroliere VLCC (Very Larger Crude Carrier) nel 1967 e 1968 arrivando a possederne 6.

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



Un interno della *Castelfelice*.

Con Vlasov, Antonio Lefèbvre D'Ovidio iniziò a investire non soltanto in quote nave ma anche a pianificare operazioni industriali e finanziarie; guidò un'opa di una cordata di italiani nei confronti della *Shipping Industrial Holdings* (1974), che controllava *Clarkson*, il maggiore broker assicurativo navale con sede a Londra. Antonio organizzò un'operazione che coinvolgeva Vlasov e una banca d'affari italiana, la *Capitalfin*, e che comprendeva quote importanti di ENI, Fiat, Montedison e Banca Nazionale del Lavoro. Si trattò di una grande operazione internazionale nella quale Vlasov affidava il coordinamento ad Antonio Lefèbvre D'Ovidio

Come si può comprendere, anche soltanto conoscendo la storica volontà di controllo degli inglesi in certi settori, questa fu un'operazione malvista dal mondo finanziario britannico, che voleva mantenere il controllo di quella tradizionale attività

marina. La nuova società acquisita si chiamava *H. Clarkson Holdings* e in seguito il Banco Ambrosiano acquistò l'80% da *Capitalfin*. Qualcuno ha detto che la grande operazione, nella quale Antonio Lefèbvre D'Ovidio operò in un ruolo tecnico, fosse utile anche alle potenze occidentali per mantenere nel controllo di un russo "bianco", e dunque non vicino al Partito Comunista Russo, una grande impresa internazionale di navigazione.¹³

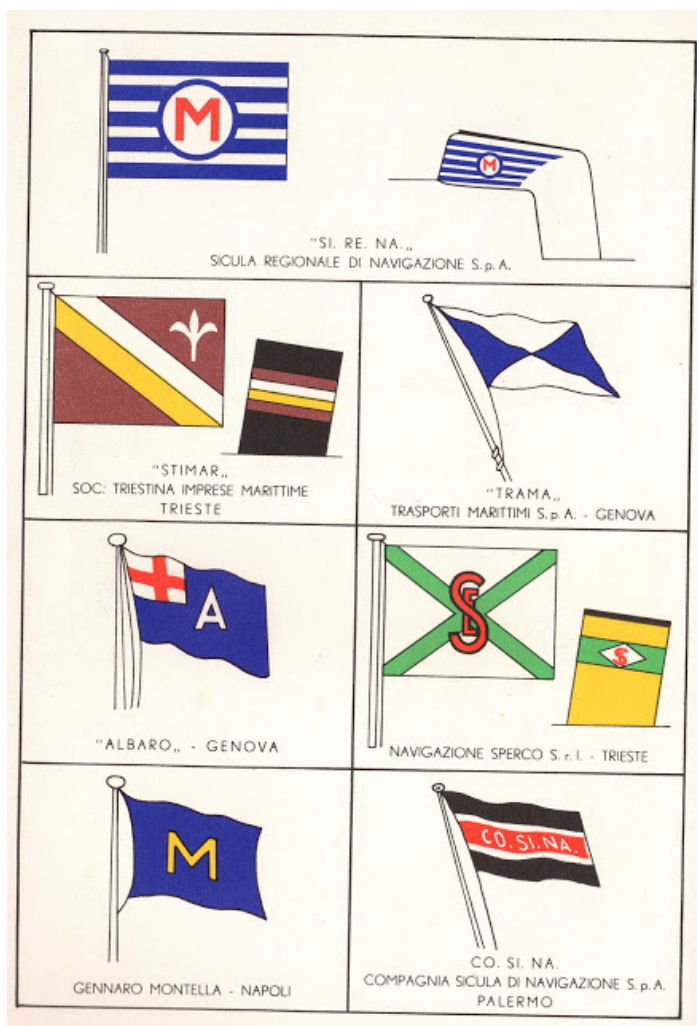
La decifrazione dei reali interessi dietro a queste operazioni può essere fatta tenendo presenti vari fattori: economici, geopolitici, la Guerra Fredda e la lotta fra grandi gruppi di potere. Ma il tentativo ci porterebbe troppo lontano dagli scopi di questa ricerca, che non intende tracciare una storia delle attività del Lefèbvre D'Ovidio ma di delineare le attività di due società armatoriali che possono essere considerate minori e locali ma che hanno giocato un ruolo importante nell'economia della Sicilia e dell'Adriatico. Il focus di questo libro, come si è detto, è rivolto ad altro: le linee dei traghetti convenzionati con lo Stato italiano. Anche se un inquadramento come quello sin qui fatto era necessario.

Sicuramente, Antonio Lefèbvre D'Ovidio ebbe la possibilità di studiare vecchie carte che riguardavano l'imbarco di migliaia e migliaia di napoletani che erano stati aiutati dalla *Società Industriale Partenopea* (1833-1897) a trovare buone condizioni di imbarco, a preparare i documenti di arrivo e addirittura a trovare un lavoro negli Stati Uniti.¹⁴ I suoi avi, Charles ed Ernesto Lefèbvre, erano stati soci di quella società per azioni che, in fondo, forniva servizi molto simili a

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

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

quelli della *Sitmar*. Ci mancano ancora i dettagli che ci possano far capire se Antonio Lefèbvre D'Ovidio abbia considerato quell'esperienza, ma anche questo è un segno di continuità interessante.



Almanacco Marittimo, anno 1963.

Capitolo 3

Le navi della Cirrincione Andrea

Una storia minore

Le vicende della *Sitmar* della Vlasov, come poi le successive esperienze armatoriali della famiglia Lefèbvre D'Ovidio con la *Silversea Cruises*, sono esperienze di rilievo internazionale, mentre qui ci occuperemo di esperienze meno “grandi”, più contenute, di dimensioni non internazionali, ma egualmente importanti per l'economia di alcune zone d'Italia come lo sviluppo delle isole siciliane e i collegamenti nell'Adriatico. In queste due zone, Lefèbvre D'Ovidio, assieme a un partner importante come Lolli Ghetti, aiutò a impiantare alcune compagnie di navigazione che fornivano servizi essenziali convenzionati con lo Stato.

Tali contratti sono ben differenti dalle “privative” strette con il regno borbonico dall'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* degli avi; tuttavia, hanno con esse un qualche collegamento per il motivo che forniscono un servizio che altrimenti lo Stato non poteva fornire con i suoi mezzi, almeno in quel periodo.

Parleremo dunque di due compagnie di navigazione minori, ma che, soprattutto la seconda attiva nell'Adriatico, contribuirono a formare quella cultura crocieristica che sarebbe stata poi sfruttata, su ben altra scala, dalla fondazione della *Silversea* nel 1988.

Le linee traghetti

L'esperienza imprenditoriale maturata da Antonio Lefèbvre con il gruppo Vlasov si allargò, a partire dagli inizi degli anni Cinquanta, con la collaborazione alla fondazione di altre due società armatoriali: la *Linee Marittime dell'Adriatico S.p.A.* e la *Si.Re.Na. S.p.A.* (che alla fine della loro vicenda sarebbero confluite nel gruppo *Adriatica di Navigazione* e *Si.Re.Mar.*). Il socio di riferimento per entrambe le imprese fu Carlo Lolli Ghetti, importante imprenditore attivo soprattutto nel campo armatoriale. Lefèbvre D'Ovidio partecipò a queste attività come socio non operativo, con la carica di presidente controllando il 70% delle azioni contro il 25% del Lolli Ghetti. Inoltre, curava ogni complessa questione legale collegata alla navigazione.

Tuttavia, in un sito curato dal figlio ed erede di Antonio Lefèbvre D'Ovidio si legge:

Fu per anni uno dei principali collaboratori del gruppo Vlasov, proprietario della società Sitmar Cruises. Decise in seguito di mettersi in proprio e negli anni Sessanta costituì, assieme a Carlo Lolli Ghetti, due società armatoriali: la Linee Marittime dell'Adriatico S.p.A. e la Si.Re.Na. S.p.A.¹⁵

La *Si.Re.Na.* (d'ora in avanti *Sirena*) si costituì nel corso del 1953 e cominciò il proprio esercizio nei primi giorni del 1954. L'attività è proseguita per circa 20 anni con buoni risultati. La convenzione iniziale doveva durare dal 31

¹⁵ Si legge in un sito curato dagli eredi di Antonio Lefèbvre D'Ovidio: <http://manfredilefebvre.blogspot.com/2014/11/antonio-lefebvre-dovidio.html>

dicembre 1954 al 31 dicembre 1974, ma fu prorogata per un altro anno.¹⁶

All'inizio dell'attività vennero adibiti al servizio i piroscafi rilevati dalla società dell'armatore *Ditta Andrea Cirrincione* che aveva una piccola flotta di navi. Nel 1954, quando iniziò l'attività della *Sirena*, Cirrincione cedeva alla nuova società 4 navi: la *Mazara*, la *Lampedusa*, la *Ustica* e la motonave *Egadi* (1957), acquistata nel 1952 in Danimarca. In previsione della sostituzione dei piroscafi *Ustica* (che navigò sino al 1955) e *Lampedusa* (che navigò sino al 1956), vennero ordinate ai Cantieri Navali Riuniti di Palermo due motonavi gemelle: *Nuova Ustica* e *Nuova Egadi*, già citate.

La *Egadi* aveva avuto precedentemente il nome di *Ostbornholl* ed era appartenuta alla società armatoriale *Det Ostbornholmske* di Nekso. Costruita nel 1939 nei cantieri di Aalborg, aveva le seguenti dimensioni: 51,7 metri di lunghezza, per 9,5 di larghezza, per 770 tonnellate lorde, con la possibilità di raggiungere i 12 nodi e mezzo di velocità. In fondo non era una nave vecchia, ma era considerata, per vari motivi, poco pratica.

Prima della Cirrincione

I trasporti fra *Ustica* e la terraferma erano sempre stati un problema a causa di disservizi, irregolarità e uso di navi vecchie, problemi che sarebbero stati risolti proprio dalla *Sirena*. Nel 1906 andava in pensione, dopo molti anni di servizio, il vecchio *Gorgona*. Era un vecchio piroscafo della

¹⁶ L'esercizio iniziò in data 1 gennaio 1954 e durò 20 anni, 21 con la proroga.

generazione della metà del XIX secolo, ed era in servizio almeno dal 1884, armato dai Florio. Assolutamente inadeguato, insicuro, richiedeva operazioni di sbarco e imbarco laboriose soprattutto per merci e animali.

Nel 1906 venne sostituito dal *Napoli* (251 tonnellate) dopo circa 13 anni di richieste e promesse non mantenute e rimpalli di responsabilità fra sindaci isolani e autorità siciliane. Anche il *Napoli* però era considerato inadeguato e così l'entrata in servizio dell'*Ustica* nel 1912 fu considerato un notevole progresso per i trasporti isolani.

Lampedusa e Ustica

Il *Lampedusa* e l'*Ustica* erano piroscafi entrati in servizio molti anni prima. Nel 1910, fu indetto un bando pubblico per un servizio sovvenzionato per le isole minori, che fu vinto dalla società trapanese *La Sicania S. A. di Navigazione a Vapore*.

Il nuovo gestore proseguì il servizio con le navi della *Navigazione Generale Italiana* (la società creata dalla fusione delle *Flotte Riunite Florio* e della *Società Rubattino* di Genova). Era, quella, una rotta che invano aveva cercato di farsi assegnare anche la *Amministrazione*, poi *Compagnia di Navigazione a Vapore* di Napoli, ma era sempre stata vinta dai Florio molto meglio collegati al potere del nuovo Stato unitario. *La Sicania* nel 1912 mise in esercizio tre nuova unità: la *Ustica*, la *Pantelleria* e la *Lampedusa*, tre navi adibite al trasporto misto (passeggeri e carico merci) uscite nel 1911 dai cantieri *Mackie e Thompsom* di Govan (Glasgow, Scozia).



Una delle tante navi costruite nei cantieri di Govan, alla *Mackie & Thompson*, fine XIX secolo. Da qui arrivavano le tre navi acquisite dalla *Cirrinzione* e passate alla *Sirena*.

Il viaggio inaugurale dell'*Ustica* fu salutato con grande gioia dagli isolani che per la prima volta vedevano adibito al trasporto per la loro isola una nave vera, nuova, che garantiva orari certi e un servizio moderno e affidabile. La nave inoltre era dotata di cisterne per l'acqua e questo risolveva un problema antico, la penuria di acqua potabile nei mesi siccitosi.

Il piroscalo *Ustica* riuscì ad attraversare la Prima e anche la Seconda guerra mondiale con poche conseguenze. Aveva una prima, una seconda e una terza classe. Alla prima classe (30 posti circa) era destinata una saletta sotto il ponte di comando e un locale sopra la chiglia. Alla terza classe erano destinati sedili di legno; vi si accedeva attraverso il pozzo di poppa. Era

un ambiente nel quale regnava sempre un forte tanfo e chi poteva utilizzava i cinque sedili all'aperto. Quando arrivava all'isola il piroscalo sostava al centro della Cala Santa Maria e al suo arrivo partiva la paranza, una cooperativa di pescatori che utilizzava barche per l'imbarco/sbarco.

Per consentire uno sbarco all'asciutto c'era un piano inclinato di legno che dalla spiaggia veniva spinto in mare su due grosse ruote di carretto. Nel 1928 vennero costruiti la banchina e il molo foraneo, la Banchina Barresi, che durò poco: una mareggiata, nel novembre dello stesso 1928, spazzò via tutto. Ancora per vari anni gli animali di grossa taglia venivano imbarcati con panciera, issati e calati da una specie di gru, rendendo le operazioni lunghe e pericolose.

Passeranno anni prima che le operazioni di sbarco e imbarco fossero rese possibili in modo agevole e sicuro. Per quanto riguarda le società, dopo la *Sicania*, durata dal 1910 al 1914, subentreranno le Ferrovie dello Stato e poi la insulare *Società di navigazione* di Trapani. Nel 1925 fu la volta della *Meridionale S. A. di Navigazione* di Palermo che firmò una convenzione che durò dal 1925 al 1933, fu rinnovata di anno in anno sino al 1946. La nuova società integrò le navi precedenti, l'*Egadi* e il *Magara*.

Durante la guerra, l'*Egadi* venne affondata nel canale di Sicilia, il *Mazara* nel porto di Genova (1944) e il *Lampedusa* nel porto di Palermo (1943): soltanto l'*Ustica* uscì indenne. A questo punto, non si poté più garantire la frequenza quadrisettimanale e l'*Ustica*, con le quattro partenze mensili, collegò le *Egadi* e le *Pelagie*, mentre il *Lampedusa*, rimesso in sesto, collegò *Ustica* con frequenza quindicinale e poi bisettimanale (dopo il recupero, nel 1947, del *Mazara*).

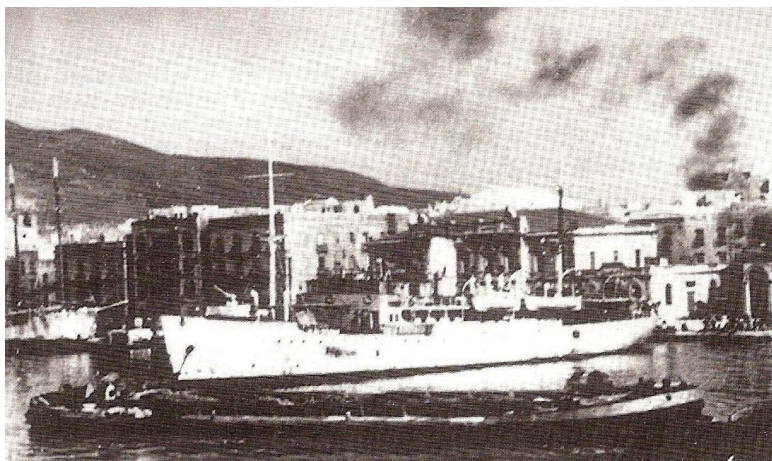
Il servizio in convenzione della *Meridionale* scadeva nel 1947 ma, come capitava spesso in questi casi per la difficoltà

di trovare sostituti affidabili, fu rinnovato sino al 1949. Soltanto allora le subentrò la ditta *Cirrincione-Majorino* di Palermo, che prese in consegna le stesse navi.

La *Cirrincione* rafforzò la flotta, pur non grande, dopo i guasti della guerra, noleggiando il *San Vito* (rinominato *Capo Gallo*) di 173 tonnellate e acquistando nel 1952 una nave danese soprannominata *Egadi* visto che la vecchia *Egadi*, affondata nel canale di Sicilia, era risultata irrecuperabile. Le navi della *Cirrincione* impiegavano ancora molte ore, sino a 10, per raggiungere Palermo o Trapani.

Il Mazara della *Cirrincione* e poi *Sirena*

Il *Mazara* della *Cirrincione-Majorino*, costruito nel 1934, era stato un incrociatore ausiliario (già dragamine e vedetta foranea) della Regia Marina ma anche un piroscafo passeggeri italiano. In origine era un piccolo piroscafo passeggeri da 984 tonnellate di stazza lorda, iscritto al Compartimento marittimo di Trapani con matricola 56 e appartenente alla *Società Italiana di Navigazione a Vapore La Meridionale*, con sede a Palermo.



Il *Mazara* ormeggiato nel porto di Palermo durante il servizio come incrociatore ausiliario.

L'unità, che poteva raggiungere la velocità di 13,5 nodi, era utilizzata per i collegamenti con gli arcipelaghi della Sicilia. Questa funzione fu svolta tra il 1934 e il 1940 quando il piroscafo fu riconvertito a nave militare.

Le caratteristiche generali del *Mazara*, dalla vita tormentata, sono le seguenti: stazza lorda di 984 tonnellate; lunghezza di 66,7 metri; larghezza di 9,85 metri. Il pescaggio era di 3,62 metri. Quanto alla propulsione era fornita da 2 caldaie, 1 macchina a vapore della potenza di 1470 HP, 1 elica che consentivano di raggiungere la velocità 13,5 nodi (25 km/h).¹⁷

¹⁷ Durante la Seconda guerra mondiale fu armato. L'armamento era costituito da 2 pezzi da 76/40 mm, 2 mitragliere da 13,2 mm. Altre fonti enumerano 2 pezzi da 76/40 mm, 2 mitragliere da 37/54 mm, 8 mitragliere da 20/65 mm, 4 mitragliere da 13,2 mm; dati presi dai siti internet: *Ramius-Militaria*, *Italiamarittima* e *Navi mercantili*

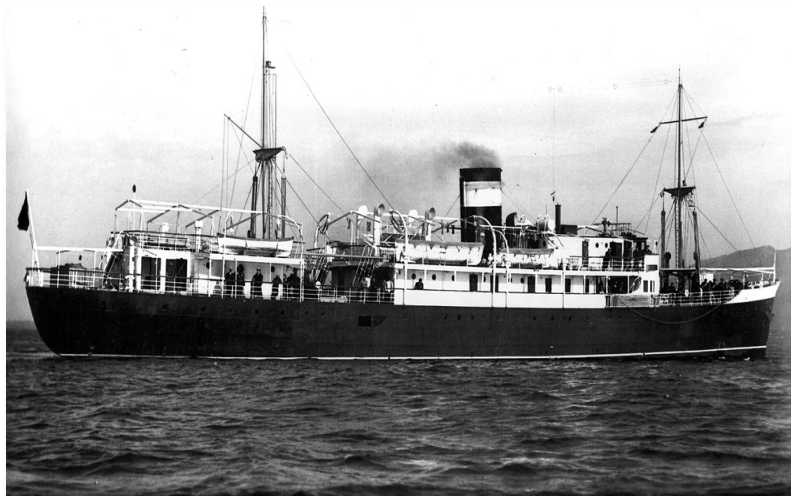
La sua prima funzione fu di dragamine, poi di vedetta foranea (1940), poi di incrociatore ausiliario (1940-1943) e quindi, nel corso del 1944, di posamine (1944). Anche se per tutta la prima parte della sua storia appartenne alla *Società Italiana di Navigazione a Vapore La Meridionale* (1934-1949), venne requisito dalla Regia Marina nel 1940 sino al 1943, poi dalla Kriegsmarine e usato come posamine con il nome di *Dietrich von Bern* (1944).

Successivamente passa in proprietà alla *Ditta Andrea Cirrincione* (1949-1953). Ma la sua storia è ancora più avventurosa. Il 9 settembre del 1943, all'indomani dell'Armistizio, fu catturato dai tedeschi che lo usarono per qualche tempo.

Meno di un anno dopo, nel bombardamento americano fra il 12-13 agosto 1944, affondò, ma fu recuperato e rimesso in funzione; tornò in servizio come nave mercantile nel 1947 prima con la *Cirrincione Andrea*, e poi con la *Sirena*. Quando entrarono in servizio le navi sostitutive venne avviato alla demolizione in Liguria dove concluse la sua vita nel 1965.¹⁸

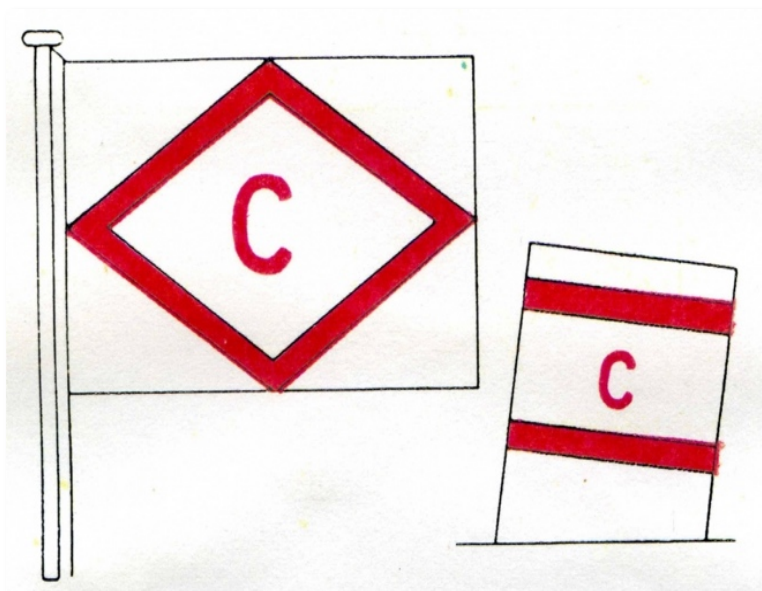
perdute.

¹⁸ Identificazione F 45 (come dragamine), D 24 (come incrociatore ausiliario). Entrata in servizio nel 1934 come nave civile, il 12 maggio 1940 come unità militare.



Il *Mazara* quando svolgeva servizio commerciale.

Circa un mese prima dell'ingresso dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, il 12 maggio 1940, il *Mazara* venne requisito dalla Regia Marina e iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato con contrassegno F 45, impiegato come dragamine e vedetta foranea. Il 10 giugno 1940, il *Mazara* risultava appartenere, quale posamine, al Gruppo Navi Ausiliarie Dipartimentali del Comando Militare Marittimo «Sardegna», con base a La Maddalena.



Bandiera e funnel logo della *Ditta Andrea Cirrincione*.

Capitolo 4

La convenzione *Sirena*

Il contratto ventennale fra lo Stato e la *Sicula Regionale di Navigazione*, prolungato sino al 31 dicembre 1975, costituì una vera e propria svolta per i servizi di collegamento con le isole e favorì in esse anche la nascita della moderna economia turistica.

La nuova compagnia ordinò ai cantieri navali di Palermo due nuove unità gemelle, la *Nuova Ustica* e la *Nuova Egadi*. Stazzavano 450 tonnellate e potevano trasportare 500 posti a sedere per una velocità di 12 nodi orari.

Quando uscirono dal cantiere nel 1954 il vecchio *Ustica*, dopo 44 anni di servizio, cedette il passo alla ben più moderna, veloce e confortevole *Nuova Ustica*. Il vecchio piroscafo fu portato a Vado Ligure per il suo ultimo viaggio dove venne demolito anche di fronte alla testimonianza di due usticani che si trovavano lì presenti per caso e che registrarono la fine di quel pezzo di storia.

La nuova unità arrivò di fronte all'abitato di Ustica, al comando del capitano Giovanni Cannatella, nell'estate del 1956 e fu accolta con grandi festeggiamenti. «Anche il colore bianco con cui era dipinta, invece del nero dell'*Ustica*, esprimeva l'idea di modernità».¹⁹

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

La *Nuova Ustica* segnò un grande passo avanti per la dignità del viaggiatore e sostenne lo sforzo della grande trasformazione economica dell'isola che in quegli anni tentava di liberarsi dal confino – per molti anni, come è noto, era stata usata come terra di confino prima dalla monarchia sabauda e poi dal Fascismo, – e di avviarsi al turismo di sosta ma anche di diporto. Ora la traversata durava appena tre ore, un tempo allora ritenuto dagli isolani incredibilmente breve rispetto al passato.

La saletta di prima classe aveva divani di velluto; il salone di seconda classe era ampio e confortevole ed essendo allocato sul ponte più basso, a pelo d'acqua, era in posizione più stabile e per questo il più frequentato; la nave aveva anche spazi esterni attrezzati e alcune cabine con comodi posti letto.²⁰

È singolare che la ripresa di questa attività sia avvenuta, fra le altre, con la società *Sicula Regionale di Navigazione* con sede a Palermo che aveva stretto delle convenzioni con lo Stato per il trasporto di passeggeri e merci da e per le isole Egadi e per il trasporto di merci e posta. Nel consiglio di amministrazione di questa società sedeva, spesso con un procuratore, Antonio Lefèbvre D'Ovidio. Così, dopo circa 90 anni il pronipote di Ernesto Lefèbvre, morto nel 1891, rientrava nel campo della navigazione marittima. In un certo senso, Antonio Lefèbvre D'Ovidio, allora 53enne, rientrava in questo campo assommando le sue competenze di avvocato e professore universitario, esperto di navigazione e di imprenditore, come gli avi Lefèbvre, anche se non tenne ruoli direttivi e operativi di alcun tipo.

²⁰ *Ibidem.*

La società nacque a seguito di una convenzione stretta il 2 dicembre 1953 fra la direzione dell'azienda e il Ministro della Marina Mercantile. Questa stessa convenzione coinvolgeva la *Navigazione Toscana*, società per azioni di Livorno, per la navigazione nell'arcipelago toscano; la *Società Partenopea*, società per azioni con sede a Napoli, per il collegamento delle isole dell'arcipelago toscano; la *Società Navisarma, Compagnia Siciliana Marittima*, società per azioni con sede a Messina per il collegamento con le Isole Eolie e, quarta, la *Sirena*, società per azioni con sede a Palermo, per il collegamento con le Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria. Anche il dinamismo degli amministratori della *Si.Re.Na.* era incoraggiante: era iniziata la scrittura di una nuova pagina nella storia dei collegamenti dell'isola che prometteva sviluppi imprevedibili.²¹



L'istituto della Convenzione era diverso dall'istituto della Privativa, un tipo di convenzione che veniva stretto al tempo del Regno borbonico e in molti paesi del XIX secolo. Tuttavia,

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

vi erano degli elementi di continuità e delle somiglianze al di là delle differenze: si trattava comunque di servizi di trasporto convenzionati e dunque sovvenzionati.

Antonio Lefèvre D'Ovidio, professore universitario di Diritto della Navigazione e autore del nuovo *Codice della Navigazione* italiano (1941) entrato in vigore durante gli anni della guerra e rimasto in vigore, con successive modifiche, aveva guadagnato una preziosa competenza nel campo del Diritto della Navigazione in tutti i suoi aspetti.



Glauco Lolli Ghetti (1921-2006), grande armatore, cugino di Carlo.

Aveva avviato consulenze con istituzioni, ministeri e gruppi armatoriali, sin dal 1938, iniziando la sua attività. Non si occupò di gestione, essendo la sua attività principale quella di insegnamento oltre che di esercizio dell'attività legale nel suo campo specifico. Agli inizi degli anni Cinquanta contribuì alla fondazione, oltre che della *Sirena*, delle *Linee Marittime*

dell'Adriatico S.p.A. (entrambe confluite nel gruppo Adriatica di Navigazione e Si.Re.Mar.).

Il socio di riferimento e di maggioranza per entrambe le imprese era Carlo Lolli Ghetti, ufficiale di marina e armatore, cugino del grande armatore Glauco Lolli Ghetti, imparentato, quest'ultimo, per via di matrimonio, con Giovanni Battista Bibolini (1875-1955), fondatore di una società armatoriale che faceva costruire le sue navi nel Cantiere Navale di Muggiano (oggi Fincantieri).

Come si è detto, la *Sirena* nacque in seguito a una legge promulgata nel 1953 (la n. 34) che consentiva di affidare l'esercizio di servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale all'industria privata, mediante pubblica gara ovvero licitazione privata (gara estesa a pochi soggetti giudicati potenzialmente idonei). Nonostante le differenze, è qualcosa che ricorda quanto era stato consentito alla Società Marittima partecipata dai Lefèbvre, particolarmente nel 1843 a Napoli. Stipulata la convenzione, la *Si.Re.Na.* comunemente scritta *Sirena*, iniziò il suo servizio nel 1954.



Porto di Trapani, anni Cinquanta. Motonave *Nuova Egadi* in primo piano e la *vecchia Egadi* in secondo piano.

Fu proprio il direttore Enrico Mazzearella a firmare la convenzione per il trasporto di persone e cose della durata di 20 anni a decorrere dal 1 gennaio 1954 e che sarebbe stata poi prorogata sino a tutto il 1975. Le sedi di armamento erano i porti di Trapani e Palermo, mentre la sede centrale della società era fissata a Palermo. Nel novembre 1960, contestualmente all'operazione realizzata sulle linee adriatiche, Lolli Ghetti acquisì la direzione della società con il 25% delle quote. Contestualmente, Antonio Lefèbvre D'Ovidio venne nominato presidente delle due società, con sede legale a Roma dove abitava e aveva un suo ufficio.

Dopo un primo regime di navigazione con vecchie motonavi, durato alcuni anni, entrarono in servizio navi appositamente costruite, la *Nuova Ustica* e la *Nuova Egadi*, entrambe di 450 tonnellate; erano navi moderne, di livrea bianca, dalla linea molto elegante. Le navi erano fornite di ogni

accessorio personalizzato e di arredi appositamente disegnati, con vasellame, stoviglie per il ristorante e il bar, ed erano considerate dei gioielli di comfort per il loro tempo.





*Nuova Egadi, armatore Sirena,
costruzione Cantieri Navali Riuniti, Palermo, 1956.*

Nel 1964 entrarono in funzione nuovi traghetti che collegavano la Sicilia alle isole minori, come Pantelleria, Lampedusa e Linosa ed erano la *Antonello da Messina* e la *Vittore Carpaccio* (era l'epoca in cui alle navi si davano spesso nomi di artisti italiani del passato) di circa 1200 tonnellate ciascuna, costruite nei cantieri navali Apuania di Marina di Carrara.



*Nuova Ustica, armatore Sirena,
costruzione Cantieri Navali Riuniti, Palermo, 1956.*

Le navi erano fornite di cabine per diverse classi e disponevano anche di una classe lusso. In seguito, furono modificate per ospitare dei garage e consentire il trasporto di macchine quando l'aumento delle autovetture nel boom economico cominciò a diffondere l'abitudine di viaggiare nelle isole con la propria auto.

Nel 1968 la compagnia mise in servizio anche il mototraghetto *Apuania* adibito soprattutto al trasporto macchine. Questa nave sostituì la *Nuova Egadi*. Verso la fine degli anni Sessanta la tradizionale nave da trasporto passeggeri lasciò il posto, per le mutate esigenze di mercato, alla nave di tipologia traghetto. Nel 1968 la *Sirena* iniziò un servizio aliscafi, prima noleggiando natanti di altre compagnie, poi armando natanti propri.



Nuova Ustica (anni Settanta), foto di Salvatore Militello. Come si vede, le operazioni di sbarco-imbarco, in mancanza di molo, erano ancora molto complesse e aidate da una paranza di pescatori.

Il più celebre era il *Pisanello*, veloce, robusto e affidabile. Con l'aumento del traffico furono noleggiate altre navi, ma a un certo punto la mancata proroga dei servizi in concessione provocò una crisi che costrinse la *Si.Re.Na.* a cessare le sue attività. Le navi e la concessione furono cedute alla *Si.Re.Mar.* partecipata al 51% dall'IRI, con decorrenza al 1 gennaio 1976. Il *Pisanello* verrà disarmato soltanto nel 1997.



L'aliscafo *Pisanello* che collegava Palermo con Ustica.

Antonio Lefèbvre D'Ovidio, esperto di concessioni e attento gestore delle proprie attività, evitò sempre che queste periodiche cessazioni di attività prima redditizie e poi in perdita si ripercuotessero sul complesso del suo lavoro.²²

Nel 1980, la *Si.Re.Mar.* cessò, la compagnia fu liquidata e le navi acquisite da una compagnia del *Gruppo Finmare*.

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



Qui sopra, ancora l'aliscafo *Pisanello* (Modello Rodriguez Pt 50), a 72 posti, uno dei gioielli della *Sirena* inizialmente gestito dalla *Società Aliscafi Sud* e costruito dall'ingegner Carlo Rodriguez e grazie a una cordata di finanziatori isolani.²³

²³ Era stato costruito con il concorso di vari abitanti delle Egadi: i Fratelli Roccia, Campo Sebastiano di Levanzo, Mariano Mazzaresse (titolare del mulino), Pio Conte di Marettimo, Calogero Favata. Nel gennaio del 1959, un gruppo di amici, con Baldassarre Catalano, prese contatto con la Regione Siciliana e il cantiere Rodriguez. L'ing. Carlo Rodriguez assicurò che, costituita una società, avrebbe costruito un aliscafo PT20 (di posti 72). Alla Camera di Commercio di Trapani fu costituita la società S.A.S. (*Società Aliscafi Sud*), presidente Antonio De Filippi. Agli inizi di giugno del 1962 iniziò il collegamento veloce (18 minuti circa) fra Trapani e le Egadi, servizio poi acquisito dalla *Sirena*.

Capitolo 5

Sirena: Vittore Carpaccio e Antonello da Messina

Come si è detto, presto la *Sirena* si dotò di navi più grandi e veloci di quanto non fossero le prime unità. In primis, furono assegnate alle linee le nuovissime navi gemelle *Antonello da Messina* e *Vittore Carpaccio*. Scriveva, a proposito, lo storico della navigazione Attilio Borda Bossana:

L'onomastica navale o meglio l'antroponimia, adottata da sempre per denominare qualsiasi tipo d'imbarcazione si è sempre affidata a nomi di personaggi legati alla storia, per identificare le navi. Per rintracciare l'uso tra i registri navali di una nave intestata ad *Antonello da Messina*, uno dei grandi maestri del Quattrocento e di tutta la storia dell'arte, occorre risalire a oltre cinquanta anni fa.²⁴

Nel 1964 venne venduto per demolizione il piroscalo *Mazara* mentre la motonave *Egadi* passò alle *Linee Marittime dell'Adriatico* facenti capo allo stesso Lolli Ghetti. Nel 1967 venne messo in servizio l'aliscafo *Pisanello* e nel giugno 1968 il *Pinturicchio*, entrambi per i collegamenti da Trapani per le *Egadi* e da Palermo per Ustica. Nel 1964, intanto, arrivarono in esercizio le due motonavi gemelle *Antonello da Messina* e

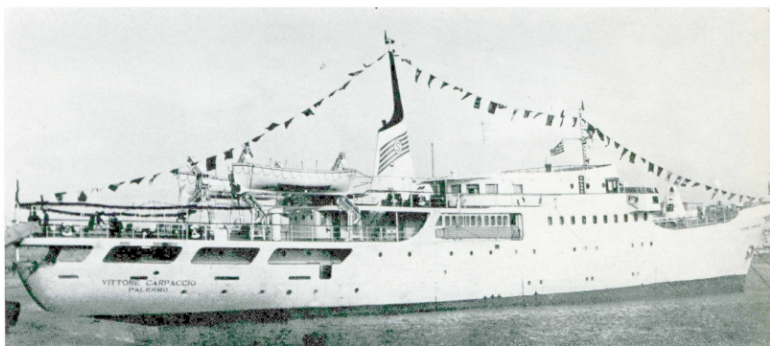
²⁴ Attilio Borda Bossana, *Le navi di Antonello da Messina*, 17 ottobre 2016, www.agorametropolitana.it/le-navidi-antonello-da-messina/. L'autore dopo aver parlato della nave di proprietà della *Sirena* enumera altre navi con lo stesso nome.

Vittore Carpaccio. Furono costruite presso i Cantieri Navali Apuania di Marina di Carrara, *importante cantiere fondato nel 1941 dai fratelli Picchiotti, poi venduta al Gruppo Ligure quindi all'Aermacchi*. Qualche anno prima, i cantieri si erano rinnovati in modo da costruire anche navi di medio tonnellaggio come le gemelle della Sirena. Anche queste, come era tipico in quella fase di rinnovato orgoglio italiano, portavano nomi di pittori. Un orgoglio che aveva anche ragione di essere per l'eccellente qualità delle navi.

Partendo da Messina, l'*Antonello da Messina* compì il suo viaggio inaugurale nel novembre del 1963 ed entrò in servizio dal 1 gennaio 1964 sulle linee per Pantelleria, Lampedusa, Linosa e Porto Empedocle. L'*Antonello da Messina*, con una stazza di 1.200 tonnellate, sviluppava una velocità di quattordici nodi, ed era dunque più veloce di tutte le unità precedenti impiegate su quella rotta.

Con l'incremento del traffico automobilistico venne decisa la costruzione, sempre presso il Cantiere Navale Apuania, del traghetto *Canaletto*, che entrò in linea a ottobre 1968 da Trapani per Favignana, Levanzo e Marettimo. Contemporaneamente, per le mutate situazioni commerciali del traffico mercantile, la *Antonello da Messina* e la *Vittore Carpaccio* vennero trasformate in navi traghetto polivalenti presso i Cantieri di Palermo. Vennero trasformate in imbarcazioni ro/ro cioè Roll-on/Roll-off (a caricazione orizzontale o rotabile), acronimo inglese che indica una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita, oppure modificata, per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (su proprie ruote) e di carichi, disposti su pianali o in appositi contenitori, caricati e scaricati per mezzo

di veicoli dotati di ruote in modo autonomo.²⁵ La *Vittore Carpaccio*, in particolare, aveva la possibilità di imbarcare automezzi da poppa, attraverso un ampio portellone. Le due unità ripresero il mare nella primavera del 1972.



Quando riprese il mare nella primavera del 1972, la *Vittore Carpaccio* apparì meno elegante nella sua linea dopo il restyling necessario per imbarcare una quindicina di auto e cinque camion. Durante l'inverno 1971-72 vennero noleggiate le motonavi *Andrea Mantenga* e *Gentile da Fabriano* dalla *Linee Marittime dell'Adriatico* in sostituzione delle due

²⁵ I Ro/Ro a differenza delle navi mercantili standard, talvolta definite impropriamente Lo-Lo (lift-on/lift-off) usano una gru per imbarcare o sbarcare un carico, dispongono di scivoli o rampe che consentono alle vetture di salire (roll on) e scendere (roll off) dalla nave quando è in porto. Generalmente sono dotate di più ponti garage collegati con rampe d'accesso e/o montacarichi. *Dizionario enciclopedico marinaresco*, Mursia, Milano 1972, p. 519.

motonavi in manutenzione e rinoleggiate nell'inverno 1973 per Pantelleria e Lampedusa.

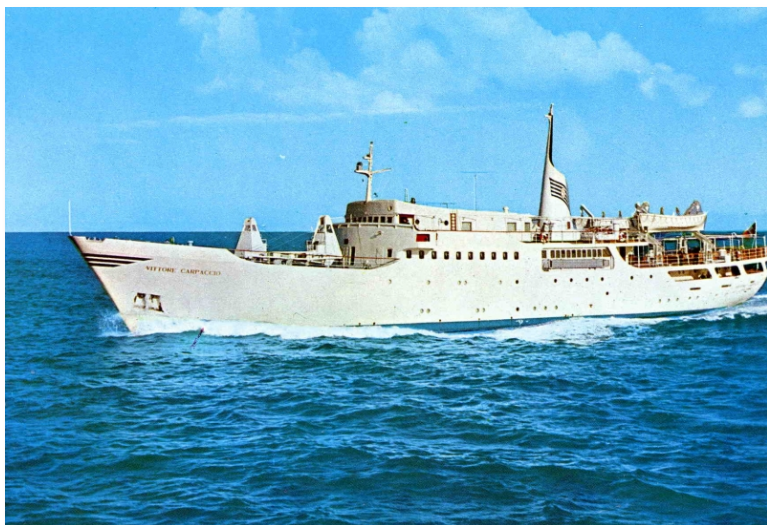
Il 24 ottobre 1973, purtroppo, dopo un violentissimo fortunale, la *Nuova Egadi* affondò in porto a Palermo.

Con l'alta stagione 1974, mentre la *Gentile da Fabriano* venne resa al proprio armatore, l'*Andrea Mantenga* fu tenuta a noleggio continuativo dalla *Si.Re.Na.* per sostenere l'aumento del traffico sulla Palermo-Ustica in sostituzione della *Nuova Egadi*, recuperata ma in cattive condizioni e poi disarmata e demolita nel 1975 dopo circa 20 anni di utilizzo continuativo. Commenta un esperto:

Nonostante il progetto [delle due navi], queste navi dopo pochissimi anni d'esercizio, in ossequio ad una nuova convenzione, per ottemperare a ritenute mutate e ampliate esigenze di traffico, vennero trasformate, sempre nei cantieri navali Apuania di Marina di Carrara, in navi di tipo cosiddetto "polivalente" cioè con la possibilità di imbarcare e fare stazionare automezzi dal lato di poppa, attraverso un ampio portellone. In verità le navi cambiarono ampiamente i loro connotati originari, divenendo più rozze e antiestetiche nella forma (come succede in genere a ogni cosa che venga adattata), conservarono la stiva di prora (ecco il perché della definizione "tipo polivalente": stiva + garage), furono eliminati vani poppieri e introdotta la classe pullman con poltrone reclinabili. Il garage poteva ospitare appena cinque camion di medie dimensioni e circa quindici autovetture: capacità che, per il celere sviluppo del traffico, divenne presto insufficiente, soprattutto in estate, generando notevolissimi disagi nell'utenza, e che solo la competenza e l'esperienza degli agenti sociali nei vari scali riusciva in qualche modo ad arginare.²⁶

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

Questo scritto, ricavato da una pubblicazione storica sulle linee commerciali del porto di Trapani, fa cenno a una revisione della convenzione del 1953 che richiedeva che alcune navi della *Sirena* fossero modificate per consentire il traffico di macchine e autocarri. Il 30 ottobre 1975 fu costituita a Palermo la *Si.Re.Mar.* – *Sicilia Regionale Marittima* – che assorbì la flotta della *Sirena* in liquidazione, compresa l'*Antonello da Messina* che fu impiegata da Milazzo, dopo il primo gennaio 1974, quando la società assunse la gestione dei servizi con le Isole Eolie, rilevando la flotta della *Navisarma*. Esistono fotografie che ritraggono questa nave, come la *Vittore Carpaccio*, con la scritta della *Siremar*, ma si tratta delle stesse navi armate dalla *Sirena*.



La *Vittore Carpaccio* dopo il 1975, in seguito alla cessione alla *Si.Re.Mar.* La nave, come la sua gemella *Antonello da Messina*, non aveva subito modifiche (fonte Eloien News).

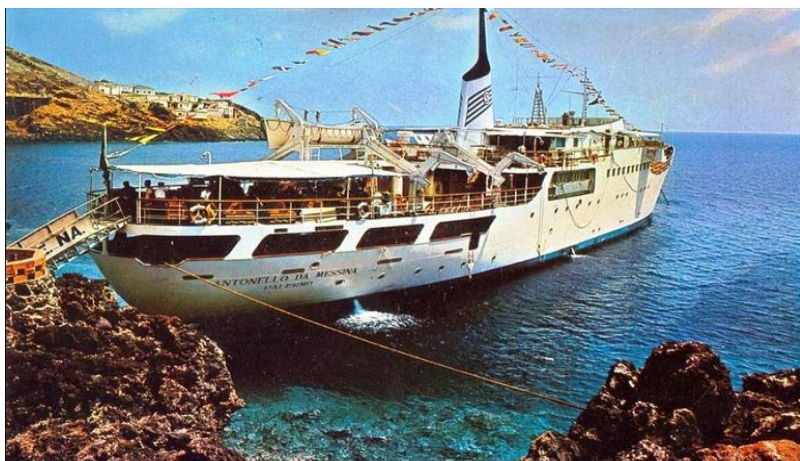
Il direttore della *Sirena*, Emidio Ventimiglia, era un ingegnere navale noto, autore dell' apprezzato trattato *Elementi di costruzione navale* (1964).

Altra nave appartenente alla flotta della *Sirena* (anche se l'armatore era la *Linee Marittime dell'Adriatico* che aveva però la stessa proprietà e gli stessi referenti) era l'*Andrea Mantegna*, molto apprezzata per la sua linea slanciata. La nave fu noleggiata continuativamente dalla *Sirena* a partire dal 1973.



Porto di Trapani, novembre 1963. Inaugurazione della motonave *Antonello da Messina*. Da sinistra, l'onorevole Aldo Bassi, il signor Aldo Poma, agente a Trapani della compagnia, e l'ingegner Emidio Ventimiglia, direttore della *Sirena*.

La *Antonello da Messina* aveva un ampio ponte coperto da un telo, una copertura che caratterizzava le due navi gemelle; aveva anche un pescaggio basso che consentiva approdi avventurosi, vicino agli scogli, del tutto impossibili ad altre navi, consentendo ai passeggeri di sbarcare attraverso una passatoia o ponte mobile.



L'Antonello da Messina vicino agli scogli.

Immagine degli anni Settanta. Da notare il breve ponte mobile.

Con il 1 gennaio 1974, la *Si.Re.Na.* assunse anche la gestione dei servizi del gruppo “C” (Isole Eolie) rilevando la flotta della *Navisarma* (società che gestiva le navi *Lipari*, *Basiluzzo*, *Eolo*). Infine, con il D.P.R. del 13 gennaio 1975 n. 200 venne concessa la proroga della convenzione sino al 31 dicembre 1975. Dal Giugno 1974, dato il notevole aumento del traffico automobilistico, fu immesso nel collegamento Milazzo-Lipari il traghetto *Caravaggio* poi trasferito al collegamento Milazzo-Lipari-Salina-Filicudi e Alicudi nel 1976.

Con la legge del 19 maggio 1975 n. 169 si provvede al nuovo assetto dei servizi affidando la gestione agli enti regionali, costituendo tre nuove Società con capitale sociale di 1 miliardo di lire versato per il 51% dalla *Tirrenia*, responsabile di tutte le linee postali interne, e per il 49% dalle Società fino allora assegnatarie dei servizi. Il 30 ottobre 1975, come detto, venne costituita a Palermo la *Si.Re.Mar.*, *Sicilia Regionale Marittima*.



L'*Andrea Mantegna* (costruita nel 1962 dai Cantieri Navali Apuania di Marina di Carrara), con i colori delle *Linee Marittime dell'Adriatico*.

La *Si.Re.Na.* in liquidazione vi trasferì la flotta composta da: *Caravaggio*, *Canaletto*, *Antonello da Messina*, *Vittore Carpaccio*, *Basiluzzo*, *Vulcanello*, *Lipari* e gli aliscafi *Pinturicchio* e *Pisanello*. L'*Eolo* venne messo in disarmo e avviato alla demolizione in data 19 aprile 1978.



Pinturicchio 1968. Cantiere navale Leopoldo Rodriguez, Messina.

Prima del noleggio delle tre navi della *Navisarma*, la *Sirena* ordinò la costruzione di una nuova nave traghetto, la *Canaletto*, che poteva portare sino a 482 passeggeri, costruita come le altre presso i Cantieri Navali Apuania di Marina di Carrara, e consegnata nell'estate del 1968. La *Canaletto* è l'ultima nave ordinata dalla gestione *Sirena*.

La nave compirà la tratta Sicilia-Isole Egadi sotto la *Sirena* (1968-1975) e poi sotto la *Siremar* (1975-2000). Nel 2000 la *Tirrenia*, che aveva rilevato la flotta, la destina alle acque adriatiche.



Motonave traghetto ro/ro *Canaletto* (1968) ordinata dalla *Sirena* ai Cantieri Apuania di Marina di Carrara.
Dalla collezione di fotografie di Chris Howell.

In questa fase svolge il servizio per le isole Tremiti effettuando negli ultimi anni (2004-2006) soltanto corse di trasporto rifiuti e merci pericolose. Nel 2005, la *Canaletto* e la *San Domino* vengono rimpiazzate e la prima lasciata in disarmo a Brindisi in attesa di un acquirente; venduta per demolizione nel 2006, affonda durante il traino verso Alang, in acque greche.



Le tre navi *Navisarma* rilevate dalla *Sirena* nel 1974 per il servizio di collegamento con le isole Eolie. In primo piano la *Lipari*, in secondo piano la *Basiluzzo*, quindi la *Eolo*.



La motonave *Lipari* (dimensioni: 86,63 metri per 11,55 metri).
Stazza netta 884,98 tonnellate.

La *Lipari* fece parte per due anni della flotta *Sirena* (1 gennaio 1974-31 dicembre 1975).²⁷ Poteva trasportare 476 passeggeri, disponeva di 64 cabine in prima classe, 3 doppie e 20 multiple.

Si.Re.Mar. confermò il noleggio della *Andrea Mantegna* per la linea Palermo-Ustica. Il 22 luglio 1976 ricevette dalla *Tirrenia* il traghetto *La Valletta* e lo destinò alla linea Trapani-Pantelleria-Lampedusa. Dal dicembre 1976 al giugno 1977 rimase fermo in cantiere a Palermo l'*Antonello da Messina*; l'*Andrea Mantegna*, invece, fu trasferito alla linea Porto Empedocle-Lampedusa, mentre per la linea Palermo-Ustica fu noleggiata la *Express Ferry Angelina Lauro*, nuovamente noleggiata (col nome *Capo Falconara*) nel 1978 dopo il definitivo disarmo dell'*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 Lelli Ghetti.

S-1229 (A pagamento).

²⁷ Costruita nei Cantieri Navali Cassaro di Messina nel 1956 fu demolita a Ortona il 17 novembre nel 1981.

Capitolo 6

I destini di alcune navi *Sirena*

Nel novembre 1979 entrò in funzione il nuovo traghetto *Pietro Novelli* sulla linea Palermo-Ustica, seguito nell'aprile 1980 dal *Piero della Francesca* sulla Milazzo-Eolie-Napoli. Nel 1980 vennero acquisiti gli aliscafi *Botticelli* a marzo e *Donatello* a giugno. Nel febbraio 1980 entrò in servizio sulle linee locali per le Eolie il traghetto *Giotto*, rendendo così disponibile la *Vulcanello* che nel 1983 fu venduta a interessi greci. Successivamente, la *Giotto* viene trasferita alla linea Porto Empedocle-Linosa e Lampedusa. Con l'entrata in linea della *Piero della Francesca*, la *Lipari* viene posta in disarmo e successivamente venduta per demolizione a Ortona e demolita in data 27 novembre 1981. Nel 1983 entrò in linea il traghetto *Caravaggio* per i collegamenti con le Isole Eolie; venne noleggiata dalla *Ca.re.Mar.* di Napoli il traghetto *Adeona* impiegato nei collegamenti tra Palermo e Ustica, restituito poi nel dicembre 1984. Nel 1985, il 18 aprile, entrò in linea il traghetto *Simone Martini* in servizio per le Egadi e venne noleggiata la *Tintoretto* dall'Adriatica per la linea Palermo-Ustica.

Il 30 aprile 1985 viene disarmata la motonave *Basiluzzo* ceduta ad armatori greci dopo aver servito sin dal 1973 le *Linee Adriatiche*. A dicembre dello stesso anno viene consegnato il traghetto *Giovanni Bellini* utilizzato per i collegamenti delle Isole Eolie. Il 21 febbraio 1986, la *Paolo Veronese* effettua il

viaggio inaugurale sulla linea Porto Empedocle-Linosa e Lampedusa in sostituzione della *Giotto*. Nel 1987 entra in linea l'aliscafo *Duccio*, ricevuto dalla *To.Re.Mar.* di Livorno.



Una rara foto della *Basiluzzo* a Marina di Salina.

Nel 1988 entra in linea il nuovo traghetto *Antonello da Messina* e immesso nei collegamenti tra Palermo e Ustica ponendo fine al noleggio della *Tintoretto*, entra in linea anche l'aliscafo *Mantegna*. Nel 1989 vengono consegnati gli aliscafi *Masaccio* e *Giorgione*. Nel 1990 entra in linea il traghetto *Filippo Lippi* e viene acquistato il traghetto *Dania Marine*, ribattezzato *Vittore Carpaccio* e inserito nei collegamenti tra Milazzo-Eolie-Napoli. Sempre nel 1990 viene disarmata e venduta la vecchia *Vittore Carpaccio* alla *Società Nina* di Chiavari. Le vicende successive a questa data, molto complesse, e che coinvolgono molti nuovi armatori italiani e stranieri, non possiamo trattarle in questo scritto.

Capitolo 7

Linee Marittime dell'Adriatico

La storia dei collegamenti del Mare Adriatico è molto diversa rispetto a quella del Canale di Sicilia proprio perché diversi sono gli attori, gli Stati, i rapporti fra loro. Da sempre interessato da linee e collegamenti di cabotaggio fra le sue coste, fra il 1890 circa e il 1940 circa, il grosso dei traffici che interessavano tale mare era controllato dalle flotte austro-ungariche e dagli armatori triestini. Alcune di queste famiglie sono note: i Cosulich, gli Stuparich, i Tripcovich, i Gerolimich, i Martinolich, per citare le principali. Disponevano di grandi navi per le rotte trans-oceaniche ma anche di piccole unità impegnate nei servizi locali. Si trattava di linee regolari che collegavano le principali città della regione, come Trieste e Venezia, ai tanti porti dell'Istria, della Dalmazia e del Quarnaro. Altre società, nel dopoguerra, riuscirono a ritagliarsi un loro spazio e fra questi sicuramente la più importante è la *Linee Marittime dell'Adriatico*, molto attiva per un ventennio dopo la fine del secondo conflitto mondiale.

Come la *Sicula Regionale di Navigazione*, anche la *Linee Marittime dell'Adriatico* trae origine dalle riorganizzazioni del trasporto marittimo avvenute nel 1954. In particolare, in quell'anno, a seguito degli accordi politici che definirono le zone "A" e "B" dell'allora Territorio Libero di Trieste, la S.A.I.M. – *Società Azionaria Industrie Marittime* –, di Ancona

rilevò le convenzioni della disciolta *Società Fiumana di Navigazione* e iniziò a operare con le proprie imbarcazioni fra Ancona, Venezia, Trieste, Rimini e i porti di Lussino, Pola, Fiume. In seguito, furono raggiunte anche Ravenna, Lussimpiccolo, Sebenico, Spalato e Gravosa. In una prima fase furono usate navi che avevano già fatto la loro storia, come le motonavi *Valmarina* e *Valfiorita*, di costruzione inglese, e la *Lorenzo Marcello* (già *Civitavecchia* e poi *Lazzaro Mocenigo*).

Quando, a fine anni Cinquanta, fu registrato un consistente aumento del traffico passeggeri dovuto a nuovi accordi internazionali e alla riconversione delle zone dell'Istria e della Dalmazia a zone turistiche, il gruppo armatoriale Lolli Ghetti di Genova rilevò la *S.A.I.M.*, le sue navi e la sua attività (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 4 aprile 1961, Decreto Presidente della Repubblica 7 dicembre 1960, su contratto stipulato fra lo Stato e la Ing. Carlo Lolli Ghetti & C. con sede a Roma, 21 novembre 1960, pp. 1528-1536) rinominandola nel 1961 *Linee Marittime dell'Adriatico*.

Presidente della nuova società fu nominato Antonio Lefebvre D'Ovidio che ne avrebbe curato tutti gli aspetti legali e la sede legale fu fissata proprio a Roma, mentre la sede d'esercizio e gli uffici rimasero ad Ancona. Presidente e amministratore delegato – come nel caso della *Si.Re.Na.* – era l'ingegner Carlo Lolli Ghetti. La nuova gestione sviluppò l'azienda immettendo nelle linee, già nel 1962, le motonavi gemelle *Gentile da Fabriano* e *Andrea Mantegna*, di cui parleremo, poco più di 2.000 tonnellate di stazza, capaci di trasportare più di 150 passeggeri e 14 autovetture. Costruite nei Cantieri Navali Apuania di Marina di Carrara, le due nuove unità riscossero un immediato successo e vennero seguite fra il 1966 e il 1971 dalle più grandi *Jacopo Tintoretto* e *Tiziano*,

lunghe circa 100 metri, che stazzavano 4.500 la prima e 3.500 tonnellate la seconda. Arrivavano, con motori FIAT da 5.884 kW, alla velocità di 18 nodi.

Le *Linee Marittime dell'Adriatico* (LIMARA) disposero negli anni di numerose navi, anche molto grandi, come la *Gentile da Fabriano*, la *Egadi* (costruita nel 1965), la *Città di Venezia*, al *Civitavecchia*, la *Jacopo Tintoretto* (1962), la *Tiziano*, la *Vittore Carpaccio* e la *Valfiorita*. In questo capitolo si farà la storia delle navi di questa importante compagnia.



La bandiera delle *Linee Marittime dell'Adriatico*.

All'inizio, la *Linee Marittime dell'Adriatico* aveva due coppie di navi gemelle: le grandi *Tiziano* e *Jacopo Tintoretto* e le più piccole *Andrea Mantegna* e *Gentile da Fabriano*.



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

La *Gentile da Fabriano*, come si può vedere dal depliant riprodotto qui, organizzava un'attività di tipo croceristico per viaggi che non duravano più di una settimana ed era dotata di una piccola (in verità molto piccola) piscina, oltre che di un bar e di un servizio di ristorazione. I locali comuni erano un ristorante, un salone, un bar, una sala per la televisione, un negozio *duty free*.

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 transitanti 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 ESAGONI DI BORDO: Per ogni esagono 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% + 2 guide 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 alla banchina non appena terminate le formalità di legge.

RINUNCIA: 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 15 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 della 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.

al 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, approdi di pioggia, 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, omessi 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.

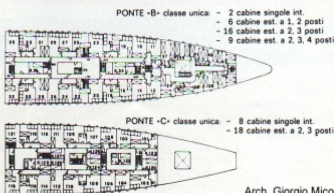


M/N «GENTILE DA FABRIANO»

CARATTERISTICHE

Tonnellaggio	t.s. 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.



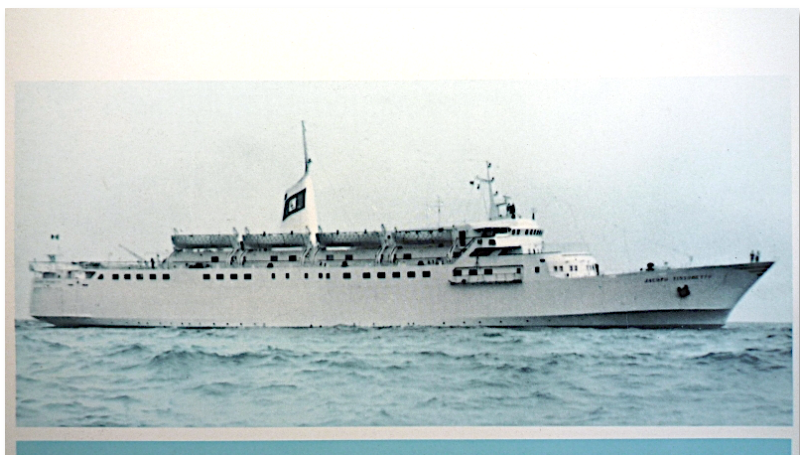
Arch. Giorgio Micoli



L'*Andrea Mantegna*, rivenduta nel 1980. Alcune fonti sostengono sia stata trasformata nella nave oceanografica *Maram*. I dati però non coincidono perché la nave *Maram* è stata costruita nel 1994.

***Jacopo Tintoretto* (1966)**

La nave-traghetto *Tintoretto* (porto di registro Venezia), altra nave della *Linee Marittime dell'Adriatico*, costruita nei Cantieri Navali Apuania di Carrara nel 1966, era lunga 98.98 metri per 15,28. Come si è detto, arrivava alla velocità, considerevole per il tempo e per questo tipo di navi, di 18 nodi.



Jacopo Tintoretto, periodo *Linee Adriatiche* (1966-1980),
gemella della *Tiziano*.

Disponeva di ben 368 letti. Aveva misure e portata di un terzo maggiore della *Vittore Carpaccio*. Nell'immagine sopra, la motonave *Jacopo Tintoretto*, tra il 1966 e il 1980, quando la sua livrea era completamente bianca. Nell'immagine successiva, la stessa nave esce dal porto di Trieste con lo scafo dipinto di Ocra, livrea della *Linee Marittime Adriatiche*, nel 1983. La *Tintoretto* disponeva di 60 cabine multiple per 214 passeggeri; altri 200 potevano prendere posto in comode poltrone reclinabili mentre il garage di bordo, cui si accedeva attraverso i portelloni prodiero ma anche poppiero, poteva ospitare fino a 150 automobili.



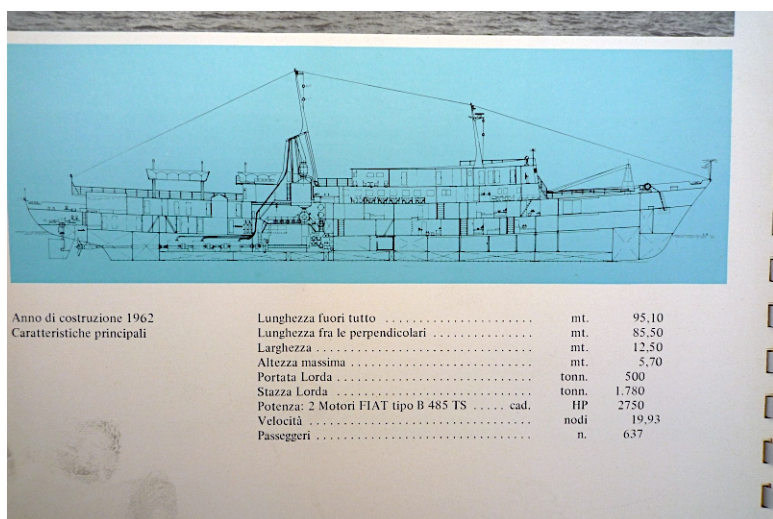
Jacopo Tintoretto con la livrea oca.
Foto dalla collezione di Matteo Fasce, Ancona.

Qui sotto un'immagine della sala di Prima Classe Lusso della *Tintoretto*, posta a prua, vicino alla linea di galleggiamento, per rendere meno disagiata il mare grosso.



Motonave *Jacopo Tintoretto*, Salone Classe Lusso.

Come si nota, secondo il gusto del tempo, la nave era molto elegante e gli arredamenti confortevoli e curati, con aria condizionata, ampie finestre, molta luce. A differenza della *Si.Re.Na.*, la *Linee Marittime dell'Adriatico* aveva navi più grandi e famose, come, appunto, la *Jacopo Tintoretto*, giudicata per quei tempi una nave di grandissime dimensioni oltre che di splendida linea.



La *Tintoretto* presidiò la rotta per l'allora Jugoslavia e attracco a Rimini tra il 1966 e il 1980, quando la compagnia venne liquidata e le navi acquisite da una compagnia del gruppo *Finmare Adriatica*, come era stato fatto nel 1975 tra la *Si.Re.Na.*, diretta dallo stesso Lolli Ghetti e la statale *Si.Re.Mar.* A quel punto tutte le navi delle flotte di Lolli Ghetti erano passate allo Stato.

Con lo stesso nome, *Jacopo Tintoretto*, fu poi inserita nella flotta della *Adriatica Navigazione* dal 1980 al 1983. Quando fu acquistata dalla compagnia *Marisud* fu chiamata semplicemente *Tintoretto* (1989-90). Con un successivo passaggio di proprietà presso la *Baltic Sea Business* fu chiamata *Sara I* (1990-93). Poi iniziò a navigare mari caldi per la compagnia *El Salam* (1993-1996). Acquisita dalla turca *Gurgen Turizm* navigò come *Gurgen 2* (1996-2002). Venne infine demolita ad Aliaga, Turchia, nell'anno 2002, come racconteremo poi.

La *Tintoretto* e la *Tiziano* continuarono i loro viaggi adriatici fra Rimini e la Jugoslavia con tappe intermedie.

La *Tiziano*, utilizzata quasi esclusivamente nel periodo estivo, servì il porto di Bari collegandolo con la vicina Dubrovnik, ma talvolta toccando anche Zara e Rimini (in quegli anni anche la più piccola *Tintoretto* faceva un approdo a Rimini). Nel 1988, in previsione delle nuove navi in costruzione alla *Fincantieri* (dopo un noleggio alla sorella *Tirrenia*) viene venduta alla *Marisud*, compagnia che da Napoli effettua collegamenti per le due isole maggiori italiane, Sardegna e Sicilia. Dopo altre vendite e incidenti viene demolita nel 2002.



La *Vittore Carpaccio* nel periodo *Siremar*.

La *Canaletto*

Un'altra nave della flotta *Linee dell'Adriatico* era la *Canaletto*. Essa fu varata a Fossamastra (La Spezia) nel giugno 1968. Così informava i suoi lettori *Il Secolo XIX* il 4 giugno 1968:

Domenica mattina, negli scali del Cantiere navale "Ferrari" di Fossamastra è scesa in mare la nave traghetto *Canaletto* da 390 di stazza lorda, costruita per conto della Società Sicula Regionale di Navigazione con sede a Palermo.

La nave traghetto *Canaletto* entrerà in servizio sulla linea di allacciamento delle linee Egadi, Eolie, Ustica e Pantelleria. Potrà trasportare duecento passeggeri e numerosi automezzi. Queste le caratteristiche della nave: lunghezza metri 61,20, larghezza m. 12, altezza m. 4,40; la nave traghetto è munita di due motori Diesel di 1350 cv ciascuno a mille giri al minuto. L'abitabilità è stata

concepita con moderni criteri: salone, bar e 120 posti a sedere. In tutti i locali vi è l'impianto di aria condizionata. Madrina al varo è stata la signorina Silvia Lefèbvre. (Varata la *Canaletto*, Secolo XIX, martedì 4 giugno 1968).

La *Tiziano*

La vera e propria ammiraglia della flotta delle *Linee Adriatiche* di Lolli Ghetti era sicuramente la *Tiziano*, nave molto grande e dalla linea elegante. Terza di una flotta di proprietà di un armatore romano a capo delle *Linee Marittime dell'Adriatico* trasportava fino a 860 passeggeri e 150 auto da Pescara a Spalato e aveva tre classi e una classe lusso.



La bellissima *Tiziano*.

La motonave *Tiziano* offriva numerosi servizi, più vicini, per comfort, alla crocieristica che all'offerta delle navi traghetto. Poteva raggiungere, in condizioni di mare ottimali,

la velocità notevole di crociera di 18 nodi. Era dotata di tutti i servizi di sicurezza, con radar e plancia elettronica. La *Tiziano* sostituì il più piccolo traghetto *Egadi*, con al timone il capitano Kenda e come primo ufficiale Nedo Ranalli, destinato a fare una prestigiosa carriera nella Marina militare.



Sopra, l'elegantissima linea della *Tiziano*.

La linea veniva definita «filante e moderna», e particolarmente apprezzata fu, e ancora oggi è, lo scafo interamente bianco e la caratteristica ciminiera affusolata con albero maestro incorporato che era già una caratteristica della *Andrea Mantegna* e della *Gentile da Fabriano* e che diventerà una caratteristica riconoscibile di tutte le navi della flotta.

Le due grandi navi, *Tiziano* e *Tintoretto*, poterono conferire agli itinerari della *Linee Marittime dell'Adriatico* un carattere crocieristico che fu subito apprezzato dai viaggiatori.

Assicuravano collegamenti veloci offrendo ogni comfort per tutto l'anno fra Ancona, Pescara e Bari verso Zara, Spalato

e Dubrovnik. Gli interni erano particolarmente curati, eleganti e confortevoli. Disponevano sul Ponte Veranda di una spaziosa sala di soggiorno dotata di bar e comodi divani cui seguiva sullo stesso ponte verso poppa la sala poltrone, il ristorante self-service ed una parte delle cabine. Sopra questo c'era il Ponte Lido con bar panoramico che offriva un'ampia vista a centottanta gradi verso prua. Le cabine per i passeggeri, piccole ma funzionali, erano concepite per traversate brevi (la durata media era una notte). Molto spazioso, su entrambe le navi, era il ponte solarium all'aperto con piscina.

Le due unità operavano in tandem sulle linee plurisettimanali che le portavano in tutti i principali porti dell'Adriatico: nel 1971 la *Tiziano* venne deviata dai suoi itinerari per effettuare alcuni viaggi fra Ancona e Patrasso in sostituzione del traghetto greco *Heleanna* della *Efthymiadis Lines*, una vecchia petroliera svedese che era stata riadattata a nave passeggeri e che era andata a fuoco nell'agosto 1971 causando 43 morti.

Fra il 1975 e gli anni immediatamente successivi vi fu un nuovo riassetto dei servizi marittimi di carattere locale: in questa prospettiva e allo scopo, anche, di razionalizzare le sovvenzioni statali che questi collegamenti necessitavano soprattutto durante i mesi invernali quando inevitabilmente il traffico turistico calava, i collegamenti gestiti fino ad allora dalle *Linee Marittime dell'Adriatico* passarono all'*Adriatica* del gruppo *Finmare* che, fra il 1977 e il 1978, dopo la cessione ad altre società dell'*Andrea Mantegna* e della *Gentile da Fabriano*, poté disporre sia della *Jacopo Tintoretto* che della *Tiziano*.

I due traghetti assunsero i colori della compagnia veneziana, ebbero le ciminiere ridipinte e adornate del Leone di San Marco tipico di tutte le unità dell'*Adriatica* ma

continuarono ad operare fra gli stessi porti che scalavano in precedenza.

Nel 1983 la *Jacopo Tintoretto* divenne semplicemente *Tintoretto* e lo scafo delle due unità, da bianco, fu ridipinto nel classico color ocra tipico delle navi da carico e dei traghetti della nuova società armatrice. Fino all'arrivo delle nuove *Palladio*, *Sansovino* e *Laurana*, le navi sorelle (assieme ad *Appia* e *Tiepolo* rimasero le unità migliori per i collegamenti fra le coste italiane dell'Adriatico e i porti della ex-Jugoslavia, della Grecia e del Mediterraneo Orientale).²⁸ *Tintoretto* e *Tiziano* navigheranno ancora per qualche anno nei collegamenti estivi romagnoli, fra Rimini e le coste dell'altro lato dell'Adriatico finché, nel 1988, (dopo un periodo di noleggio alla *Tirrenia* sulla tratta Napoli-Cagliari), la *Tintoretto* venne venduta alla *Marisud* che la adibì ai collegamenti fra Napoli, Olbia e Palermo fino al 1990, quando passerà nel Mar Rosso per il consorzio egiziano-saudita *El Salam* che di lì a poco acquisirà anche altre navi traghetti italiane della *Tirrenia*. Nel 1996 passerà ad una compagnia turca collegando Trabzon (Trebisonda), con Sochi nel Mar Nero con il nome di *Gurgen 2*. Nel 2000 prese fuoco e affondò su un basso fondale appena fuori Trabzon. Recuperata, dopo aver constatato l'impossibilità di ripristinarla, nel 2002 venne demolita ad Aliaga. Si concluse così la carriera di una nave che gli esperti giudicavano bellissima e considerata molto funzionale e maneggevole dal suo equipaggio.

²⁸ Negli stessi mari agivano anche i cosiddetti "Espressi" (*Ravenna*, *Venezia*, *Grecia*, *Egitto*, ecc.) di provenienza ex-flotte *Magliveras* che progressivamente si sposteranno dal Tirreno all'Adriatico, andando a sostituire anche le belle navi passeggeri convenzionali che l'*Adriatica* aveva alienato negli anni precedenti.

Quanto alla *Tiziano*, dopo il periodo in *Adriatica* (sino al 1993) venne usata per i collegamenti notturni fra Ancona, Pescara e Spalato. Durante una delle sue ultime ristrutturazioni venne privata della piscina sul ponte lido di poppavia per ricavare ulteriore spazio per la sala poltrone. Con il nome di *Ivan Zajc* per la compagnia *Jadrolinija* venne adibita per minicrociere lungo le coste croate e dalmate. Dopo la vendita della società e l'acquisizione da parte della turca *Ziganoy Sg. Inc.* lascia l'Adriatico nel 2009 e con il nome di *Besylbiz* naviga per poco più di un anno nel Mar Nero. A fine 2010 passerà alla compagnia di Stato della Guinea Equatoriale *Maurico Ltd.*, col nome di *Asaba 2*, dove opera ancora, ultima testimonianza di unità medio-piccole, eleganti, che per tanti anni hanno collegato i porti dell'Adriatico. Dove un tempo dominavano le compagnie italiane, oggi ci sono soprattutto compagnie straniere. Questo un articolo comparso sul quotidiano di Pescara, *Che fine ha fatto la Tiziano? Le tante trasformazioni della storica motonave che compie 49 anni*, a firma di Bruno Barteloni, il 19 novembre 2019:

Che fine ha fatto la Tiziano? Le tante trasformazioni della storica motonave che compie 49 anni. Sembrava un colosso dei mari, la Tiziano. In quella piccola fessura del porto canale c'era giusto lo spazio necessario per questa motonave costruita nei cantieri navali Apuania di Marina di Carrara. [...]. «Il varo avvenne il 18 ottobre del 1970 e la motonave approdò a Pescara qualche anno dopo grazie all'interessamento dell'imprenditore Gino Santori, capace di coinvolgere la Camera di Commercio e l'Unione Industriali in un progetto a sfondo turistico ed economico di vitale importanza per l'intero indotto cittadino. [...]. La rotta Pescara-Spalato veniva garantita nel periodo estivo anche 5 giorni a settimana, con collegamenti costanti tutto l'anno fino al 1981, quando poi passò nelle mani della *Adriatica Navigazione* di Venezia. Durante i mesi

freddi le partenze dall'Italia si spostarono a Bari, Ancona e Trieste, con Pescara in grado di gestire soltanto il flusso di turisti nel periodo di alta stagione.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 merc. 22.30	lun. 23.00 mart. 23.00 merc. 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
1.a colazione		
Pranzo o cena da Lit.	3.000	

prezzo medio

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 Meoni

SCONTO DEL 50% SULLA TARIFFA AUTOVEICOLI del viaggio di ritorno per-dallo stesso porto già conteggiato e per-da porto diverso da conteggiare la 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

Brochure trasporti della *Tintoretto* e della *Tiziano* (1976-1977).

²⁹ *Che fine ha fatto la Tiziano? Le tante trasformazioni della storica motonave che compie 49 anni* <http://www.ilpescara.it/cultura/motonave-tiziano-pescara-spalato.html>. Ultimo accesso 7 aprile 2020.

Un'altra nave appartenente alla flotta *Navigazione Adriatica* era la *Valfiorita* (ex Perth, ex Lafonia), un piroscafo costruito in Gran Bretagna nel 1915 (Caledon SB & Yard) e che dal 1915 al 1956 tenne la rotta Bari-Dubrovnik. Fu poi acquisita dalla società di Lolli Ghetti per varie rotte, soprattutto come traghetto, e usata inizialmente dopo l'avvio della nuova società armatoriale. Venne disarmata nel 1962.



Valfiorita a Barletta, probabilmente estate 1962.

Capitolo 8

Le origini di un impero crocieristico

Finita l'epoca dei grandi flussi migratori e delle grandi rotte transatlantiche le compagnie di navigazione si trovarono senza passeggeri migranti. In parallelo, però, si stava sviluppando la moderna industria crocieristica dove la crociera veniva intesa come viaggio su nave attrezzata, di durata variabile dalla settimana al mese. Era un'industria che univa le caratteristiche del trasporto viaggiatori e dell'intrattenimento e che impiegava già negli anni Settanta motonavi di medie-grosse dimensioni. Il tipico modello di crociera cominciò a prevedere intrattenimenti con attività sportive e ricreative, e vari scali in città d'arte e luoghi di richiamo turistico. Era un nuovo modo di concepire il viaggio e la vacanza che attrasse dapprincipio la vasta classe media americana ma che presto si estese anche in Europa.

Interessato alla nuova industria, nel 1973 Boris Vlasov acquistò la *Silverline*, una società che possedeva il *know-how* necessario per questo business. Undici anni più tardi, nel 1984, Vlasov fondò la *V-Ships* con vari soci.³⁰ Questi forniva le navi mentre gli altri, tutti professionisti del mare e capitani di lungo corso, prestavano la loro opera. La crescita della *V-Ships* nel corso dell'ultimo quarto del XX secolo è stata notevole. Boris

³⁰ I soci erano Mauro Terrevazzi, Tullio Biggi, Roberto Giorgi ed Ettore Bonaventura. Il gruppo era controllato al 50 % da Vlasov.

Vlasov, con la consulenza costante di Antonio Lefèbvre (poi socio), acquisì il controllo della *Sitmar*.

Un'importante connessione d'affari, per Lefèbvre, fu la consulenza prestata alla *Fincantieri*, che a fine anni Ottanta era in piena decadenza. Dopo le grandi commesse degli anni Ottanta e la costruzione di navi famose nel mondo come la *Michelangelo*, la *Raffaello* e la *Leonardo da Vinci*, gli ordini cominciarono a mancare anche per paura, da parte degli armatori, di diventare ostaggi del sindacalismo italiano. A quel tempo capitava sovente che le maestranze non consegnassero le navi finite in mancanza di nuovi ordini. Per questo motivo, gli armatori preferivano costruire le navi in Finlandia e in Germania. Antonio Lefèbvre D'Ovidio persuase Vlasov a costruire in Italia garantendo la consegna grazie al suo expertise consulenziale e ai suoi contatti, procurando anche i contributi offerti dallo Stato italiano per la cantieristica. Così, nel 1987, fu rilanciata la *Fincantieri* come gruppo competitivo in grado di costruire navi da trasporto e da crociera, e quel rilancio sarebbe durato oltre un ventennio.

Una terza nave venne invece ordinata in Francia. Durante la formalizzazione di questo ordine Vlasov decise di vendere la *Sitmar*. Lefèbvre lo convinse a vendere la maggioranza e a rimanere socio. In quel caso l'ordine delle due navi sarebbe stato fatto direttamente dalla *Sitmar*. Durante la transazione, Vlasov si ammalò e morì lasciando nel testamento di concedere la vendita a Lefèbvre. Questi acquisì il 51% della *Sitmar* (compresa la *Prometheo*, società lussemburghese che la controllava) con facoltà di arrivare sino al 66%. Quando l'ordine fu perfezionato, tra il 1988 e il 1989, la P&O Cruises, divisione del colosso americano Princess Cruises, si offrì di acquistare il 100% della *Sitmar* comprese le 3 navi ordinate e in costruzione. Il board del gruppo Vlasov voleva vendere la

Sitmar e Antonio Lefèbvre acconsentì nonostante le clausole. Fu concordato con la *Sitmar* che, anziché arrivare, come da contratto, all'acquisizione da parte del Lefèbvre del 66% della società, si facesse valere l'acquisizione anticipatamente in modo da poter vendere. In caso contrario la dirigenza della Princess poteva cambiare idea. L'operazione, che aveva un valore di circa 120 milioni di dollari da parte del solo Lefèbvre, fu infine conclusa e fu considerato un ottimo affare sia per l'acquirente che per il venditore.³¹ A quel punto le strade dei Vlasov e di Antonio Lefèbvre si divisero per seguire diverse opportunità. Tuttavia, una compagine societaria cui aveva partecipato Vlasov, la V-Ships, diverrà parte in causa delle successive imprese armatoriali di Antonio.³² Infatti prima di dividersi, Vlasov e Lefèbvre D'Ovidio avevano fondato la *Silverline*, che fu poi venduta, e soprattutto la *Silversea Cruises*. In questa società il gruppo Vlasov, ovvero la V-Ships, fece da socio tecnico al 10%, prima di essere completamente liquidato.

³¹ «Shipping world & shipbuilder», (1994) Volume 195, p. 7; «L'Espresso», (1995) n. 41, p. 158.

³² La divisione delle navi da crociera dei Vlasov comprese anche la *Radisson Seven Sea Cruises*, una partnership con il gigante del settore alberghiero e turistico Carlson Wagonlits, che nel tempo prese il nome di Regent, ultimo asset in cui Vlasov aveva il 50% delle navi, fino a venderla nel gennaio 2008.



Il primo amministratore della *Silversea* fu Mauro Terrevazzi (1935-2009) che era anche l'amministratore del gruppo Vlasov. Dopo la morte di Vlasov le redini vennero prese da lui, uno dei tre *triumviri* insieme a Biggi e Bonaventura. Ancora nel 1996 il Gruppo Vlasov fatturava 650 milioni di dollari, vale a dire circa 1.000 miliardi di lire dell'epoca. Poi venne imboccata una lenta parabola discendente, che ridusse la struttura all'osso. C'è da dire che a quel tempo si erano costituite grandissime società di armatori attive nel campo della crocieristica.

Capitolo 9

La convenzione Stato-*Sicula Regionale di Navigazione* del 1953

La Convenzione entrata in vigore con la legge n. 34 del 5 gennaio 1953, ordinava i servizi postali e commerciali a carattere locale dopo una pubblica gara vinta dalle *Società Navigazione Toscana, Partenopea, Navisarma e Sicula Regionale di Navigazione*. Simile a questa fu la convenzione poi firmata fra la *Ing. Carlo Lolli Ghetti Spa* e lo Stato per le linee adriatiche.

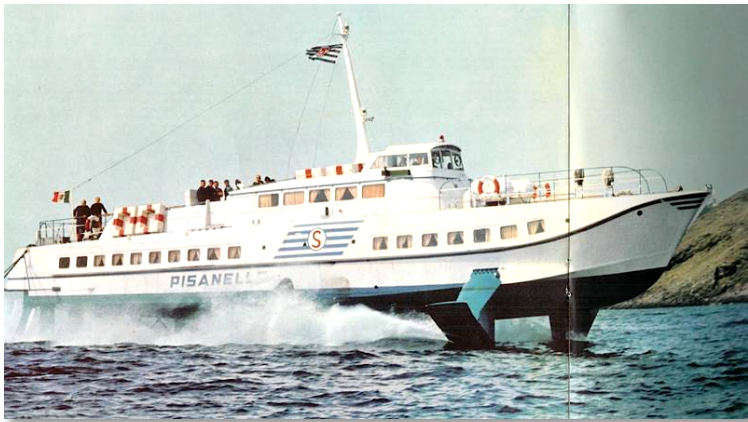
La *Sicula Regionale di Navigazione* si aggiudicò i servizi per le Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria. Dopo una fase di trattative e calcoli venne infine stipulata una convenzione il 2 dicembre 1953 con la società che veniva denominata «Sirena» nel testo stampato dal Ministero della Marina Mercantile, Direzione Generale Navigazione e Traffico Marittimo (Atena, Roma 1954), una convenzione della durata di 20 anni con sovvenzione annua, inizialmente ripartite in lire 427.128.100 dal 1 gennaio 1954 al 31 dicembre 1954, lire 425.032.100 dal 1 gennaio 1956 al 31 dicembre 1956, e lire 430.630.100 dal 1 gennaio 1957 al 31 dicembre 1973.

La convenzione fu firmata dopo parere favorevole del Consiglio Superiore della Marina Mercantile e del Consiglio di Stato. Questo era stato sentito in modo generico sullo “schema” e non sui punti (anche economici) della convenzione poiché vi era «urgenza dovuta alla necessità di provvedere

all'appalto dei Servizi [...] entro sei mesi dalla data di pubblicazione della legge del 5 gennaio 1953».

Le ragioni dell'urgenza erano chiare se consideriamo la vetustà delle navi della società che in quel momento garantiva, a prezzo di molta fatica, i collegamenti fra le isole con imbarcazioni vecchie e malandate, che talvolta impiegavano 10 ore per collegare Ustica a Trapani, e che in ogni caso erano considerate poco sicure.

Il Consiglio di Stato aveva accolto tutto, tranne qualche eccezione sollevata dalla ragioneria di stato che non veniva però menzionata nella Convenzione. Pertanto, la decisione era stata presa dal presidente Luigi Einaudi (1874-1961), dal vicepresidente Fernando Tambroni (1901-1963) e da altri due deputati, Modesto Panetti (1875-1957) e Antonio Gava (1930-2008). L'accordo era stato poi firmato di persona dal dottor Silvio Tranchini, direttore generale della Navigazione e del Traffico Marittimo e dal signor Enrico Mazzarella, presidente della Società per Azioni *Sirena*. Si disponeva all'art. 3 della Convenzione che la sovvenzione sarebbe stata pagata in rate mensile posticipate e in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il saldo avrebbe avuto luogo annualmente dopo aver ultimato il controllo sull'esecuzione dei viaggi. Si richiedeva al concessionario di inviare al ministero della Marina Mercantile tutti i documenti richiesti per la liquidazione delle rate mensili e del saldo.



All'art. 4 si specificava che la Convenzione era soggetta a revisione triennale in dipendenza delle variazioni del traffico, del prezzo dei combustibili, stipendi, indennità previsti dai contratti collettivi di lavoro e dal regolamento organizzativo. Questo metteva al riparo il concessionario dalle tre variabili più critiche del rischio d'impresa.

Lo Stato, evidentemente, considerava vitale l'espletamento del servizio. Sempre nell'art. 3 si fissavano i dati principali: gli introiti annui, fissati, ad esempio, in lire 21.900.000 per il primo triennio (compresi costi di nafta, paghe, indennità e contributi) e in 194.900.000 lire sino al 31 dicembre 1955.

La revisione, dunque, avrebbe avuto effetto dal triennio successivo a quello in cui si potevano verificare le variazioni ma soltanto quando tali variazioni avessero superato nel triennio, in aumento o in diminuzione, il 10% del prezzo convenuto e limitatamente alla parte eccedente la percentuale. La determinazione delle variazioni doveva essere accertata insindacabilmente dal Ministero della Marina Mercantile in collaborazione con quello del Tesoro. Il Ministero, poi, si

riservava di revisionare la convenzione in qualsiasi momento nel caso ravvisasse la necessità dei servizi per esigenze economiche e sociali.

All'art. 7 si determinava che le azioni del capitale sociale dovessero essere non meno del 75% del capitale stesso possedute da cittadini italiani o da enti riconosciuti italiane. Questa percentuale doveva essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale. Il Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale e la Direzione della Società avrebbero dovuto essere composti da cittadini italiani.

Alla composizione del Collegio Sindacale dovevano partecipare:

a) In qualità di membri effettivi: un funzionario designato dal Ministero del Tesoro, con funzioni di Presidente, e un funzionario designato dalla Marina Mercantile.

b) In qualità di membri Supplenti: un funzionario designato dal Ministero del Tesoro e uno designato dal Ministero della Marina Mercantile, poi un Magistrato della Corte dei Conti doveva assistere alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale per l'esercizio del controllo.

Queste disposizioni dovevano essere inserite nello Statuto della Società e tale inserimento costituiva condizione essenziale della concessione. In caso contrario la convenzione sarebbe stata dichiarata decaduta. All'art. 8 si determinava il domicilio legale della società in Piazza Mazzini n. 27 a Roma e sede di Armamento nei porti di Trapani e di Palermo.

All'art. 9 veniva precisato che la convenzione doveva assorbire la motonave *Egadi* di 770 tonnellate dalla *Ditta Cirrincione* con sede a Palermo. Dopodiché avrebbe dovuto assegnare alle linee unità nuove o di recente costruzione di cui si specificava il tonnellaggio:

a) Dal 1 gennaio 1956 una nave di stazza lorda minima di 450 tonnellate da adibire alla linea 1 (allegato 1).

b) Dal 1 gennaio 1957 una nave di stazza lorda minima di 450 tonnellate da adibire alle linee 2 e 3 (allegato 19).

Si chiedeva di presentare i piani e i dati relativi a quelle navi entro 6 mesi dalla concessione. Prima di allora si poteva iniziare il servizio con navi noleggiate o di proprietà purché riconosciute dal Ministero della Marina Mercantile.

All'art. 10 si precisava che lo Stato aveva il diritto di rilevare le navi allo scadere dei 20 anni di convenzione a un prezzo stabilito da un collegio peritale, e all' art. 11 si precisava che lo Stato aveva diritto di noleggiare per i servizi straordinari le navi di proprietà del concessionario e si precisava un compenso regolato.

Si richiedeva che la forza minima degli equipaggi dovesse corrispondere a quelle previste dalle apposite tabelle di armamento approvate dal Ministero della Marina Mercantile a seconda del tonnellaggio e del tipo di nave. Così il reclutamento del personale di bassa forza e i contratti relativi dovevano avvenire in base alle tabelle. All'art. 13 però si chiedeva che nella prima assunzione del personale occorrente si dovesse assumere il personale amministrativo e navigante

(Stato maggiore) alle dipendenze del precedente concessionario *Ditta Andrea Cirrincione*.

La Società *La Meridionale* aveva avuto una convenzione dal 1950-1951 con proroga a tutto il 1953.

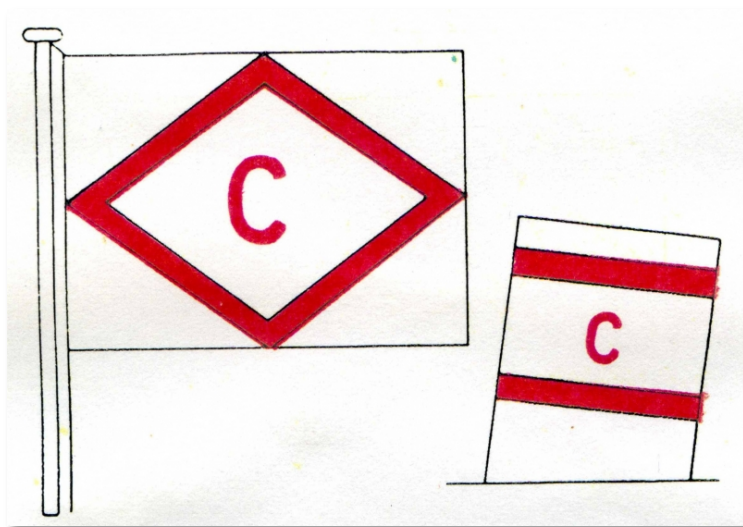
La Meridionale aveva rilevato le linee nel gennaio del 1945 riattivando i collegamenti con Pantelleria, Isole Pelagie, Egadi e Ustica utilizzando il Piroscapo *Ustica*, unica unità sopravvissuta al conflitto mondiale. Nell'aprile si aggiunse il gemello *Lampedusa*, affondato a Palermo nel 1943 causa attacco aereo. Le due navi mantennero le linee Trapani-Isole Pelagie e Palermo-Trapani con quattro partenze mensili per ciascuna linea nonché la Palermo-Ustica quindicinale.

Fu affiancato per il servizio trisettimanale Trapani-Egadi il rimorchiatore *Trinacria*, preso a noleggio. Il piroscafo *Mazara*, affondato in Porto a Genova nel 1944, venne recuperato e nel luglio 1947 riprese servizio sulla linea settimanale Trapani-Lampedusa-Porto Empedocle, affiancandosi all'*Ustica* in linea settimanale Trapani-Pantelleria e decadale Palermo-Trapani, mentre il *Lampedusa* percorreva la linea bisettimanale Palermo-Ustica.

Il 31 dicembre 1946, la situazione era questa: alla scadenza delle sovvenzioni del 1925, queste erano state prorogate di anno in anno sino al 1949, quando le suddette linee vennero assegnate in via provvisoria alla *Ditta Cirrincione Andrea fu Salvatore & C.* avente sede a Palermo in via Molo 72,³³ rese definitive il 3 gennaio 1951 con validità sino al 31 Dicembre

³³ Esiste una famiglia Cirrincione che ha avuto fra i suoi esponenti molti marinai, come l'ammiraglio Armando Cirrincione. Ufficiale del Genio Navale, è stato capo del corpo dal 1992 al 1996.

1953. Si comprende bene come la provvisorietà delle concessioni annuali avesse reso impossibile un rinnovo della flotta come avvenne poi con l'acquisizione della convenzione della *Sirena*.



Bandiera e funnel logo della *Andrea Cirrincione*.

Intanto, allo scadere della convenzione con *La Meridionale*, la ditta *Cirrincione* rilevò i tre piroscafi *Lampedusa*, *Mazara* e *Ustica* e noleggiò il piroscafo *San Vito* di 173 tonnellate, ribattezzandolo temporaneamente *Capo Gallo*; mentre nel giugno 1952 venne acquistata la motonave danese *Ostbornholm* di 797 tonnellate, costruita nel 1939 e ribattezzata *Egadi*, per il totale ripristino delle linee.

All'art. 16 si precisavano le conseguenze che potevano scattare in caso di interruzione, sospensione o abbandono di servizio se non dipendenti da causa di guerra o altre cause di

forza maggiore. Al 17 si regolava la decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. All'art. 18 si precisava che il concessionario non aveva il diritto di distogliere le navi adibite alle linee per eseguire viaggi fuori convenzione senza l'autorizzazione del Ministero della Marina, vietando così la partecipazione diretta o indiretta a trust, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere tendenti a modificare artificiosamente correnti di esportazione o di traffico, come pure svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della marina libera nazionale. Tali evenienze potevano far cessare la concessione. In tutti i casi di dichiarazione di decadenza o annullamento della concessione stessa, la cauzione poteva essere incamerata dallo Stato e il concessionario tenuto al risarcimento di tutti i danni che potevano incorrere all'Erario (art. 19).

Quanto alla cauzione, veniva fissata in una cifra corrispondente al 20% all'ammontare, in ragione di un anno, della concessione. E doveva essere prestata in titoli di Stato oppure mediante fidejussione di un Istituto di Credito di diritto pubblico o di banche di interesse nazionale o costituendo un'ipoteca di primo grado su una o più navi di proprietà del concessionario, che doveva essere assicurato presso una società italiana di assicurazione accettata dal Ministero della Marina Mercantile per una somma che garantisse l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza doveva esser girata a favore del Ministero. Altri articoli, il 21 e il 22, riguardavano la necessità di rivedere la concessione in caso di guerra e si nominava un collegio arbitrale da riunirsi a Roma per risolvere le controversie.

Quanto alle linee, queste venivano stabilite in questo modo: ciascuna delle linee avrebbe dovuto effettuare annualmente, il seguente numero di viaggi:

Linea 1: viaggi 208

Linea 2: viaggi 156

Linee 3, 4, 5: viaggi 104.

Per ogni viaggio in più sarebbe stata concessa la normale convenzione fino a esaurimento della somma prevista all'art. 2. In caso di traffico in aumento il Ministero poteva comunque autorizzare ulteriori viaggi.

Le linee erano:

Linea 1: Palermo-Ustica e ritorno, 4 volte a settimana

Linea 2: Trapani, Favignana, Levanzo, Marettimo e ritorno,
3 volte a settimana

Linea 3: Trapani-Favignana e ritorno 2 volte a settimana

Linea 4: Trapani-Pantelleria e ritorno 2 volte alla settimana

Linea 5: Porto Empedocle, Linosa, Lampedusa, Pantelleria
e ritorno bisettimanale.

Il capitolato descriveva poi il servizio: orari, comportamento nei porti di approdo, velocità, l'uso di navi nuove o di recente costruzione (artt. 1-7).

All'art. 8 si specificava che le navi nuove dovevano essere obbligatoriamente costruite in cantieri italiani e che i relativi piani di costruzione dovevano essere preventivamente presentati al Ministero della Marina Mercantile con le specifiche per approvazione.

Capitolo 10

La differenza con il sistema delle privative

Si è fatto cenno a una certa somiglianza con la concessione riservata all'*Amministrazione della Navigazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie* da parte del Regno borbonico. Esiste una somiglianza di forma ma non di sostanza: la concessione, di fatto, viene remunerata con un corrispettivo che tende a coprire il servizio che la società concessionaria fornisce allo Stato. Questo rende meno rischioso l'affare. La privativa assicurava che un certo servizio venisse garantito in esclusiva alla società a cui veniva fatta la concessione. Soltanto per alcune classi di servizi veniva anche concessa una remunerazione, in quanto la società di navigazione forniva un servizio, come ad esempio il trasporto regolare di posta e pacchi, che lo Stato non poteva fornire. Dunque, le somiglianze ci sono: le tariffe di trasporto tendevano a garantire un guadagno alla società concessionaria, comunque assicurata nelle perdite in caso di mancati introiti, per carenza di merci da trasportare o di persone. La privativa, tuttavia, anche se somigliava alla concessione aveva un'altra funzione, e questo era il suo significato primario: introdurre o perfezionare un servizio, dispositivo, ramo d'industria altrimenti assente nel luogo d'introduzione. Così fu per l'introduzione del primo battello a vapore *Elisa* nel 1817 ad opera di Pierre Andriel e dei successivi battelli della

compagnia napoletana *Amministrazione della Navigazione a Vapore*.

Il sistema delle privative esisteva nel Regno delle Due Sicilie già prima del Decennio francese, ma viene regolato in modo organico soltanto il 2 marzo 1810. Fu in quell'anno che, riprendendo un analogo provvedimento che era stato stabilito in Francia nel 1781, si introdusse un organico sistema di privative o privilegi. Si distinguevano, a tal proposito, tre diverse tipologie di privative: quella di invenzione, di perfezionamento e di introduzione. La *privativa di invenzione* veniva concessa all'inventore di una scoperta del tutto nuova; la *privativa di perfezionamento*, per vari aspetti simile alla prima, concerneva il perfezionamento a un'invenzione già conosciuta; la *privativa di introduzione*, che riguardava il caso specifico qui trattato, consentiva al sovrano di proteggere chi introduceva, s'intende dall'estero, dispositivi o processi o intere industrie o rami di industrie, quando queste fossero assenti nel paese di introduzione, però tutelate da un privilegio nel paese d'origine. Il diritto di privativa tutelava per 5 anni prorogabile per altre due volte sino a un massimo di 15 per ragioni di pubblica utilità.

Chi voleva far richiesta di privativa doveva stendere una domanda che descriveva l'oggetto, la tecnologia o il processo da introdurre, da depositarsi presso le Intendenze locali. La domanda veniva poi esaminata dal Ministero dell'Interno che stilava un rapporto ed eventualmente un esame preliminare della richiesta, obbligatorio soltanto quando si poteva profilare un pericolo per la salute pubblica o la sicurezza (esplosivi, avvelenamenti). Se l'esame era positivo, il progetto di privativa veniva sottoposto al Sovrano che faceva pubblicare il permesso con l'indicazione che il progetto andasse realizzato

entro un anno, con pena di decadenza. Si prevedevano varie tutele per il beneficiario che poteva chiedere di sequestrare contraffazioni e richiedere anche il risarcimento degli eventuali danni e poteva anche vendere il privilegio.³⁴

Frequentemente, i titolari di privilegi accedevano poi ad aiuti di carattere finanziario come prestiti agevolati e la concessione di locali.

I Borbone approvarono il sistema delle privative murattiano con una sovrana Risoluzione che fu applicata prima alla parte continentale del Regno (25 maggio 1816) e poi esteso alla Sicilia (4 giugno 1824). Se le leggi che regolavano questa materia non furono più toccate sino all'unità, il processo che portava alla concessione di privilegio, a partire dal 1824, fu sottoposto al giudizio di tre soggetti istituzionali con un esame

³⁴ *Bollettino delle Leggi del Regno di Napoli*, 1810, Tomo I, Stamperia Reale, Napoli, pp. 2010-2011. La prima bozza di questo decreto fu presentata da un funzionario francese, certo Le Riche, che era ispettore delle manifatture e direttore del Convitto del Carminiello al Mercato, v. 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. Il testo della proposta, che doveva ricalcare quella francese, fu pronto nel dicembre 1807, trasmesso al Ministero dell'Interno e approvato da Gioacchino Murat. Cfr. Adriana Tolomeo e Anna Portente, *Il progresso tecnologico nel Mezzogiorno pre-unitario*, Mapograf, 2 voll., v 1990-1991, Ivi, vol. I, p. 14. Del Giudice spiega, poi, come prima di questo provvedimento le privative venissero accordate nel regno in grazia di un semplice parere favorevole del ministero competente: Francesco del Giudice, *Notizie storiche del Regio istituto d'Incoraggiamento alle Scienze Naturali dalla sua fondazione fino al 1860*, Napoli 1862, p. 149.

sempre obbligatorio. Innanzitutto, ci voleva l'approvazione del Regio Istituto di Incoraggiamento, fondato nel 1806 da Giuseppe Bonaparte e considerato come un Corpo Accademico nel quale si riunivano i migliori scienziati e tecnici del Regno, il suo giudizio però non era definitivo e vincolante. Dopo il parere del Regio Istituto si passava alla Consulta di Stato, organismo formato da magistrati, amministratori, notabili, militari ed ecclesiastici, uomini molto più vicini al potere politico di quanto non fossero quelli del Regio Istituto di Incoraggiamento.³⁵ L'ultima istanza spettava al Consiglio Ordinario di Stato, organo supremo dell'amministrazione borbonica, nel quale il sovrano, con i suoi ministri, prendeva decisioni importanti per la vita del paese. Tutte le decisioni che riguardarono l'introduzione di tecniche relative all'industria tessile, cartaria, dell'illuminazione a gas, del trasporto ferroviario, della tecnologia dei battelli a vapore, della carta da parati e di molti altri aspetti passarono attraverso questi tre gradi di giudizio ed esame.³⁶

³⁵ A questa Consulta di Stato fu affidato l'esame delle privative proprio nel 1824 e il suo parere era vincolante.

³⁶ Questo brano riprende un'analoga discussione presente nel libro Mario A. Iannaccone, *Se non rischi non ottieni. Storia dell'Amministrazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie (1817-1865)*, 2019 e 2020. Cfr. *Regolamenti da osservarsi per il Consiglio di Stato da tutti i nostri ministri e segretari di Stato*, Stamperia Reale, Napoli 1826. Per un panorama più vasto, cfr. 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

Le procedure erano molto diverse, dunque, da quelle che nell'ordinamento repubblicano passavano per le commissioni competenti del Ministero del Tesoro, del Ministero della Marina Mercantile e della Corte dei Conti, e da altri passaggi, anche parlamentari. Ad ogni modo, le convenzioni moderne riservavano minor rischio d'impresa: i servizi venivano comunque remunerati per il fatto stesso di essere attivati e di garantire collegamenti fra le isole. La privativa di introduzione e di perfezionamento era soggetta a notevoli rischi d'impresa e non era protetta, come dimostrano i casi di rovesci e di passaggi di proprietà a partire dal 1817 e la rinuncia di vari soggetti che dovevano introdurre la navigazione a vapore, con i relativi servizi di trasporto posta e passeggeri, vicende che sono raccontate nel citato libro, *Se non rischi non ottieni* (il titolo è ispirato dal motto della Compagnia napoletana).

Convegno di Studi a Napoli del 22-23 febbraio 2007, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2007.

APPENDICE 1

(Convenzione 19 aprile 1961)

Breve introduzione

La Convenzione qui di seguito riportata, e firmata nell'aprile del 1961 da Lolli Ghetti per la Società Ing. Carlo Lolli Ghetti, con sede operativa ad Ancona e sede legale a Roma, presso lo studio di Antonio Lefèbvre D'Ovidio, è simile a quella stretta qualche anno prima dalla *Sicula Regionale di Navigazione* con lo Stato, società nella quale lo stesso Lolli Ghetti entrava in seguito acquisendone il controllo operativo. Come si può facilmente verificare, anche confrontandola con gli scarni articoli delle Privative che venivano in essere nel Regno delle Due Sicilie, e che vengono discusse nel libro dedicato *all'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie*, il tipo di accordo è del tutto diverso: lì veniva data, fondamentalmente, la licenza di usare in esclusiva in alcune tratte segnalate i battelli a vapore e venivano pagate le merci o i dispacci portati per conto dello Stato, o i diplomatici, politici, soldati trasportati per conto dello Stato. Alcune tratte che non avevano convenienza economica per l'Azienda venivano, talvolta, e quasi sempre per brevi periodi, sussidiate ad experimentum. Tuttavia, l'impianto dei Decreti con i quali si conferiva la privativa (come il Decreto del 2 dicembre 1823) non avevano nemmeno lontanamente la completezza di quello presentato nelle pagine successive, anche se, in fondo, la materia regolata era la stessa: il trasporto protetto di merci e persone in precise tratte. Nel caso delle Convenzioni conferite a licitazione privata nel 1953 e nel 1961, ogni singolo aspetto, dalle rotte, al personale, ai prezzi dei biglietti, al sussidio dovuto, ogni singola possibile eccezione, tutto era debitamente precisato e discusso.

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. », sede 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 seicentotrentaduemilioniottocentotrentasettemilatrecento);

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;

L'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 (seicentotrentaduemilioniottocentotrentasettemilatrecento).

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 (seicentotrentaduemilioniottocentotrentasettemilatrecento).

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) 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: L. 31.500.000;
- b) combustibili: L. 55.577.907; (Diesel oil tonnellate 2.646.567 per L. 21.000);
- c) paghe, 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 noleggiate, 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 è 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 Ministero 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, nonché 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, espletta 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 distogliere 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 delle 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 sleale 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 constatazione degli addebiti, potrà dichiarare decaduta la concessione, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 18.
Incameramento della cauzione e risarcimento dei danni

Nei casi 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'Esercito.

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 tra 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 revocata 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
IBMA

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-Flume-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-Flume-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

LINEA 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
IBMA

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.

Per i 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, pronte 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:

$$S_1 = S - (a + b)$$

in cui:

S_1 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

$$a = S - \left[\frac{S}{2} + \frac{S}{2} \left(\frac{V_1}{V} \right)^3 \right]$$

$$b = S - \left(0,65 S + 0,35 S \frac{T_1}{T} \right)$$

nelle quali:

V_1 rappresenta la velocità effettiva

V rappresenta la velocità prescritta

T_1 rappresenta il tonnellaggio effettivo

T 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 I 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;

l) 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 allagamento 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 noleggate 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 accetterà 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 I 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, oltretutto 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 mantengano 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 suaccennate 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 di stabilità, 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'eccezione 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 cassellari adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tale ambiente, ove occorra, saranno collocate le cucette 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'inizio delle corrispondenze agli uffici sarà fatto in buste modello 146-A, 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 pieghi 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 nel 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. 5,40 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 20 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 a 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 paranco.

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. 1080;
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 del 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 adempisse 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 e 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 capitolato, 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 indigenti 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. 4) 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) ai 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 essere 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 occorresse compiere per accertare l'applicazione delle disposizioni contenute nella Convenzione e nel presente capitolo. 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 controllare 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 penali

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 penali di L. 30.000 (trentamila) a L. 150.000 (centocinquanta-mila) 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 penali 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 penali di L. 15.000 (quindicimila).

Per qualunque altra irregolarità non giustificata la Società incorrerà in una penali di L. 15.000 (quindicimila) a L. 150.000 (centocinquanta-mila) 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 penali di L. 5000 (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 penali 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 penali 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 penali pari al quintuplo della differenza tra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto applicare.

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

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

Roma, addì 21 novembre 1960

p. Il Ministero della marina mercantile
IRMA

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

CARLO LOLLIGHETTI

(1846)

APPENDICE 2

5104

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

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,

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

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 Ibbia, 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 (seicentoquattordicimilioniottocentovantasettemilatrecento);
 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 728.812.454 (settecentotrentottomilionottocentododdecimilaquattrocentocinquantaquattro);
 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 749.524.300 (settecentoquarantatremilioncinquecentoventiquattromilatrecento);
 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 614.897.300 (seicentoquattordicimilioniottocentovantasettemilatrecento) ».

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. 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 x L. 21.000);

dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 64.231.433 (diesel

oil tonn. 2.646.567 x L. 21.000; gas oil tonn. 447.766 x L. 19.326);

dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 65.804.897 (diesel

oil tonn. 2.646.567 x L. 21.000; gas oil tonn. 529.183 x L. 19.326);

dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 55.577.907 (diesel

oil tonn. 2.646.567 x 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 noleggiate, 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 IBBA

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

Carlo LOLLIGHETTI

(7570)

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
 29 aprile 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;

Decreto:

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 sarà 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 — iniziatosi 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 - Spalato - Sebenico - Zara - Ancona;

dal 1° maggio 1966 al 30 giugno 1980: Ancona - Zara - Sebenico - Spalato - 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 costituenti 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 (seicentoquattordicimilionitocentonovantasettemilatrecento);
 dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1965: L. 728.812.454 (settecentototomilionitocentododocimilaquattrocentocinquantaquattro);
 dal 1° luglio 1965 al 30 giugno 1966: L. 828.378.616 (ottocentototomilionitrecentosettantottomilaseicentosedici);
 dal 1° luglio 1966 al 30 giugno 1980: L. 977.325.658 (novecentosettantasettemilionitrecentocinquantacinquemilaseicentoquattro) ».

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 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. 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-

traghetto 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 compartimenti wagens-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):

« 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. 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, una nave di tipo auto-

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 LOLLÌ GHETTI

(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;

APPENDICE 3

(Estratto Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, proroga concessione Linee Adriatiche)

LEGGE 27 febbraio 1978, n. 42, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, concernente la proroga dei termini di cui all'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, sul riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale. (GU n.58 del 28-2-1978) Vigente al: 1-3-1978. La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato; IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, PROMULGA la seguente legge:

Articolo unico

È convertito in legge il decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, concernente la proroga dei termini di cui all'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, sul riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale, con le seguenti modificazioni: L'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, è sostituito dal seguente: “Le convenzioni stipulate a norma delle leggi 5 gennaio 1953, n. 34, 26 marzo 1959, n. 178, e 15 dicembre 1959, n. 1111, tra il Ministero della Marina Mercantile e le società *Linee Marittime dell'Adriatico* e *Navigazione alto Adriatico* per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dei settori “E” (medio Adriatico) ed “F” (alto

Adriatico) cessano di avere efficacia alla data del 31 dicembre 1978. Per regolare la gestione dei servizi di cui al comma precedente nel periodo 30 giugno 1975-31 dicembre 1978, si applicano, in quanto compatibili, le norme dettate dagli articoli 7, 16 e 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684. A decorrere dal 1 gennaio 1979 per assicurare l'ulteriore sviluppo dell'interscambio commerciale con la costa orientale dell'Adriatico, il Ministro per la Marina Mercantile è autorizzato a corrispondere previa convenzione alla società per azioni *Lloyd Triestino di navigazione* il contributo annuo di avviamento previsto dall'articolo 4, lettera a, della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni". Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

Art. 1-bis. - A decorrere dal 1° gennaio 1979 per mantenere e sviluppare i collegamenti tra Trieste, altri scali del Friuli-Venezia Giulia e la costa istriana, nonché i collegamenti tra la costa occidentale e la costa orientale del medio e del basso Adriatico, il Ministro per la Marina Mercantile è autorizzato a corrispondere sovvenzioni rispettivamente alla società per azioni *Lloyd Triestino di navigazione* ed alla società per azioni *Adriatica di Navigazione* con le modalità previste dagli articoli 8 e 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni.

Le società per azioni di navigazione *Lloyd Triestino* ed *Adriatica* sono tenute ad assumere il personale navigante, che ne faccia richiesta, ancora iscritto nei ruoli organici alla data del 10 novembre 1977 ed in servizio alla data del 31 dicembre 1978, dipendente rispettivamente dalle società *Navigazione alto Adriatico* e *Linee marittime dell'Adriatico*. Il personale navigante iscritto presso le capitanerie di porto nei turni particolari delle società cessanti sarà iscritto nei turni

particolari delle società subentranti. Le società per azioni di navigazione *Lloyd Triestino* ed *Adriatica* sono tenute ad assumere il personale amministrativo, che ne faccia richiesta, iscritto nei ruoli organici o assunto a tempo indeterminato, effettivamente impiegato per la gestione delle linee, previo accertamento del Ministero della Marina Mercantile, dalle società cessanti al 1 novembre 1977 ed in servizio alla data del 31 dicembre 1978.

Al personale navigante ed amministrativo così assunto saranno riconosciuti, a tutti gli effetti, l'anzianità di servizio raggiunta al 31 dicembre 1978, nonché il grado e la qualifica raggiunti al 1 novembre 1977; ulteriori progressioni di grado e di qualifica raggiunti dopo il 1 novembre 1977 saranno riconosciuti soltanto se derivanti da vacanze effettivamente verificatesi dopo la predetta data. Le società per azioni di navigazione *Lloyd Triestino* ed *Adriatica* sono tenute ad acquisire il tipo ed il numero delle navi che il Ministero della Marina Mercantile reputa necessari per il mantenimento delle linee di cui sopra. Il prezzo di acquisto o il canone di noleggio del naviglio sono determinati sulla base della valutazione di mercato, tenendo conto anche degli ammortamenti già effettuati. La sottoscrizione definitiva dei relativi contratti da parte delle società di navigazione *Lloyd Triestino* e *Adriatica* è sottoposta a preventiva autorizzazione da parte del Ministro per la Marina Mercantile che sarà data in riferimento alla idoneità specifica del naviglio ed alla congruità del prezzo, sentito il parere tecnico del Consiglio Superiore della Marina Mercantile.

Art. 1- ter. Il primo comma dell'articolo 2 della legge 19 maggio 1975, n. 169, è sostituito dal seguente: "Il Ministro per la Marina Mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee di cui al precedente articolo 1, con le

modalità previste dal primo comma dell'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni”.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 febbraio 1978

Leone, Andreotti, Lattanzi, Stammati, Bisaglia, Colombo

Visto, il Guardasigilli: Bonifacio

INDICE NOMI

- Andreotti, Giulio, 126
 Andriel, Pierre, 101
- Barteloni, Bruno, 84
 Bibolini, Giovanni Battista, 10, 47
 Biggi, Tullio, 90
 Bisaglia, Antonio, 126
 Bonaparte, Giuseppe, 104
 Bonaventura, Ettore, 90
 Bonifacio, Francesco Paolo, 126
 Borbone (dinastia), 103
 Borda Bossana, Attilio, 55
- Cannatella, Giovanni, 43
 Colombo, Emilio G., 126
- D'Ovidio (famiglia), 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 (famiglia), 9, 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 (famiglia), 7, 8, 23, 44, 47
 Lefèbvre D'Ovidio (famiglia), 28, 31
 Lefèbvre D'Ovidio, Antonio, 7-10, 13-16, 19-21, 23, 26-29, 32, 44, 46, 48, 53, 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 (famiglia), 31, 77
 Lolli Ghetti, Carlo, 10, 32, 47, 48, 55, 70, 77, 80, 86, 107
 Lolli Ghetti, Glauco, 10, 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, 90
 Tranchini, Silvio, 92
 Ventimiglia, Emidio, 60
 Vlasov (famiglia), 20-23, 89
 Vlasov, Alexandre, 19, 20, 25
 Vlasov, Boris, 10, 20, 25-27, 87-90

Il presente volume è un'edizione privata.
È vietata la vendita al pubblico.