

sussidio annuo ed il rimborso delle tasse per il passaggio del canale: si sovvenzionò poi una nuova società costituita in Palermo, la " Trinacria ", per l'esercizio della linea per Costantinopoli e di quella per Corfù; e, infine, furono assicurate regolari comunicazioni con l'America del Sud, mediante la concessione di particolari agevolanze alla Società G. B. Lavarello.

Nonostante l'istituzione di queste nuove linee, però, la somma spesa dallo Stato annualmente non si accrebbe, ma rimase intorno agli otto milioni all'anno, per i ritocchi e le conseguenti riduzioni di sussidi operate nei servizi interni.

In tutto il periodo che va dal 1862 al 1877, le sovvenzioni venivano concesse sotto forma di compenso per il trasporto della posta; ma eccedevano, e fortemente, la misura di un nolo di mercato. Ciò dipendeva, non solo dal fatto che le Compagnie erano vincolate all'osservanza di itinerari, orari, ecc. per le necessità del servizio postale, ma anche dalle speciali condizioni imposte alle Compagnie nell'interesse del commercio nazionale, cioè: determinazione delle tariffe massime per i passeggeri e per le merci, ribassi di noli in determinate circostanze ecc. Si trattava, insomma, di sovvenzioni con carattere misto postale-commerciale.

In quel tempo le linee sovvenzionate erano esercitate da diversi armatori, fra cui più importanti le Compagnie Rubattino e Florio che, insieme, assorbivano poco più della metà delle sovvenzioni; ma, alla vigilia della scadenza delle convenzioni, nell'anno 1876, fallì la compagnia " La Trinacria " e allora il Florio ne rilevò il materiale ed assunse l'esercizio delle linee sovvenzionate. Si cominciava quindi a profilare la preponderanza di quelle Compagnie che poi dovevano fondersi costituendo la " Navigazione generale italiana ".

Alla scadenza delle convenzioni vigenti nel periodo sopra esaminato, tutti erano concordi nel riconoscere l'opportunità della soppressione delle sovvenzioni a quelle linee