

(come ad es. per una linea fra il continente e le isole di uno Stato o una linea coloniale a scopo postale e per passeggeri), sia per lo sviluppo di linee utili, cioè linee che si ritiene opportuno agevolare nella speranza che sorgano nuove correnti di traffico, quantunque in questo caso la sovvenzione rientri in pieno nella tesi protezionista.

Però se le sovvenzioni si allontanano dai sani criteri economici e cioè se eccedono i giusti limiti, possono arrecare nocumento alla marina mercantile libera, mettendola in condizioni di schiacciante inferiorità oltre a determinare un forte onere per lo Stato, la cui somma inutilmente grava sull'economia nazionale.

99. - Le linee sovvenzionate italiane. — Possiamo distinguere i servizi delle linee sovvenzionate vigenti in Italia (R. D. 1° dicembre 1923) in due categorie:

1) *Servizi indispensabili* concernenti le comunicazioni fra il continente e le isole, le isole fra loro, le colonie. Questi servizi sono retribuiti con sovvenzioni fissate per 20 anni e con disciplina rigorosa. Fra i servizi indispensabili di una certa importanza notiamo:

a) Gruppo per le comunicazioni con la Libia e le colonie d'oltre Suez e per le varie linee Civita-vecchia-Terranova concesse alla CITRA (sovvenzione annua 43 milioni di lire);

b) Gruppo Napoli-Palermo concesso alla FLORIO (sovvenzione annua 23 milioni 650 mila lire);

c) Gruppi minori (Arcipelago toscano; Partenopeo-Pontine).

2) *Servizi utili* concernenti le comunicazioni che collegano l'Italia ai principali centri commerciali marit-