

1895 scese in mare a Sestri Ponente il primo degli incrociatori corazzati del tipo "Garibaldi" che sarà riprodotto in numerosi esemplari per la marina argentina, spagnola e giapponese, oltre che per la marina italiana. L'industria costruttiva si sviluppò, inoltre, con il sorgere dei Cantieri FIAT di Muggiano-La Spezia (che si specializzeranno in sommergibili e naviglio mercantile), dei Cantieri del Tirreno a Riva Trigoso, dei Cantieri Navali Riuniti di Palermo e Ancona, che prevedevano sia la costruzione di scafi che di macchine motrici e caldaie. Gruppi finanziari e società di navigazione furono invogliati all'investimento dei capitali e all'esercizio delle linee transatlantiche; sorsero nuovi complessi armatoriali e società di navigazione.

Nel 1889 veniva creata la Società Ligure Brasiliana con 4 piroscafi da 2.000 tonnellate e 1.300 cavalli vapore ognuno. Nel 1899 nasceva la società Italia, con due piroscafi da 5.000 e due da 4.000 tonnellate, attrezzate per il trasporto degli emigranti. Tale flotta qualche anno dopo veniva potenziata con altre 3 unità maggiori, il *Verona*, l'*Ancona* e il *Taormina*, ognuna di 8.200 tonnellate. Nel 1904 sorgeva il Lloyd Triestino con un armamento iniziale di 6 piroscafi, ai quali cinque anni dopo si aggiungeva il *Principessa Mafalda* di 10.000 tonnellate e velocità di 18,5 nodi, che assumeva il primato nella linea del Sudamerica. Del 1906 è la costituzione del Lloyd Sabauda, con un servizio di tre transatlantici sulle rotte del Nordamerica e di altri due su quelle del Sud. Nello stesso anno aveva vita la Siculo Americana (Fratelli Pierce) con 3 piroscafi. La più salda organizzazione marittima italiana era tuttavia rappresentata dalla Navigazione Generale Italiana, con un complesso armatoriale sorto nel 1881, che svolgeva i servizi di traffico sovvenzionati nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano e che mirava all'esercizio delle grandi linee transatlantiche per le Americhe. Questa prospettiva fu molto importante per la Marina Mercantile perchè, concretatasi nel 1907 la fusione tra la N.G.I. e le Società Veloce, Italia, e Lloyd Triestino, che poi formeranno gran parte della flotta Finmare, la Navigazione Generale si lanciava all'esercizio delle linee transcontinentali, lasciando il