

centuale di motonavi sia a tutt'oggi modesta, pure la influenza di questo concorrente del piroscalo, nell'offerta totale del tonnelloaggio, comincia a fare sentire l'influenza della propria presenza. Dei 50 milioni di tonnellate di s. l. di piroscali (cioè bastimenti con macchina a vapore), 40,5 adoperano come combustibile carbone, 18,5 usano combustibile liquido, e cioè il 62,1 % del totale brucia combustibile solido, il 28,3 % combustibile liquido. Se dunque alla percentuale dei piroscali che adoperano combustibile liquido (28,3 %) aggiungiamo la percentuale delle motonavi (6,6 %) che pure adoperano combustibile liquido, possiamo dire che il 35 % del tonnelloaggio della flotta mercantile mondiale, consuma combustibile liquido (il 62,1 % consuma carbone), cifra che basta a farci constatare che una buona parte del tonnelloaggio offerto al traffico consuma residui della distillazione del petrolio greggio invece di carbon fossile.

Questi dati non sono però sufficienti a farci valutare l'efficiente economico del tonnelloaggio mondiale che l'industria armatoriale di tutti i Paesi è in grado di offrire al traffico marittimo. Vi sarebbero altri elementi da considerare e cioè le dimensioni, la forza motrice, la velocità, la differenza fra navi in legno, in ferro ed in acciaio, il rapporto fra stazza lorda e stazza netta, la proporzione del peso scafo rispetto al dislocamento, i mezzi d'imbarco, elementi il cui esame richiede uno studio dettagliato dando risultati così complessi ai quali, per un corso come il nostro, conviene rinunziare.

Nè la conoscenza di questi elementi è sufficiente per conoscere l'efficienza comparativa del tonnelloaggio mondiale offerto. Altri due elementi hanno grandissima