

	Riporto	46.896.000.000
Norvegia . . . . .		2.803.000.000
Domini Britannici . . . . .		2.699.000.000
Olanda . . . . .		2.645.000.000
Svezia . . . . .		1.329.000.000
Spagna . . . . .		1.136.000.000
Danimarca . . . . .		1.032.000.000
Grecia . . . . .		1.026.000.000
Altri paesi . . . . .		3.701.000.000

Totale 63.277.000.000 tonn. di stazza lorda

Questi dati quantitativi non sono però sufficienti a dare la misura dell'efficienza economica comparativa dell'industria armatoriale dei vari paesi. Oltre a considerare la *quantità* di tonnellaggio offerto dai vari paesi, per giungere ad un sicuro apprezzamento bisognerebbe tener conto di tutti quei requisiti, a noi già noti, atti a determinare la *qualità* del naviglio offerto. In tale modo si arriverebbe a conclusioni e risultati diversi per i diversi Stati.

In merito alla partecipazione dell'industria armatoriale italiana al traffico marittimo internazionale, diciamo che al 30 giugno 1927 la nostra flotta mercantile si componeva di 2.973.000 tonnellate di stazza lorda di piroscafi, 226.000 tonn. s. l. di motonavi, 187.000 tonn. s. l. di velieri, di cui 24.000 tonn. s. l. con motore ausiliario.

Più di 2/3 del nostro tonnellaggio totale rappresenta navi da carico, meno di 1/3 navi per passeggeri e miste.

Dal 1914 al 1927 il tonnellaggio della nostra flotta a propulsione meccanica si è più che raddoppiato, mentre la sua efficienza complessiva si può ritenere quasi triplicata, per l'aumento dei requisiti qualitativi.