

importanza e cioè: la *ripartizione* del tonnellaggio riguardo ai diversi tipi di traffico cui è destinato, e la *età comparativa* del tonnellaggio.

In merito alla *destinazione* per dare un'idea, sia pure grossolana, della maniera con cui il tonnellaggio mondiale offerto viene a ripartirsi i diversi tipi di traffico, diciamo che dei 63 milioni di tonn. di s. l. del naviglio autopropellente, 14 milioni sono destinati prevalentemente al traffico passeggeri, circa 41 milioni al trasporto di materie prime e merci in genere, 6 milioni, come navi-cisterne sono asservite al traffico dell'olio minerale, 2 milioni circa rappresentano bastimenti adibiti alla pesca, rimorchiatori, bastimenti di salvataggio e di servizio portuario.

In merito all'*età* del tonnellaggio offerto diciamo che si tratta di un elemento importantissimo dell'efficienza economica del tonnellaggio mondiale come lo è nella considerazione dell'efficienza economica della singola nave. Infatti, le navi di recente costruzione, sono dal punto di vista tecnico, in generale, più resistenti, sia perchè costruite con criteri moderni e quindi migliori, sia perchè più rispondenti ai criteri di migliore utilizzazione della capacità di carico, sempre che non si tratti di navi di « emergenza ».

Bisognerebbe così tener conto della percentuale di tonnellaggio che ha un'età superiore ai 25 anni. Questi elementi richiederebbero un esame troppo accurato mentre i risultati sarebbero variabili perchè dipendenti dal ritmo con cui la flotta mercantile si rinnova, ritmo che non dipende solo dall'esuberanza di tonnellaggio, che provoca una selezione del naviglio vecchio come meno efficiente, ma è anche dipendente da tanti altri fattori.