

al noleggiante per il trasporto per mare, nel fissare cioè il *nolo*, i suddetti elementi dovessero venire valutati caso per caso, come avviene in qualunque altra industria per gli elementi che formano il costo di produzione, aggiungendovi poi il *profitto dell'armatore*.

Ma l'indole del traffico marittimo esclude la possibilità dell'applicazione di questo sistema, particolarmente perchè il traffico marittimo si esercita in condizioni di prevalente libera concorrenza, concorrenza veramente internazionale, perchè il caricatore imbarcherà il proprio carico ed il passeggero sceglierà la propria cabina nel piroscafo di quell'armatore che offrirà le migliori condizioni, indipendentemente dalla nazionalità della nave.

Nè la distanza costituisce elemento essenziale (come ad es. nel trasporto per via ferrata). È vero che aumentando la distanza aumentano le spese relative al costo di produzione e quindi, a ragion di logica, sembrerebbe che l'armatore dovesse proporzionare il nolo al percorso poichè maggiore è il numero delle miglia coperte dalla nave, maggiore è la spesa. Nella realtà invece ha maggiore importanza della distanza fisica la *distanza economica*, e cioè quella relativa alla centralità o all'isolamento del porto dove la nave è diretta. Così, ad es., una nave che dovesse portare un carico da Bombay a Gibilterra dovrebbe pagare un nolo più basso del nolo richiesto per portare lo stesso carico da Bombay a Liverpool, essendo questa distanza 1250 miglia più lunga dell'altra. Ciò malgrado il nolo per Liverpool sarà inferiore al nolo richiesto per Gibilterra a causa del suo isolamento economico, dove la nave, sbarcato il carico, dovrà proseguire in zavorra mentre a Liverpool o in altri porti del Mare del Nord il basti-