

tenendo conto del costo di produzione, usa criteri diversi per le diverse classi. Il maggior numero dei viaggiatori di terza classe permette poi di compensare, sia pure in parte, il basso costo del viaggio e se anche non arrivasse a coprire il costo di produzione, l'alto introito ricavato dalle classi di lusso farà in modo da permettere il ricavo di un certo *profitto*.

Si capisce che quel che importa all'armatore è il *profitto*; che questo provenga poi da un *compenso* fra carico e carico poco importa.

Maggiore importanza ha la compensazione che si può ricavare fra un viaggio di andata ed un viaggio di ritorno. Quel che conta all'armatore è che il ricavato dei noli guadagnati in una o più gestioni, in uno o più anni, cioè in quello che chiamasi ciclo produttivo, sia tale da *coprire* gli elementi del *costo di produzione* e dargli infine un *profitto*.

L'armatore infatti, in generale, non ha la facoltà di stabilire il nolo che meglio gli conviene in base ai suindicati elementi del costo di produzione, ma deve sottostare alla *quotazione* che offre il *mercato dei noli* poichè il tonnello navale deve considerarsi come una *merce* continuamente domandata ed offerta ed a simiglianza di quanto avviene per il carbone, per il grano, per il cotone, per la lana, ecc.; si verificano delle transazioni che per diverse cause provocano l'aumento o la diminuzione della quotazione del corso dei noli per cui l'armatore, come dicemmo, è costretto a sottostare alle condizioni del mercato, particolarmente perchè il traffico marittimo si esercita in condizioni di prevalente concorrenza internazionale, in quanto qualunque armatore è libero di ordinare al comandante