

(contro 723.5 e 287.6 nell'anno precedente). — Il consumo di combustibile in complesso è stato di tonn. 2 585 935 (contro 2 383 069); il consumo medio per km.-locomotiva è stato di kg. 15.96 (15.07), con nuovo incremento dovuto alle più pesanti unità rimorchiate: sulla base della tonn.-km. si constata invece una forte diminuzione dovuta alla minore velocità, alla più elevata utilizzazione della forza motrice, alla riduzione del riscaldamento invernale dei treni: fra le circostanze tendenti ad accentuare il consumo si rammenta l'impiego di carboni di qualità inferiore e il servizio poco ordinato, in conseguenza delle frequenti modificazioni di orario. — L'inasprimento dei prezzi del combustibile fece salire il prezzo medio di addebito dei magazzini per il litantrace in natura da L. 90.23 a L. 144. 99 e la spesa totale da L. 217 916 142 a 382 578 259. Le qualità dei combustibili adoperati sono state determinate non da esigenze tecniche, ma dalle possibilità di approvvigionamento e specialmente dalle condizioni dei trasporti. Fu in quantità minima usato il litantrace americano, essendo risultato necessario riprendere il rifornimento in Inghilterra. Fu usato in proporzione assai superiore all'usuale il carbone in natura anzi che in agglomerati, sia per la maggiore convenienza economica che per l'inattività di talune fabbriche di mattonelle. Si consumarono sovente carboni grassi o di pezzatura minuta con minore rendimento: l'impiego delle ligniti nazionali è salito a tonn. 22 825, sebbene questo combustibile sia stato prevalentemente destinato alle industrie e alle ferrovie secondarie; si consumarono 25 528 tonnellate di coke, quantità molto minore di quella prima progettata, essendo cresciuta la richiesta di coke per altri usi. Verso la fine dell'esercizio si incominciò l'impiego largo di legna nelle regioni meridionali, utilizzando le disponibilità offerte dalla Calabria e Basilicata. Gli approvvigionamenti di combustibile si svolsero tra gravi difficoltà e sotto regimi vari, secondo l'evoluzione subita lungo l'anno 1916-17 dalla generale politica governativa per il carbone, descritta nel precedente annuario e in altra parte del presente: il Comitato centrale dei carboni creato dal D.L. 9 novembre 1916 n. 1510 ebbe sede presso l'azienda ferroviaria, e doveva intervenire anche col carbone importato per le ferrovie ad aiutare gli stabilimenti che non fossero riusciti a rifornirsi direttamente; col febbraio 1917 al Comitato sottentrò il Commissariato generale dei carboni, il quale assunse la gestione dei piroscafi e l'esecuzione dei contratti per l'approvvigionamento e prese in consegna le scorte di combustibile, addebitando mensilmente i quantitativi prelevati per l'esercizio ferroviario, così che la provvista per tale esercizio è conglobata nella generale opera dello Stato pei carboni.

La trazione elettrica è aumentata di 77 km. (giungendo a 454) essendo state attivate le linee Sampierdarena-Savona e Torino-Pinerolo.