

roviarie confinanti, lungo gli ultimi esercizi e la variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente:

	Interno	Vari- azion. percent.	Porti	Vari- azion. percent.	Importaz.	Vari- azion. percent.	Totale	Vari- azion. percent.
1916-17	26 999 485	+ 11.86	10 589 446	- 7.56	2 946 035	+ 9.45	40 534 965	+ 5.88
1915-16	24 136 625	+ 0.42	11 455 057	+ 15.73	2 691 761	- 27.94	38 283 443	+ 1.65
1914-15	24 026 783	- 7.72	9 898 382	- 8.69	3 735 310	- 17.61	37 660 475	- 9.08
1913-14	26 047 413	+ 4.30	10 840 887	- 6.36	4 533 572	+ 4.72	41 421 872	+ 1.32
1912-13	24 974 637	+ 1.99	11 577 615	+ 11.90	4 329 213	+ 1.44	40 881 465	+ 4.55
1911-12	24 487 244	+ 19.19	10 046 542	- 7.80	4 267 633	+ 3.62	39 101 419	+ 4.09

Il movimento complessivo delle merci ha subito un fortissimo incremento: l'incremento è anche più rilevante di quanto appaia dalle cifre esposte poichè oltre all'aumento nel carico è avvenuto un aumento anche più rilevante nella percorrenza media delle merci trasportate: il percorso medio del carro carico, da km. 9 829 nel 1913-14 è salito a 12 361 nel 1916-17. Questo prolungamento nel tragitto medio deriva dalle varie circostanze già ricordate, ed anche da un particolare fenomeno economico: il rialzo nel prezzo delle merci: le merci sono diventate tutte più « ricche » di quanto fossero prima e, malgrado i rialzi (relativamente tenui) nelle tariffe possono meglio sopportare le spese di trasporto: data la impellenza di alcuni impieghi si tende così a eseguire le provviste in luoghi anche remoti, poichè le spese di trasporto riescono pressochè trascurabili: senza i divieti di esportazione da provincia a provincia per molte derrate alimentari, il movimento e le difficoltà nei trasporti sarebbero stati sensibilmente maggiori. Come appare dalle cifre esposte, mentre il lavoro per le merci si mantenne assai attivo nelle stazioni dell'interno ed aumentò considerevolmente l'importazione dalle ferrovie estere e secondarie italiane, andarono invece scemando le spedizioni dagli scali marittimi verso l'interno, e ciò per effetto dei minori arrivi dal mare verificatisi, specialmente lungo il primo semestre 1917, per l'aspra azione del nemico. L'incremento nell'importazione da altre reti è in parte effetto dei minori arrivi dal mare e per una porzione notevole è dato dal movimento carboniero svoltosi intenso con la Francia a partire dal marzo: la cifra raggiunta quest'anno è sempre molto inferiore a quella degli ultimi anni di pace. Per il carico nei porti presentiamo qui appresso cifre relative alle principali merci (esclusi i trasporti per uso dell'amministrazione ferroviaria):