

e sopratasse da esse introdotte, il coefficiente sale rispettivamente a 82.19 e 86.15 % contro 78.73 e 81.74 % nell'anno 1915-16.

Durante l'anno 1916-17, come già durante i precedenti anni di guerra, l'amministrazione ferroviaria ha avuto a propria disposizione capitali assai limitati per esecuzione di lavori e aumento nella dotazione del materiale, malgrado la gran necessità di aumentare la disponibilità di rotabili ed eseguire lavori e ampliamenti, in vista dell'incremento nel traffico: la necessità si va ulteriormente accentuando con l'intenso logorio, cui materiale e impianti sono assoggettati lungo questi anni di guerra: dopo la guerra il bisogno di mezzi straordinari crescerà ancora, poichè in relazione ai nuovi orientamenti del traffico, saranno necessarie nuove comunicazioni, ampliamenti di scali, migliore arredamento nei porti e in località interne.

La lunghezza effettiva delle linee a scartamento ordinario, da km. 13 887.34 al 30 giugno 1916 è salita a 13 915.35 al 30 giugno 1917 (compresi km. 20.29 in territorio nemico occupato), in dipendenza di mutamenti vari, fra cui principale l'apertura all'esercizio della linea Tortona-Arquata (km. 24.51). La lunghezza delle linee a scartamento ridotto è cresciuta da km. 191.75 a 220.28. Della rete esercitata erano armati a doppio binario, al 30 giugno 1917, km. 3 116.31 con un aumento di km. 128.83 lungo l'anno.

Il trasporto delle merci, secondo che già ricordammo, si è svolto in condizioni anche più difficili degli anni precedenti. I trasporti militari sono molto aumentati specialmente per il vasto movimento connesso con la fronte balcanica, che si svolge lungo l'intera penisola. Crebbero pure le difficoltà per i trasporti del combustibile, essendosi iniziato il movimento per via di terra dai porti francesi dell'Atlantico; è anche cresciuto il traffico per i combustibili nazionali e malagevole fu talora lo svolgimento dei trasporti anonari. Gli espedienti adottati (rialzi delle tariffe e soppressione di treni) per alleggerire il movimento dei viaggiatori, non sortirono pienamente il risultato voluto: malgrado il peggioramento grandissimo nel servizio, questo traffico è tuttora assai intenso poichè non sembra che la popolazione sia conscia ancora del dovere civico di limitare al minimo i viaggi. Anche per i trasporti di merci le restrizioni imposte e gli inasprimenti di tariffe non sono valsi a limitare di molto il traffico. Tanto per i viaggiatori che per le merci, a risparmio di forza motrice, si è diminuita notevolmente la velocità. È in dubbio che il permanere di un discreto esercizio ferroviario a pro dei privati fra tante difficoltà, così come lo svolgimento regolare e intenso dei trasporti militari, e in complesso l'effettuarsi di un movimento quasi doppio di quello praticato prima della guerra, significa un mirabile successo tecnico per l'azienda. — Le cifre seguenti indicano il peso in tonnellate delle merci caricate in stazioni interne, nei porti e importate da reti fer-