

all'occorrenza trasportare la nuova strada. D'altronde è del pari incerto se questa conseguirà il fine di procurarsi il trasporto di tutte le merci calcolate; se una parte di esse soltanto vi sarà avviata, e quale; se basterà la tariffa proposta per ottenere la preferenza su quella ora osservata dai conducenti che trasportano sulle strade attuali ordinarie, sui canali e sui fiumi; se, ribassati da codestoro, com'è probabile, i prezzi de' trasporti, la concorrenza che ne deriverà sarà più o meno dannosa alla nuova strada; se tutte le merci registrate ai libri cui s'ebbe ricorso prendano poi realmente la direzione della strada medesima, e tutta la percorrano, ovvero vadano per altre direzioni, o si fermino ai vari punti intermedi d'essa. Ancora, è da vedersi se la premura maggiore o minore del trasporto di quelle merci indurrà a preferire in maggiore o minor grado i nuovi agli antichi veicoli, insomma, se tutte, o parte soltanto delle accennate circostanze, possano far mutare le abitudini commerciali, e in qual proporzione porgere, coll'impiego del nuovo mezzo di trasporto, un ragguardevole, medio o minimo prodotto.

Ognuno che consideri le preallegate possibili emergenze, comprenderà facilmente come ogni calcolo sur esse fondato sarà dunque men che sicuro, e come si possa egualmente concedere un privilegio profittevolissimo, ovvero accordare una concessione per niente vantaggiosa.

Cotesti motivi, per cui credesi difficilissimo il calcolo della spesa e della rendita presunta delle nuove vie, si dimostrano da ripetuti fatti irrecusabili.

Così, per esempio, le spese di prima costruzione delle strade belgiche salirono tra tutte oltre al doppio delle somme calcolate, e per alcune tratte anche oltre al triplo. La rendita ne' primi anni fu così esigua, che gli oppositori alle dette strade accusavano, con qualche apparenza di fondamento, il governo d'aver gravato il paese d'un nuovo ingentissimo debito per sopperire a quella spesa, senza conseguire un adeguato compenso. Ma, compiuta la rete fissata, meglio ordinate le tariffe, scorgesi dall'ultimo rendiconto (1844) che il provento netto già è tale da poter quasi bastare al pagamento degli interessi di quel debito, e che vi è inoltre fondata lusinga d'un ulteriore aumento, il quale assicurerà ancora la redenzione successiva del detto debito^h.

h. Vedi il documento n. 2⁸. Riscontri successivi, che vedonsi ne' pubblici fogli, dimostrano fondato il vaticinio nel primo semestre del 1845, i prodotti essendo ancora notevolmente cresciuti.

8. Cfr. in appendice il documento II, *Strade ferrate del Belgio. Ristretto del rendiconto della rendita e della spesa dell'azienda pel 1844.*