

maggio le radici si rifiutino al consueto lavoro e scuotendo la terra che li ricopre non chiedano anch'esse la loro parte d'aria e di luce! E badate che allora un tale rivolgimento umano non potreste chiamarlo un caso fortuito e imprevedibile, ma sarebbe invece l'effetto naturale di vostra colpa precedente, per troppo ingiusto e prolungato oblio.

Il terzo ed ultimo carattere della Società anonima, che mi servirà di passaggio alla questione giuridica, su cui s'impenna tutto il presente processo, è lo *spirito di speculazione*, che domina tirannico tutta la esistenza di quest'organismo economico e tutto sacrifica al risultato ultimo ed imperioso, che è il dividendo all'azionista.

Pensate infatti che una Società ferroviaria ha il monopolio di quell'unico mezzo forzato di comunicazione, che nella moderna civiltà rappresenta una delle conquiste maggiori del genio umano e dà al secolo XIX col nome di secolo rivoluzionario una gloria che sarà soltanto sorpassata da quella ideale di giustizia umana e sociale, che segnerà forse l'alba del secolo XX.

Ed appunto perchè la Società ferroviaria esercita questo monopolio, è essa che impone da sola le condizioni del contratto di trasporto, nell'orario e nei prezzi e il cittadino se è costretto a rivolgersi alla ferrovia non può che..... pagare e forzatamente subire l'una e l'altra di queste condizioni.

Da ciò risulta che la Società ogni anno incassa milioni a centinaia..... salvo ad invocare il caso fortuito quando invece di trasportare incolumi viaggiatori e merci, li espone ai disastri ed alla morte. E salvo poi a concludere con soverchia filosofia, come fece l'onorevole Tajani che « la ferrovia nacque omicida ed il disastro è congenito ad essa e che perciò..... bisogna rassegnarsi ».

Io credo invece che il disastro e la distruzione non siano fatalmente congeniti all'opera del genio umano; ma che essi ne insanquinino la benefica potenza sol quando l'applicazione ne viene falsata e contorta da soverchio spirito di speculazione. È solo per questo, non temperato da equanime spirito di umanità, che l'anonima Società non rifugge dallo sfruttamento continuato di quei piccoli e di quelle radici, di cui soltanto la somma degli'ignorati quotidiani sacrifici accumula il dividendo agli azionisti, al quale pur troppo, anche all'infuori dei sanguinosi, frequenti disastri, dovuti quasi sempre a soverchia economia di personale o di materiale, può bene applicarsi il verso foscoliano: « di che lagrime grondi e di che sangue »!

Signori del Tribunale. Venendo ora alla questione di responsabilità, è superfluo che io vi ripeta come in essa è bene tener molto chiare e distinte le varie forme e ragioni di questa responsabilità, perchè dal loro intreccio si è invece abilmente cercato di trarre partito a pro della Società ferroviaria.

È evidente che in questa causa si tratta della responsabilità penale per omicidio colposo per parte di Morea e Brambilla e della conseguente responsabilità civile per parte della Società e di quella speciale civile responsabilità che non nasce dal contratto di trasporto, ma da un delitto vero e proprio, per quanto non doloso, compiuto dai suoi commessi, secondo l'articolo 1153 del Codice civile.

Il valente rappresentante della pubblica accusa ha accampato anche, contro la Società, la diretta responsabilità civile che, secondo l'articolo 1151, spetta a colui che per un suo fatto arreca danno ad altri; ma io preferisco tenermi alla posizione più limpida e sicura del problema giuridico, già stabilita nella sentenza di rinvio.

Senonchè il problema della responsabilità in questo caso si è anche presentato, sebbene di sfuggita, sott'altro aspetto, ponendo il dubbio cioè se del disastro di Grassano spetti la responsabilità ad una colpa della Società ferroviaria *esercitante* e locataria o non piuttosto ad un errore dello Stato *costruttore* e *proprietario* della linea.

Tanto è vero che fin dalla prima udienza l'on. Tajani ci teneva appunto a constatare che « siccome lo Stato serba la proprietà della linea pur quando ne ha concesso l'esercizio, così è tenuto a garantirla dai possibili danni come a riparare quelli che avvengono ». Talchè, signori del Tribunale, se voi non prenderete la Società per la cuticagna della responsabilità penale nei suoi agenti, avverrà questo fenomeno strano ed immorale, che del disastro di Grassano i danni saranno pagati dallo Stato, vale a dire da tutti i contribuenti, comprese le stesse famiglie dei danneggiati!...

Ma io ho profondo convincimento che la vostra sentenza non cadrà in queste conseguenze di un'assurdità dolorosa, anche perchè l'indirizzo odierno della giurisprudenza è appunto quello di estendere sempre più la responsabilità civile di coloro che recano un danno; come basta anche a provarlo una recente sentenza della Cassazione di Roma (6 maggio 1891, Villers), per la quale fu deciso che « i committenti non possono essere ammessi a provare di non essere in colpa *per non avere potuto impedire* il fatto dannoso ».

Ed è questo un indirizzo altamente lodevole della moderna giurisprudenza. Poichè io sono d'accordo con Enrico Pessina, quando egli censura l'esacerbata penalità che il nuovo Codice ita-

fiano commina contro l'omicidio involontario, giacchè nei delitti colposi non è certo colla reclusione che si prevengono i danni futuri, o si risarciscono i danni passati ed il carcere anzi, in questi casi, urta contro il pubblico sentimento, che vede colpiti colla identica pena coloro che uccidono per meditata ferocia e quelli che disgraziatamente arrecano, senza volerlo, la morte altrui. Ed io credo appunto che un più rigoroso e sicuro risarcimento del danno debba essere in questi casi la sanzione sociale più conveniente.

Ma io vado anche più in là: per me il diritto nuovo, meglio e più vivamente germogliante dalle condizioni e dai bisogni della moderna società, anzichè sillogisticamente distillato dalle formole antiquate, deve stabilire il principio di puro buon senso e di giustizia sociale che *chi ha i guadagni deve avere le perdite*.

Se scoppia una locomotiva o si guasta una vettura, la Società spende per riparare il guasto, senza fare le sottili e spesso bizantine distinzioni giuridiche se sia colpa o caso fortuito. Per questo materiale, destinato ad una data impresa, ad una data speculazione, il capitalista come segna ogni giorno i guadagni, così mette in bilancio le perdite, ordinarie e straordinarie. Se muore invece o resta ferito un suo agente od un viaggiatore, ecco subito le intricate questioni sulla colpa e sul caso e sulla responsabilità diretta o indiretta, e insomma tutto un ginepraio di discussioni più o meno giuridiche, le quali tutte si riducono ad uno scopo: evitare il risarcimento del danno... sol perchè invece di macchine e di carri, si tratta di uomini!

E quello che avviene ora, per il disastro ferroviario, si verifica ad ogni infortunio sul lavoro, e i timidi riformatori stanno anche discutendo se l'obbligo della prova debba spettare al danneggiato lavoratore od al capitalista speculatore e tutta la santa archeologica indignazione dei giuristi classici si è sollevata quando si è osato proporre la inversione della prova, che in pratica poi non sarebbe che un'illusoria conquista a pro de' danneggiati.

L'unico principio vero di giustizia sociale è, ripeto ancora, che chi ha i guadagni debba sopportare le perdite, senza distinguere se queste avvengano nel capitale inorganico e materiale che serve alla speculazione, o nel capitale organico e palpitante ed umano di chi, o come lavoratore o come cliente forzato, è condizione indispensabile perchè la speculazione cammini ed i guadagni siano realizzati, giacchè senza il capitale vivo e palpitante che lo metta in azione, quello materiale ed inerte non darebbe un centesimo di profitto, per sola miracolosa propria virtù.

Ma poichè noi della causa presente dobbiamo occuparci non

secondo le aspirazioni del nuovo diritto, ma sulla base delle leggi vigenti, limitiamoci dunque alla positiva questione di responsabilità, penale negli odierni imputati, e civile nella Società Ferroviaria, di cui essi sono gli agenti.

A questo riguardo i punti culminanti della causa sono quattro: il guardiano Morea — la prova telegrafica — il teste Schiavone — la perizia geologico-ferroviaria.

Un solo io ne aggiungerò, relativamente al macchinista Brambilla, del quale pure la responsabilità parmi evidente e incontestabile, purchè in suo confronto non si parli di *negligenza*, come si è fatto finora, ma bensì d'*imprudenza*, come dirò fra poco.

Di quei quattro punti culminanti della causa, io, fedele alle promesse di non ripetere cose già dette, nulla dirò per quanto riguarda il guardiano Morea e la prova telegrafica, dopo l'eloquente, inconfutabile dimostrazione, che per questi avete udita dai colleghi Rizzuti e Lichinchi e dal rappresentante la pubblica accusa.

Accennerò solo, per Schiavone, due gemme giudiziarie che paionmi utilissime per lumeggiarne anche meglio la caratteristica figura.

« Prezioso testimone » lo chiama la relazione dell'inchiesta amministrativa. E prezioso e caro alla Società fu veramente il teste Gaetano Schiavone...

Movimenti dell'avv. Galateo.

Caro... non perchè costi, ma perchè fu il pernio su cui tutto si aggirò il vostro sistema defensionale, che tendeva a farlo passare come l'unico testimone di vista, che avrebbe provvidenzialmente osservato, dall'alto della sua masseria, com'egli disse con pittoresca frase, ammirabile nel linguaggio di un povero contadino « il bacio della frana col treno » e l'incontro simultaneo « come il cacciatore fa colla lepre ».

Il testimonio caro, nel senso usuale della parola, fu veramente un altro; il Motta, proprietario della collina franata e che venne ad attestare come per la terra scoscata e poi sbancata egli sia in trattative colla Società ferroviaria per un prezzo, che anche secondo le minori proposte della stessa Società, gli daranno più di 12 mila lire! È vero ch'egli ha ancora da esigere, perchè pare che i pagamenti per transazione amichevole siano altrettanto lenti che le contestazioni giudiziarie; ma ad ogni modo somma egregia e, per comune opinione, lautamente superiore al prezzo reale della terra perduta, anch'essa deprezzata dalla crisi che imperversa.

« Prezioso testimone » dunque, lo Schiavone, per la scoperta del quale io debbo veramente rettificare una piccola circostanza.

Non fu, come si disse, l'ispettore ferroviario Cocciola che primo trovò lo Schiavone, poichè l'ispettore Cocciola arrivò qualche ora dopo, pur sempre prima però delle autorità governative, sul luogo del disastro. Fu invece il capo-stazione di Grassano stesso, signor Trotta, che appena avvisato della catastrofe luttuosa, accorse alle 6 o alle 6 1/2 di quel mattino al casello N. 215 e là, sul binario, egli trovò lo Schiavone, che affermava il bacio della frana ed allora egli lo additava all'ispettore, che si fece premura di trascinarlo davanti al pretore, che redigeva quei famosi verbali, non voluti firmare dal tenente Caputo.

Vero è che l'avv. Tajani, sentendo tutta la importanza morale di questa circostanza, disse ieri che lo Schiavone, prima che al Trotta e al Cocciola, agenti ferroviari, aveva fatto le stesse dichiarazioni al carabiniere Neri. E poichè questo sarebbe veramente un dato prezioso, se fosse vero, io volli subito accertarmi; ma nè la deposizione scritta, nè quella orale del carabiniere Neri, come voi potete facilmente verificare, hanno una sola parola che nemmen di lontano accenni a simili attestazioni di Gaetano Schiavone, prima ch'egli parlasse col capo-stazione o coll'ispettore ferroviario.

E questa mia convinzione, o signori del Tribunale, a proposito del niun valore da darsi alla testimonianza Schiavone è così radicata ed irremovibile, sol perchè io l'attinsi viva ed evidente dalla voce del tenente Caputo, al dibattimento di Matera.

Ricorderò sempre l'udienza del 21 luglio al Tribunale di Matera, per questa causa famosa.

Nei giorni precedenti all'ansia dei contendenti avevano variamente corrisposto le deposizioni delle parti lese e dei testimoni di accusa; ma la impressione della verità andava pure sorgendo, a favor nostro, nella pubblica coscienza. Quand'ecco entra in scena Gaetano Schiavone, e nell'udienza del 19 luglio egli viene ad affermare, sebbene senza il pittoresco paragone del cacciatore e della lepre, germogliato dappoi nella sua non immemore fantasia, la caduta della frana contemporanea all'arrivo del treno!

Certo noi non ci vedemmo perduti, perchè troppi altri elementi di prova stavano contro questa testimonianza. Ma frattanto Schiavone sarebbe stato l'*unico* testimone di vista, ed è innegabile che la sua deposizione fu un terribile colpo contro di noi: e noi lo sentimmo.

Senonchè due giorni dopo, ecco venire il tenente Caputo. Le sue dichiarazioni, già per altre ragioni ci avevano rinfrancato, perchè egli faceva rivivere la terribile realtà dei fatti, di cui fu testimone e parte così magnanima, e questa bastava per risuscitare il senso

e la convinzione che la giustizia era e doveva essere per noi e con noi. Ma ad un certo punto, interrogato sulla redazione estemporanea di quei famosi verbali, egli ci fotografò la scena di Gaetano Schiavone, trascinato davanti al pretore da un agente ferroviario e da questi spronato a ripetere ciò che aveva detto a lui, colle frasi suggestive: « Ricordati che m'hai detto così e così » e le risposte monosillabe di Schiavone: « Sì, è vero ».

Fu una rivelazione per tutti. Ah, dunque tale era la credibilità di quell'unico preteso testimone di vista!

E quando il tenente Caputo, riconfermato dappoi dal delegato Stella, dichiarò che appunto per questo egli si rifiutò dal firmare quei verbali, per il modo ond'erano assunte quelle pretese testimonianze dal pretore Tescari, il giudizio sulla credibilità di Schiavone era irrevocabilmente deciso. E i nostri abilissimi avversari lo sentirono bene: giacchè in quella udienza del 21 luglio, gli onorevoli Tajani e Pessina cercarono di impedire o di affermare la redazione a verbale delle dichiarazioni Caputo, tanto che io dovetti persino minacciare di lasciare la toga se tale guarentigia non ci fosse riconosciuta, come lo fu dopo non breve dibattito, di assicurare per sempre alla giustizia le rivelazioni del tenente Caputo. Vero è che a questo dibattimento il pretore Tescari cercò di attenuare le ragioni del rifiuto oppostogli dal tenente Caputo....

Ma, signor Presidente, a che trattenerci su queste due figure della giovane magistratura, i pretori Tescari e Mancini, che lasciano così doloroso ricordo delle loro attestazioni in questa causa? Io preferisco non parlarne e fermare invece la mia reverente attenzione sopra di voi, vecchi magistrati, augurando alla patria che non dissimile da voi sorga la nuova magistratura.

Fu dunque un raggio provvidenziale di luce, che il tenente Caputo gettò sulla figura di Gaetano Schiavone, per rivelarne tutto il valore vero testimoniale, contro le apparenze delle sue dichiarazioni.

E questa nostra convinzione sull'inattendibilità di Schiavone, che invano i nostri avversari hanno poi cercato di sorreggere col Pinesatto accenno alla testimonianza del carabiniere Neri, anzichè essere scossa non venne che sempre più confutata da quest'altro rinforzo, che all'ultima ora ci siam visti portare innanzi dalla Società ferroviaria, colla testimonianza del piccolo bovaro, Garaguso.

Le deposizioni di Schiavone, oltrechè, dalla loro origine prima, sono confutate per sè stesse dalle loro divergenze e contraddizioni, che io non ripeterò e che si protrassero sino all'ultimo giorno, nel sopralluogo provvidenziale, quando io feci rilevare (e il verbale ne

fa fede) che dal punto a voi indicato da Schiavone non si potevano vedere e la garritta Morea e il treno e la frana, ma bisognava portarsi qualche passo più in là, sull'estremo limite di quel ciglio montuoso; ciò che rendeva sempre maggiore l'inverosimiglianza che proprio sin là nell'alba fredda e piovosa del 20 ottobre 1888 lo Schiavone si spingesse, quasi a diporto, per una altrettanto inverosimile « abituale curiosità di vedere il passaggio del treno » oramai consueto e.... a quell'ora!

Ma oltre le contraddizioni e le inverosimiglianze, ecco il rinforzo del piccolo testimone Garaguso.

O mite figura di Alessandro Manzoni, per quanto io poco ti segua nel rassegnato, non virile pietismo dei personaggi creati dalla tua meravigliosa fantasia di artista, altrettanto però ti ammiro per la profonda loro verità psicologica. E mi ricordo ora una delle secondarie, ma sempre indovinate figure del suo capolavoro; di quel piccolo Gervaso, che chiamato a far da testimone nella scena violenta architettata contro il timorato, imbecille diniego di Don Abbondio alle nozze di Renzo e Lucia, si sentiva, dice Manzoni, quasi fatto uomo e di maggiore importanza « perchè prendeva parte a qualche cosa che puzzava di criminale ».

Di questo piccolo bovato Garaguso la prima notizia che io trovo è nella solita inchiesta amministrativa fatta a Napoli dieci giorni dopo il disastro. Qui si accenna di sfuggita, *senza dirne il nome*, ad un piccolo bovato che, insieme al suo padrone Gaetano Schiavone, avrebbe pure assistito alla scena tremenda la mattina del 20 ottobre.

Era dunque un secondo testimone di vista, che avrebbe stupendamente rafforzate le affermazioni di Schiavone. Eppure costui, davanti all'autorità giudiziaria, dal primo suo colloquio, chiamiamolo così, col pretore Tescari, presente l'ispettore ferroviario, sino alle diverse e ripetute sue deposizioni o davanti al giudice istruttore o nei dibattimenti di Matera ed ora di Potenza, mai, nemmeno una volta, nemmeno per allusione lontana, mai Gaetano Schiavone ha accennato alla presenza con lui del bovato Garaguso, la mattina del 20 ottobre.

Questo comparisce soltanto nella lista de' testimoni a difesa presentato dalla Società..... a proposito, come ha fatto la Società a scoprire il nome di quel piccolo bovato se Schiavone non lo disse nella segreta inchiesta amministrativa?

Però gli ingegneri Balderini e Bernaschina hanno parlato qui, in udienza, di un certo rapporto da loro redatto sulle dichiarazioni dello stesso Schiavone, da lui fatte alla loro presenza nella stazione di Grassano e accennanti pure alla presenza del piccolo bovato. Ma

questo rapporto non fu mai presentato dalla Società; che aveva ogni interesse ed ogni facoltà di suffragare con esso i detti del teste Schiavone, sicchè anche su questo rapporto io esprimo francamente i miei dubbi, altrettanto legittimi quanto profondi.

E la testimonianza Garaguso, non solo è nata in modo giudiziariamente così sospetta, dopo la prima allusione nel segreto dell'inchiesta amministrativa, ma è per sè stessa così priva di valore che non fa bisogno insistervi un solo momento. Voglio soltanto richiamare alla vostra sagace attenzione la inverosimiglianza assoluta delle affermazioni Garaguso, quando egli dice che « per una sua piccola occorrenza » coll'alba del 20 ottobre uscì dalla masseria e così vide il treno. Ora noi sappiamo che per vedere il treno non bastava uscire dalla masseria ma bisognava fare una ventina di passi almeno, sino al ciglio estremo della collina: ed è veramente strano che un piccolo bovato, per spandere un po' d'acqua, quasi avesse dei tappeti persiani dinanzi alla porta della sua masseria, sentisse il bisogno inconcepibile di allontanarsi di tanto in essa, per un terreno egualmente incolto e con così inutile disagio.

Sono piccoli rilievi, lo so; ma essi pur fanno come il debole spiraglio di luce intravedere il buio che circonda questa sopravvenuta figura del piccolo Gervaso..... volevo dire Garaguso a rinforzare la ormai rovinata testimonianza di Gaetano Schiavone.

E vengo alla perizia.

A quest'ora spero che l'onorando nostro Presidente si sarà fatto un'idea abbastanza precisa della mia intelligenza, perchè egli non abbia a supporre in me l'ingenuo intendimento di volermi cimentare ad una tecnica discussione, ad un singolar certame geologico-ferroviario col senatore Brioschi e gli altri periti.

No: io intendo occuparmi della perizia dal solo punto di vista giuridico, per vedere se essa corrisponda e come alla funzione giudiziaria che dalla legge viene affidata a questo genere di prove.

L'istituto e la funzione giuridica di ogni perizia, voi mi insegnate, consistono in ciò che determinati problemi tecnici vengano da persone esperte nella relativa disciplina scientifica chiariti e risolti, perchè il magistrato possa decidere con cognizione di causa.

D'onde sgorgano due conseguenze evidenti: primo, che la perizia deve contenere i dati di fatto, che formarono base delle conclusioni, ed i ragionamenti esplicativi che al giudice dimostrino come da quei dati si possa e si debba scientificamente arrivare a quelle conclusioni; secondo che il giudice poi rimane arbitro sovrano nella decisione del punto controverso, quando altri elementi del processo gli diano fondamento e ragione di diverso giudizio.

Orbene il primo difetto giuridico, che io trovo in quella che ormai fu detta e chiameremo, dal suo più illustre redattore, la perizia Brioschi, è appunto questo, che essa dogmaticamente e monosillabicamente afferma, ma nulla dimostra.

« La frana è caduta in 20 secondi » : ecco il responso peritale, e che era necessario evidentemente per sostenere la tesi della contemporaneità della frana coll'arrivo del treno.

Ma perchè e come concludete voi, oracolo geologico, che i 100 e più mila metri cubi di terra costituenti la frana omicida del 20 ottobre piombarono dall'alto in non più di 20 secondi? Silenzio completo in tutta la perizia, sia per gli elementi di fatto sia per i ragionamenti esplicativi, da' quali siasi giunti a quella conclusione!

Guardate invece la perizia calligrafica sulla famigerata alterazione delle cifre rivelatrici dell'interruzione telegrafica, causata dalla frana: i coscienti periti calligrafici giungendo alla conclusione che del resto appare evidente al primo sguardo gettato su quel registro telegrafico, che la cifra, fatta dapprima fu il 4 e dopo si tentò di convertirla falsamente in un 5, dànno però tutte le ragioni di fatto e di logica e di tecnica che la indussero a quella conclusione.

Invece nella perizia Brioschi, si disdegna qualsiasi spiegazione o dimostrazione, pensando forse che il magistrato debba inchinarsi all'*ipse dixit*. Ma contro la gratuita affermazione dei 20 secondi basta il buon senso pratico per dirvi, che se è concepibile la caduta istantanea di un enorme macigno tutto d'un pezzo, che, dopo essersi screpolato in alto, d'un tratto perda l'ultima residuale coesione e cada in un attimo; non è concepibile invece che quella enorme massa di terriccio molle, melmoso, misto di blocchi argillosi, siasi precipitato come fulmine, anzichè scoscendersi e scorrere per un lasso di tempo relativamente non breve.

Ed a questo proposito appunto voi avete in processo non solo altri elementi generici di prova, ma un'altra tecnica perizia degli ingegneri Carelli e Brancucci, dei quali quest'ultimo mi è grato salutare con plauso, perchè egli solo, che nel grande albero della ingegneria moderna starà forse alle radici, ma si è mostrato uomo di carattere, egli solo ha osato, nel sinedrio... nel sinedrio degl'illustri periti ultimi venuti, fare le sole opposizioni al sillabo che si voleva e fu quasi indiscusso.

Orbene questa perizia che sta nel processo scritto, apertamente vi conclude che la gigantesca frana dev'essere caduta « in tempo non breve ». Sicchè, anche all'infuori del senso pratico e delle vostre impressioni, che certo doveste aver avute nel sopralluogo vedendo quel pauroso monte precipitato a valle e tutta la costa attigua,

che può quasi dirsi in istato di cronica franabilità, (e i fatti lo dimostrarono anche dopo il 20 ottobre 1888) voi magistrati, avete un'altra ragionata perizia che apertamente contraddice al dogmatico monosillabismo della perizia Brioschi, sulla pretesa istantaneità della frana, ed il vostro giudizio su questo punto rimane perciò completamente libero in un senso e nell'altro.

Ma due altri gravissimi difetti giuridici io rilevo nella perizia Brioschi, che bastano ad infirmarne ogni valore giudiziario: e sono un evidente zelo defensionale ed una imperdonabile reticenza.

Mentre è intuitivo che la perizia, appunto come indagine tecnica estranea alle particolari vedute delle parti contendenti e ispirata alle sole ragioni della scienza, deve essere soprattutto e prima di tutto serena ed imparziale, noi vediamo invece in questa perizia le più flagranti prove di uno stridente, partigiano zelo defensionale a pro della Società e contro i danneggiati.

Già una prima prova di questo zelo defensionale si ha nel fatto, che il dogma dei 20 secondi, che si affermano bastati al cader la frana, viene dato in risposta al 1° quesito della difesa, . . . che quella risposta non domandava! Il 1° quesito defensionale riguarda *le cause* della frana ed il 2° ne riflette la *prevedibilità*. È invece il 4° quesito proposto dalla Parte civile che, veramente con alquanto ingenuità chiedeva al consesso peritale una risposta sulla durata della frana.

Ebbene la perizia afferma, senza l'ombra di una dimostrazione qualsiasi, che quella durata « non fu superiore ai 20 secondi » quanto risponde al 1° quesito defensionale, che rivolgeva tutt'altre domande; e nelle laconiche risposte, piene di sussiego e di riserbo, al quesito della Parte civile che quel problema proprio riguardava, la perizia non fa che rimettersi senz'altro alla precedente dogmatica affermazione. Sicchè si rispondeva quando non si era interrogati, per incalzare colle conclusioni favorevoli alla difesa; e si sorvolava fuggacemente alle precise inchieste della Parte civile, che almeno avrebbero dovuto ricordare ai periti l'obbligo di dimostrare la gratuita affermazione dei 20 secondi. E fu forse non solo per zelo difensivo, ma anche per affermare di sfuggita, fuori di luogo, quei 20 secondi che la perizia era redatta in quel modo.

Ma dello zelo defensionale non mancano le prove.....

Il 4° quesito della difesa è così formulato: « Se di fronte alle norme ferroviarie in vigore si possa ravvisare irregolarità o negligenza alcuna sulle condizioni di *frenatura* e di *composizione* del treno 265 ».

E la perizia risponde che, manco a dirlo, nessun treno, fu mai

più regolare di quello investito dalla frana! E fin qui, pazienza. Ma poi, senza che nessuno siasi sognato di farne domanda ai periti, ecco scappar fuori una risposta che per il suo zelo defensionale sarebbe assai meglio conveniente ad una assemblea di azionisti che ad un Collegio di periti:

« A questo riguardo osserviamo che la composizione dei treni secondo i regolamenti italiani è più favorevole alla sicurezza, per le condizioni di frenatura, di quelle ammesse da altre nazioni » e via di seguito un abile eloquente confronto colle ferrovie estere, che non era stato nemmeno richiesto dalla stessa difesa, giacchè voi dovete giudicare secondo le leggi italiane e le condizioni italiane della viabilità ferroviaria: non dovete fare confronti o studi di legislazione o di amministrazione comparata, internazionale! Ma, tant'è, lo zelo defensionale della perizia è così traboccante che, non bastandole l'affermata regolarità del treno secondo le norme vigenti in Italia, vuol anche aggiungere un brevetto di benemerenzza alla Società ferroviaria.....

Rispondendo al 5° quesito della Parte civile, sui segni precedentemente indicatori della possibile frana, la perizia dice naturalmente che nessun segno precursore *fu mai avvertito*, trasformando così il suo verdetto tecnico in una vera e propria testimonianza storica, di fatto, che non era nella sua competenza. Ma poi, guardate nuovo esempio di mirabile zelo, soggiunge, proprio come se fosse una conclusione di avvocato anzichè una perizia: « Qui giova notare che le dette Società esercenti avevano ogni interesse a tener conto di simili segni, ed a proporre al Governo opere di difese, per diminuire le spese di esercizio, ecc., ecc. ».

Ma, di grazia, chi vi aveva richiesto di queste forensi considerazioni defensionali? e con quale autorità, per quale mandato del giudice vi fate lecito di esporle?

Nè gli esempi di soverchio zelo difensivo sono finiti. Un altro solo ne pescherò dalla magna perizia e lo trovo nella risposta all'8° quesito della Parte civile; che chiedeva se non fosse stato prudente e necessario, date le condizioni della linea e la velocità di quel treno, adoperare ben altri freni che quelli a vite.

Ed anche qui la perizia, non solo risponde, non imprevedibilmente davvero, collo scagionare la Società dalla più lontana ombra di irregolarità nell'uso de' freni; ma, non contenta, volle aggiungere e argomentare che per mettere i freni continui (ad aria compressa) « ammesso anche che il Governo avesse avuto i mezzi consentiti dalle convenzioni di autorizzare le Società a fornire tutto il loro materiale di freni continui, *sarebbersi trovate difficoltà insuperabili* pel numero delle officine occorrenti, ecc., ecc. ». Non solo ma si

ripete il ritornello dei non richiesti confronti internazionali, affermando che le Società italiane non sono in questo da meno delle Società francesi, tedesche, ecc., e perciò con quale barbaro animo iniquo potrebbesi la suddetta Società ferroviaria italiana tener responsabile dell'istantanea, imprevedibile, contemporanea frana del 20 ottobre 1888?!

Dissi poi che, oltre un soverchio zelo defensionale, di cui parmi aver dato esempi e documenti indiscutibili, la perizia Brioschi peccava di enorme reticenza.

Voi ricordate che l'ultimo de' quesiti proposti dalla Difesa riguarda la negligenza del macchinista, richiedendo se questi « dall'istante in cui risulterebbe essersi accorto dell'ingombro della linea poteva, coi mezzi di cui disponeva, evitare il disastro ».

È la solita errata questione della negligenza, che però, sebbene mal posta nel problema della responsabilità di Brambilla, è stata causa, insieme al sopraluogo davvero provvidenziale, che si scoprisse una inqualificabile reticenza della perizia.

I periti infatti, per dare coscienziosa risposta, fecero quegli esperimenti sulla visibilità della frana, che noi pure ripetemmo nel sopraluogo. È inutile occuparci della conclusione difensiva a cui giunge la perizia; ma è molto istruttivo ed utile invece di vedere in qual modo, con quale coscienza a quella conclusione siano giunti!

Per determinare il punto da cui il macchinista avrebbe potuto vedere la frana, i periti fanno esperimento sopra una macchina, che non è quella dal nome di *Germanico*, che trascinava il treno 265 nel 20 ottobre 1888 e poi pretendono che si accettino le loro conclusioni sul corpo cilindrico della macchina che a un dato punto impedisce la visuale! Ma cinque centimetri più o meno nelle dimensioni delle varie parti della macchina portano troppa differenza nelle distanze e nelle possibilità visuali, perchè questo esperimento, come già io feci mettere nel verbale del sopraluogo, offra sufficiente garanzia di sicura esattezza.

Ma questo è il meno; l'enorme, l'inesplicabile, l'inqualificabile reticenza consiste in altro.

Ricorderete, signori del Tribunale, la scoperta che facemmo l'altro giorno, durante il sopraluogo. Essendoci recati appunto per osservare da quale distanza si potesse vedere la frana, arrivati presso un ponte, poco al di là della garritta, abbiamo trovato una specie di bivio, di cui il ramo destro, che si scosta dalla collina, è costituito dal binario in attività presente di servizio; ed il ramo sinistro consta di un vecchio binario abbandonato..... ma che era il solo binario esistente all'epoca del disastro!!