

E questo vecchio binario, ricorderete, va in linea diretta sino al casello 214, sicchè la visuale della frana è libera per oltre la garritta e ben oltre quella trincea che, presso il ponte sopra ricordato, la impedisce invece quando si cammina *sulla nuova linea spostata!*

Ebbene che fanno i periti? Vanno sul luogo: montano sulla macchina, osservano che « a metri 197 dalla garritta, cioè a 848 dalla frana, vi è un istante in cui si scorge l'andamento della strada, senza però che si possa vedere il binario ne' pressi della frana; e il binario veniva occultato in seguito *dalla scarpata della trincea* e subito dopo dal corpo cilindrico della macchina ».

E non si accorgono e non dicono che tutto questo esperimento avviene al di là della garritta e del ponte *sul nuovo binario*, costruito un anno o due anni dopo il disastro! E non si accorgono e non dicono che l'unico possibile concludente esperimento si sarebbe dovuto fare sopra il vecchio binario abbandonato, perchè su quello correva inconscio alla morte il treno funesto del 20 ottobre 1888!

E questi sono gli oracoli della scienza geologico-ferroviaria? E questa è l'attendibilità di una perizia che tace nientemeno dell'avvenuta deviazione di linea e parla d'esperimenti, senza dirci che li hanno fatti sopra una linea *diversa* da quella esistente nel giorno del disastro! Per modo che se la difesa non avesse così provvidenzialmente insistito perchè si facesse il sopralluogo, non solo voi non avreste veduto la rovina immensa di quella frana e lo stato spaventoso di tutta la costa in que' pressi; nè avreste colto in fallo un'ultima volta il teste Schiavone; ma non avreste infine neppure scoperta questa deviazione di linea, sulla quale la perizia sta reticente e perciò, anche per questo, perde dinanzi a voi ogni credito giudiziario.

Senonchè, prima di abbandonare oramai questa perizia all'oblio meritato, una sola osservazione voglio fare, per darvi nuova prova della intima sostanziale contraddizione, che ancor più ne discredita le affermazioni o gratuite o reticenti.

Il primo quesito, proposto dalla difesa, riguarda la natura del terreno, dove avvenne il disastro, e la perizia Brioschi naturalmente per escludere la prevedibilità della frana esclude che quel terreno sia di natura *franosa*.

Già prima di questa perizia, lo aveva anche negato quel Motta, proprietario, che attende le 12 mila lire d'indennizzo amichevole, contro le numerose testimonianze delle persone pratiche dei luoghi e contro, notate l'indizio storico eloquentissimo, contro lo stesso nome di « *Frattina Motta* » onde l'esperienza tradizionale delle popolazioni designava quell'infausta collina.

Solito destino che delle cose e dei pericoli risaputi e ripetuti dalla pubblica voce, soltanto le autorità o chi avrebbe obbligo di prevenire i disastri, non abbiano sentore o non provvedano che dopo avvenuti i danni e la morte!

Ma oltre ciò, la stessa perizia Brioschi smentisce sè stessa, per logica di evidente contraddizione, ed è poi contraddetta da certe dichiarazioni, che sono certo, la difesa non sognerà nemmeno di discutere.

Infatti parlando delle cause della frana, la perizia Brioschi dice che queste si riassumono principalmente nell'azione delle acque piovane, che inzuppando il terreno ed accrescendone quindi a dismisura le gravità determinarono il distacco per mancata coesione. E sta bene: ma allora, come conciliate voi questo colla imprevedibilità della frana e coll'affermata natura non franosa del terreno?! Ma le acque piovane sono un fenomeno periodico e frequente e quindi prevedibilissimo; e la loro azione di disgregamento del terreno permeabile non era dunque che troppo periodico e prevedibile, e il terreno stesso appunto perchè suscettibile e soggetto a quest'azione disgregante delle acque piovane, non era e non poteva essere che un terreno franoso. A cui si aggiunga che la Frattina Motta è volta a tramontana, come rileva la stessa perizia, ed è quindi in posizione che aggrava, per il men facile e rapido prosciugamento, quell'azione delle acque piovane. Io comprenderei che se la causa principale della frana si fosse determinata, per es., in un terremoto o in un ciclone atmosferico, in un fenomeno insomma per sè stesso assai raro e quindi quasi imprevedibile, si potesse concludere che la frana determinata da esso era altrettanto imprevedibile nè il terreno, perchè cedette alla catastrofe, poteva dirsi di sua natura franoso.

Ma affermare che la causa principale della frana sono state le acque piovane e di fronte ad una causa così naturale e prevedibile e periodica concludere ad un effetto imprevedibile è veramente un assurdo.

E non solo, come dicevo, in questa parte la perizia Brioschi contraddice e sopprime sè stessa, ma in quella famosa inchiesta amministrativa e in quelle relazioni e progetti della Società ferroviaria, che furono aggiunti all'odierno processo, noi abbiamo le smentite ufficiali a quella conclusione della perizia Brioschi sulla diniegata natura franosa del terreno.

Abbiamo sentito dai testimoni che due altre frane succedero a quella del 20 ottobre, in quello stesso luogo a pochi metri di distanza, e se di esse non si è allarmata la pubblica opinione, è soltanto perchè fortunatamente non cagionarono morte di alcuno, sebbene una di esse, quella del 5 marzo 1889 investisse un treno di ferrovieri: e

perciò quando non vi sono luttuose conseguenze, i fatti passano facilmente inavvertiti.

Fu allora che la Società ferroviaria chiese nuovamente al Governo di deviare la linea, scostandola dalla costa. Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici non fu di questo parere, credo per ragioni soprattutto finanziarie essendo preventivati 10 milioni; ma la Società insisteva, osservando (nella *Relazione 24 gennaio 1891*) che « malgrado gli sbancamenti già eseguiti, vi fu una nuova frana nel dicembre 1890, allo stesso chilometro 215 ».

Udite, o signori del Tribunale, la conclusione: « Questi fatti dimostrano ineccepibilmente che i terreni di cui è costituita la costa in questi luoghi non si possono considerare stabili per quanto vengano ridotti a pendio assai dolce e che quindi la sistemazione della costa secondo l'unito progetto è provvedimento insufficiente ».

Queste parole sono nientemeno che del comm. Kossouth, direttore tecnico generale della Società ferroviaria, ed a lui reverenti c'inchiniamo, prendendo atto che questa è la solenne smentita alla perizia Brioschi là dove nega la natura franosa del terreno.

Nè basta: chè, per parte della Società ferroviaria, noi abbiamo un'altra preziosa confessione, contenuta nella Relazione finale dell'inchiesta amministrativa, che ammette siano anche prima del 20 ottobre 1888 avvenuti dei « piccoli spostamenti » (la frase è testuale) ai quali però è bastata la cosiddetta cava di prestito. Lasciando stare le dimensioni, noi dunque sappiamo contro i postumi dinieghi che smottamenti precedenti vi furono, e lo sappiamo dallo stesso Relatore dell'inchiesta amministrativa, che è l'avvocato Galateo e che di ciò appunto m'ero riservato poc' anzi di fargli speciale ringraziamento...

Avv. Galateo: Si diverta.....

Avv. Ferri: Io non mi diverto e prego il signor Presidente di richiamare l'avvocato Galateo al rispetto del senso morale..... Io non mi diverto, ma difendo le famiglie di venti assassinati per vostra colpa.....

Proteste dell'avv. Galateo, che egli non ha assassinato nessuno...

Scoppio di applausi nell'aula e di grida *Viva Ferri*. — Il Presidente energicamente richiama il pubblico al silenzio e siccome le acclamazioni all'on. Ferri continuano ed aumentano, il Presidente dichiara chiusa l'udienza e dà ordine di far sgombrare la sala.

I colleghi e gli amici si affollano intorno all'avv. Ferri e lo abbracciano e lo baciano, mentre egli avviandosi all'uscita viene nuovamente acclamato dal pubblico, che lo accompagna in folla plaudente sino alla sua abitazione, gridando: *Viva l'indipendenza del deputato Ferri*.

Udienza del 15 novembre.

L'udienza si dichiara aperta alle ore 10 ant.

Presidente: L'on. Ferri ha facoltà di continuare. Dunque la sua tesi è: l'imprudenza del macchinista Brambilla.

Avv. Ferri: Signor Presidente, dicevo dunque che la questione riguardante la responsabilità del macchinista dev'essere, secondo me, posta in modo diverso da quello che è stata finora.

Si è infatti sempre parlato di *negligenza* nel macchinista che avrebbe potuto vedere e non vide che troppo tardi l'ingombro della linea.

E di qui appunto gli esperimenti peritali sul punto da cui sarebbesi potuta vedere la frana; esperimenti destituiti di qualsiasi valore perchè, come dissi ieri, furono compiuti sopra un tratto di binario diverso da quello che esisteva nel 20 ottobre 1888.

E di qui le distinzioni fra rettilineo che comincia alla garritta e curva della linea, che noi però nel sopraluogo vedemmo essere una curva assai dolce, senza quel grave distacco di visuale dal rettilineo, che si poteva forse supporre sentendo tanto parlare di treno che usciva dalla curva e dal rettilineo che cominciava, sul quale soltanto, si è pur detto, poteva il macchinista, vedendo le rotaie direttamente, accorgersi dell'ingombro che si trovasse su quelle.

Veramente a me pare che anche qui il sopraluogo ci sia stato utilissimo e potremmo anche sostenere la tesi della negligenza del macchinista.

Infatti non solo scoprimmo che la visuale si aveva diretta sul vecchio binario, sin presso al casello 214; ma poi, anche qui, mi varrò di un'osservazione fatta nella relazione dell'inchiesta amministrativa.

Sta bene che l'ingombro si vede solo quando si hanno dinanzi a sè le rotaie per rettilineo: ma questo si dica per ingombri di mole non soverchia. E poi nel caso presente trattasi nientemeno che di una mezza collina precipitata sulla ferrovia, sicchè, come vedemmo nel sopraluogo, tutta la linea del monte venne radicalmente cambiata e il macchinista, che da parecchi anni viaggiava sempre su quella linea, se fosse stato attento, l'avrebbe certamente notato.

Infatti la relazione dell'inchiesta amministrativa, supponendo la presenza di Morea nella garritta al passaggio del treno, osserva che la « Commissione ha avuto campo di sincerarsi personalmente che dalla garritta guardando verso levante, ove gli sguardi dovevano

essere tratti dal giorno nascente, si discerne benissimo non solo il binario verso Grottole ma ancor tutto il profilo della frana, onde tanto più doveva vedersi il profilo anteriore del monte ».

Applichiamo questa esatta osservazione al macchinista: appunto perchè egli andava verso levante ed i suoi sguardi dovevano essere attratti dal giorno nascente, e appunto perchè trattavasi non di un blocco di terra cavato, ma di una mezza collina e di una enorme alterazione del suo profilo, staccantesi sul fondo lucente del cielo di levante; appunto perciò il macchinista avrebbe potuto e dovuto vedere da lungi, se fosse stato diligente, la frana caduta.

Nè vale l'osservazione in contrario, che altro è parlarne ora, dopo che si sa che la frana vi era ed altro è trovarsi nelle condizioni del macchinista che nulla sapeva della frana; perchè questa osservazione varrebbe nel caso di un piccolo ingombro sul binario; non regge però nel caso di una collina franata e di un' enorme variazione nel profilo di tutta una montagna, nereggiante di contro alla luce nascente di un giorno nefasto.

Ma, ripeto, io credo che assai più certamente che dalla sua *negligenza*, la responsabilità del macchinista venga stabilita da un'altra ragione.

Voi mi insegnate che il Codice penale vigente come quello abrogato, a proposito dell'omicidio colposo determina quattro modalità di colpa punibile, quando cioè la morte di alcuno (art. 371) sia cagionata dalla *negligenza* (che comprende anche la dissattenzione e l'inavvertenza del Codice abrogato) — oppure dalla *imprudenza nell'arte* — o dalla *inosservanza di regolamenti* — od anche dall'*imprudenza*.

Io sostengo che, quanto al macchinista Brambilla, il disastro del 20 ottobre è imputabile alla sua *imprudenza*.

Chi è Brambilla? Certo, come uomo, egli fa uno strano contrasto col guardiano Morea: questi rachitico di fisionomia, quasi scimmiosa, imbecillito dalla nascita disgraziata e dalla malaria, è una dolorosa figura di uomo; quegli invece è un giovane vigoroso, franco, di aspetto simpatico ed a ciò appunto egli deve se, nel dibattimento di Matera e in questo, la simpatia generale lo accolse e per la involontarietà del disastro, meno vivamente reclama la sua condanna.

Nè per mio conto io nego simpatia a Brambilla, come uomo, che abbiamo pure saputo aver salvato un bambino saltando dalla macchina, che stava per investirlo. Ma soggiungo che s'egli come uomo è coraggioso, appunto perciò come macchinista è pericoloso perchè audace ed imprudente.

Ed imprudente fu la velocità a cui egli spinse il treno 265, nell'alba fatale del 20 ottobre 1888. — Ecco la mia tesi.

Ma quale fu realmente la velocità di quel treno?

Ricordiamo anzitutto che Brambilla non era stanco da soverchio lavoro perchè sali soltanto a Potenza, essendo a lui affidato il tronco Potenza-Metaponto. E subito, dalla testimonianza del tenente Caputo al giudice istruttore, ne vediamo gli effetti. « Dopo Potenza, dice quel teste, aumentò la velocità del treno »; ecco il nuovo macchinista che subito fa sentire gli effetti della sua vigoria audace.

Brambilla stesso ammise, nei suoi interrogatori che la velocità del treno fosse da 50 a 55 chilometri all'ora; di 55 la suppone il fuochista, secondo gli atti dell'inchiesta amministrativa; sopra una velocità di 55 chilometri basa i suoi calcoli la perizia Brioschi.

Vediamo se questa cifra sia attendibile.

Nel volume IV del processo, si ha una *cedola-orario* del treno 265, ufficialmente consegnata dalla Società ferroviaria. Ivi si legge che il treno partì alle 5,38 antimeridiane del 20 ottobre dalla stazione di Grassano ed è giunto alle 5,50 al chilometro 215..... e più non prosegue la marcia del treno funebre!

Orbene questo dato ufficiale è inattendibile.

Infatti qual'è la distanza precisa dalla stazione di Grassano al punto in cui il treno urtò contro la frana? La stazione di Grassano segna il chilometro 210 e metri 940; il casello 215 segna il chilometro 215 e metri 331, a cui aggiungendo circa 50 metri al di là del casello, abbiamo una differenza da 210, 940 a 215, 381 di metri 4441.

Ora se il treno partito alle 5,38 da Grassano fosse giunto come dice la *cedola-orario*, alle 5,50 al luogo del disastro, avrebbe impiegato 12 minuti per fare 4440 metri, cioè avrebbe fatto 370 metri al minuto, pari a 22 chilometri all'ora!

Velocità assurda e che dimostra evidentemente inattendibile il dato ufficiale delle ore 5,50 come momento del disastro.

Questo momento, per tutto il processo scritto e orale, a cominciare dalla descrizione di località redatto dal pretore Mancini, si è più spesso indicato colle ore 5,45.

Allora il treno avrebbe fatto 4440 metri in 7 minuti, cioè 630 metri al minuto e 38 chilometri all'ora.

Neppur queste adunque sono l'ora e la velocità veritiere. L'urto deve essere avvenuto prima delle 5,45.

Il capo stazione Trotta, nell'inchiesta amministrativa, dice che avvenne alle 5,44; ma neppur questo è esatto, perchè impiegando 6 minuti per fare 4440 metri, il treno avrebbe avuto la velocità di chilometri 44 all'ora, certamente inferiore alla realtà.

Andando colla velocità più comunemente ammessa anche dalla difesa, di 55 chilometri all'ora, il treno avrebbe impiegato 4 minuti e 8½ di minuto (cioè 48 secondi) per fare i 4440 metri e sarebbe quindi arrivato alla frana a ore 5, minuti primi 42 e 48 secondi.

Ora il guardiano Morea, nell'inchiesta amministrativa depose che il treno passò « circa alle 5,40 » ed il frenatore Villani disse qui in udienza che il disastro avvenne dalle 5,40 alle 5,45.

Vale a dire che il treno mortale percorse la distanza da Grassano alla frana in non più di 4 minuti, e perciò andava colla velocità di più che 1000 metri al minuto, cioè più di 60 chilometri all'ora!

E si noti che questa velocità si ottiene calcolando pari la velocità in ciascuno de' 4 chilometri percorsi dopo Grassano; mentre se si avverte che nel primo chilometro la velocità dovette essere minore, perchè il treno comincia con moto lento per accelerarlo via via, si capisce che nel punto del disastro la velocità era anche superiore a quella, di calcolo medio, di mille e cento metri al minuto.

E questo dato matematico, di una terribile eloquenza contro l'opera del macchinista, non risponde che troppo agli altri dati del processo. Già se l'imputato e la Società e la perizia ammettono che la velocità fosse di 55 chilometri, questa era certo superiore; perchè è verosimile, è umano, è costante che gli imputati ammettono sempre meno di quello che fu in realtà.

E poi non mancano testimoni che, viaggiando nel treno, notarono la *straordinaria* velocità del treno. Che più? Lo stesso Brambilla, come risulta dall'inchiesta amministrativa, giunto alla stazione di Trivigno, tra Potenza e Grassano, fece richiesta al capo-treno di un altro frenatore, che infatti fu aggiunto, perchè egli sentiva che il treno non l'obbediva. E questo fatto prova che il Brambilla stesso aveva sentito tutta l'imprudenza della velocità, a cui egli aveva lanciato il suo treno, per recuperare il ritardo.

Ma il colpo di grazia è dato da un testimone che qui all'udienza fu abbastanza incolore, ma che nell'inchiesta amministrativa e nella sua deposizione al giudice istruttore ha dato veramente il documento irrefragabile della imprudenza di Brambilla. Alludo a quel frenatore Villani, che fu il salvatore delle ultime vetture del treno disgraziato, perchè ne aveva in precedenza stretto il freno. Ma, mentre comunemente si è creduto che egli avesse stretto il freno *dopo* aver uditi i fischi d'allarme del macchinista, la verità è invece che egli lo strinse prima e di propria iniziativa.

Uditene le tremende parole, o signori del Tribunale (volume I, folio 115): « Prima di arrivare al casello 214 osservando che la velocità del treno era *alterata*, ossia accelerata *oltre il solito* per

riparare al ritardo, e osservando ancora che la mia vettura oscillava, stimai opportuno stringere il freno e ciò feci senza che il macchinista avesse fatto alcun segno per stringere i freni. Dappoichè è PRUDENZA nella pendenza delle strade e nella velocità del treno stringere i freni anche senza i segnali del macchinista.

Ecco dunque la condanna inevitabile di Brambilla, per evidente *imprudenza* nello spingere per quella linea da lui conosciuta come mal sicura, in quella pendenza, con quel treno malamente fornito di pochi preadamitici freni a vite, ad una vertiginosa velocità, superiore ai 60 chilometri all'ora, che rese perciò il disastro terribilmente più grave.

Vero è che la relazione sull'inchiesta amministrativa, mettendo le mani avanti, tenta di scagionare il macchinista rilevando che tra Grassano e Grottole egli non aveva, dai regolamenti ferroviari, obbligo di rallentamento, che è segnato invece in qualche stazione più in là, tra Ferrandina e Pisticci.

Ma, come voi vedete, questo ragionamento avrebbe qualche valore se io fondassi la colpa del macchinista sulla « inosservanza di regolamenti, ordini o discipline »; a nulla invece conclude di fronte all'accusa evidente di *imprudenza*, che riflette la condotta del macchinista secondo le norme comuni dell'esperienza e della prudenza, all'infuori di ogni speciale ordine e disciplina.

E, tuttavia, ma è proprio esatto il dire che da parte di Brambilla non ci fu inosservanza di regolamenti?

L'avv. Taiani nella sua abile arringa, disse che la Società era in regola, per il numero e la qualità dei freni, per il ritardo, per la velocità del treno.

Lasciamo stare la regolarità dei freni ed anche il ritardo, mentre per questo si potrebbe obiettare che l'enorme affluenza dei viaggiatori a Napoli, *di ritorno* dalle feste per l'imperatore di Germania, non era niente imprevedibile e quindi la Società avrebbe potuto far partire il treno ordinario 265 all'ora stabilita, salvo a farlo seguire, dopo i dieci minuti regolamentari, da un treno speciale, che avrebbe sì diminuito alquanto i guadagni, ma forse avrebbe evitato il disastro.....

Ma quanto alla velocità, poi, vediamo se essa era realmente regolare. Anche Brambilla nell'udienza del 26 prima che cominciassero i suoi testimoni a difesa, insisteva su questa regolarità, perchè il treno poteva avere la velocità ordinaria di 50 chilometri all'ora ed il regolamento dà facoltà di aumentarlo di 10 per ricupero di ritardo; e perciò egli diceva (e ripeteva poi la perizia Brioschi) « io era nella perfetta legalità, spingendo il treno colla velocità di 55 chilometri all'ora ».

Veramente a questo punto resterebbe da verificare, con qualche orario ufficiale, se la velocità ordinaria del treno *omnibus* 265 fosse proprio di 50 o non piuttosto di 45 chilometri all'ora. Ma ad ogni modo ho già dimostrato che il treno andava con una velocità superiore ai 60 chilometri all'ora; e quindi basterebbe questo dato a provare invece l'irregolarità di quella corsa vertiginosa.

Senonchè a questo punto, m'è accaduta una cosa curiosissima e che mi ha ricordato la famosa novella di Edgardó Poe sulla lettera perduta. Voi ricordate che il geniale romanziere americano, spento troppo presto dall'alcoolismo, racconta come un tale incaricasse la polizia di ricercare una lettera importantissima che gli era stata rubata. E ricorderete come i più abili, troppo abili agenti di polizia, messisi a tale ricerca nella stanza ove si era concluso dover essere nascosta la lettera famosa, dopo un immane lavoro di indagini minute per ogni mattone del pavimento e sino dentro le gambe delle sedie, trivellate apposta per cercarvi traccia di carte nascoste, furono da quell'originale estremamente scombussolati quando egli mostrò loro una lettera appesa al muro di quella stanza in modo visibilissimo, e quasi direi provocante.

La soverchia abilità degli agenti non aveva dubitato che il miglior modo di nascondere un oggetto fosse quello « di non nascondarlo ».

Qualche cosa di analogo è accaduto a me, a proposito di questa affermata regolarità dei 55 chilometri all'ora.

Eh, dicevo tra me studiando il processo, se nell'inchiesta amministrativa, nell'interrogatorio Brambilla, nella perizia Brioschi, nell'arringa Taiani si afferma che la velocità era perfettamente regolamentare, è impossibile che sopra una cosa così chiara e precisa, come l'articolo di un regolamento siasi potuto equivocare. E poichè alla responsabilità di Brambilla era ed è per me sufficiente la sua innegabile imprudenza, non mi davo grande pensiero di verificare questo punto della causa.

Senonchè un bel giorno vollen vedere queste famose istruzioni dell'ottobre 1886 sul servizio dei macchinisti al relativo art. 3° che determina la velocità facoltativa dei treni in ritardo.

E vi ho trovato che realmente la prima parte di quell'articolo autorizza i macchinisti ad un aumento di 10 chilometri all'ora per recuperare i ritardi, sebbene il successivo art. 4° dica che questo ricupero di ritardi debbasi piuttosto cercare nelle più brevi fermate alle stazioni anzichè nella maggiore velocità del treno.

Ma quale non fu la mia meraviglia nel gettare lo sguardo al capoverso di quello stesso art. 3°? Fu una vera rivelazione, come la satirica indicazione della lettera visibilissima agli agenti di polizia

che la cercavano sotto i mattoni del pavimento o dentro le gambe delle sedie.

Quel capoverso dice che l'aumento dei 10 chilometri all'ora è permesso *soltanto* quando lo permettano le *condizioni della linea* e del *convoglio*.

Ora nella linea Potenza-Metaponto e specialmente oltre la stazione di Grassano, quando il binario rasenta la montagna che pende minacciosa sopra di esso, si avevano tali condizioni di sicurezza da permettere l'aumento di velocità? E di quel convoglio, fornito di soli freni a vite, erano pur tali le condizioni da evitare il divieto del capoverso dell'art. 3°?

A voi la risposta, o signori del Tribunale, perchè a me sembra evidente come nel Brambilla; espertissimo di quei luoghi pericolosi, la colpa punibile non si possa escludere, sia perchè egli agì da macchinista imprudente, sia perchè egli non osservò le prescrizioni del suo regolamento, nel prudente capoverso dell'art. 3°.

Ed è superfluo dire come di fronte a questa responsabilità del macchinista a nulla gioverebbe anche la tesi della opportunità e contemporaneità della frana, poichè come già decise la giurisprudenza in simili casi (riportati, per esempio, dal Fassa, *La responsabilità delle compagnie ferroviarie*, Torino, 1888, pagine 47 e 44, e dal Montesini, *Contratto di trasporto*, Torino, 1890, I, 155), anche del caso fortuito deve rispondere colui che trovasi in colpa, giacchè se egli in colpa non si fosse trovato o il danno non sarebbe avvenuto o sarebbe stato meno grave.

Signor Presidente, non aggiungo una parola di più a sostegno dei nostri diritti, perchè la responsabilità degli odierni imputati e della Società ferroviaria parmi oramai inevitabile.

A voi, giudici, è ora affidata l'ultima parola. E noi abbiamo convinzione sincera e profonda che essa non sarà di assoluzione.

Perchè una sentenza di assoluzione vorrebbe dire: chi ha avuto ha avuto; assicurerebbe l'impunità dei disastri futuri e cancellerebbe dalla pubblica coscienza ogni fiducia nell'opera della giustizia, facendo opera di disordine morale, perchè, o signori, il sentimento anarchico sale dal basso quando l'anarchia morale scende dall'alto.....

Ma no, la vostra sentenza, che tutta Italia attende, darà al verdetto della pubblica coscienza l'autorità della vostra coscienza di magistrato, la sanzione inesorabile della legge, il suggello della trionfante giustizia.