

Convitto Silvio Pellico

A SAN PAOLO ALL'ANTICAGLIA N. 4

Direzione: ERNESTO DI NARDO

Corsi elementari—Classici—Tecnici e commerciali con programmi governativi.
Rette L. 35 da 7 a 12 anni, L. 45 da 12 a 14 anni, L. 50 da 15 a 17 anni e Lire 60 da 17 a 21 anni.
Pensionato Universitario—Retta complessiva L. 50.

Poi si riprende

L'interrogatorio Vilers

Il presidente gli ricorda la imputazione di aver pagato gli amministratori di Napoli perchè, senza aumento del canone, gli concedessero il prolungamento fino a Piazza Dante della linea del Vomero e del Corso Vitt. Emanuele.

Vilers: Come ho detto ieri, il R. Commissario Sereno non volle trattare in ordine al prolungamento delle due linee, osservando che di ciò si sarebbe occupata l'amministrazione ordinaria.

E' vero che la Commissione istituita per gli studi sulla locomozione in genere della città di Napoli si occupò anche di questo prolungamento a Piazza Dante, e conchiuse perchè, qualora la concessione fosse fatta, il comune chiedesse come corrispettivo, oltre il canone fisso e la percentuale pure convenuta, un'altra percentuale non minore del 10 per cento dell'aumento di introito lordo delle due linee Corso V. E. e Vomero.

Queste pretese erano tanto esagerate, che la società dichiarò che non le avrebbe accettate mai.

Ricordo che un apprezzamento sulla utilità di questo prolungamento lo avete manifestato voi in una lettera al direttore nostro: E diceste che la partenza da P. Dante aveva grandissima importanza e poteva portare un utile, per ogni vettura di 0.90 centesimi a chilometro di percorso.

Il presidente legge i due rapporti di Vilers alla direzione di Bruxelles contenuti questi apprezzamenti.

Non mi pare aver mai contestato questa importanza. Dissi che il prolungamento, anzi, era utilissimo per gli abitanti del Corso e dell'Infrascata. E ricordo ancora che non aumentavano per nulla il prezzo del biglietto dopo prolungata la corsa.

Spirito: e per i prolungamenti delle linee vi fu aumento di tariffa?

No; nessuno.

Prima di procedere nell'interrogatorio, Vilers chiede di dar delle spiegazioni.

I vantaggi del nuovo contratto

Avete o non avete la Società l'obbligo di trasformare il sistema di trazione tuttavia nel nuovo contratto del '98 molti vantaggi ebbe il comune e la Società invece dovette sostenere ingentissime spese.

Anzitutto, in virtù del nuovo contratto, al termine della concessione, il Comune diventerà proprietario di binari, del materiale, della stazione elettrica e di tutto quanto serve al funzionamento delle linee tramviarie senza eccezione e tutto dovrà essere verificato due anni prima della scadenza della concessione stessa e giusta il patto consacrato nel contratto, dovrà essere in perfetto stato, mentre nel contratto del 1891, non essendo questo patto preciso, la Società non avrebbe avuto l'obbligo così grande che per il contratto del '98 la incombeva ed il Municipio, per continuare l'esempio, si sarebbe trovato nella necessità assoluta d'incontrare gravi spese di riparazione e rifacimento di armamenti che io valuto a 3 milioni circa, calcolando che esistono 90 Km. di binario al prezzo di 50 lire circa per metro lineare, valutazione questa che non è punto esagerata né per la lunghezza del binario; né per il prezzo. A questo devono aggiungersi le vetture automatiche di cui pure il Comune avrebbe dovuto provvedersi. Determinare oggi quale avrebbe potuto essere la spesa nel 1925 non è possibile, ma credo di non errare calcolandola in 2 milioni e mezzo circa.

Né minor vantaggio nel nuovo contratto avrà il Comune in conseguenza della obbligazione posta alla Società di costruire la Stazione centrale siccome è detto nell'art. 12 della convenzione, stazione che la Società già fece costruire e muni di tutto il macchinario opportuno, incontrando una spesa complessiva per acquisto di terreno, muri, fondazioni, macchine, dinamo, cavi, installazioni ecc. di lire 2.362.271.15 al 21 Dicembre 1901. Osservo che in questa costruzione la Società appunto nei diritti spettanti al Municipio in base all'art. 12, fece le cose in modo che, quando il Comune vorrà collocare le proprie macchine troverà un locale adatto a riceverle, un altro risparmio di spese di fondazione e muratura.

Le spese per il nuovo impianto

Aggiungo che la Società dovrà spendere lire 32.900 per l'officina riparazione utensili e materiali, lire 3500 per il nuovo chiosco alla Torretta, lire 1.485.265.25 per binari, lastricatura secondo gli obblighi imposti dal Municipio ecc. lire 464.600.14 per trasformazioni dei depositi, con terreni, costruzioni tettoie, magazzini ecc.; lire 3.515.000 per modo materiale recabile come pure motori riuniti di freni speciali con vetture rimorchio; infine lire 66.000 dovettero pagarsi alla Società telefonica per indurla a trasportare in certi punti i suoi fili che nuocevano ai nostri.

Così la spesa totale al 31 dicembre 1901 sali a lire 10.093.185.14, spesa però che comprende anche le somme occorse per la tramvia provinciale Pilastri-Pozzuoli di circa un milione.

Il personale

Dippiù col contratto del '98 il Comune pretese certi speciali riguardi e vantaggi per il personale, imponendoci di tenere in servizio il personale che era adibito colla trazione a cavallo e di concedere ad ogni uomo due giornate di riposo al mese, pur corrispondendo il salario, il che la Società accettò volentieri, ma che porta un aumento d'onere da 90 a 100 mila lire l'anno circa.

Osservo a questo proposito che nel '98 il personale era di 818 uomini, quello degli omnibus nel gennaio '99 di 292. In complesso 1109 uomini. Nel settembre scorso erano addetti 1281 uomini, agli anniversari 221. In tutto 152 con un aumento di circa 400 persone e ciò perchè quando dovetti mantenere in servizio tutto il vecchio personale, per necessità dovetti pure assumere un personale nuovo che avesse attitudini all'esercizio tramviario elettrico impiegando parte del personale vecchio in cose di minima importanza ed in numero più grande del necessario. Sicché, ad esempio, mentre erano 9 i pulitori dei binari oggi sono 40.

Spese d'esercizio

Si disse ed un tempo lo ritenni pure, che la spesa di trazione elettrica, in rapporto alla trazione animale, costava molto meno ed è vero. Ma la Società deve tener conto anche delle spese di esercizio e queste posso affermare che non sono sensibilmente diverse oggi con la trazione elettrica, da quelle che erano con la trazione a cavallo. Oggi sono di cent. 38 1/2 per ogni vettura-kilometro e con la trazione animale erano di cent. 30.02. Cifre che possono andare soggette a variazioni solo d'importanza minima.

Se oggi la spesa di trazione è diminuita da circa 7 cent. è aumentata per contro di 3 cent. la spesa personale, di 3 1/2 la spesa generale, di 5 millesimi la spesa pulizia binario ecc.

Ora il materiale rotabile ed i binari furono rimessi a nuovo ma verrà il giorno in cui anche il materiale rotabile dovrà ripararsi e surrogarsi mentre è vicinissimo il giorno in cui dovranno ripararsi i binari i quali, con la trazione elettrica, vanno soggetti a consumo maggiore.

Le solite contraddizioni

Pres. Ma nelle vostre lettere e nei vostri rapporti alla Direzione voi facevate altre previsioni con cifre molto diverse da queste.

Vilers. Le previsioni risalgono al '95 all'epoca cioè in cui si parlava dei tre milioni da anticiparsi al Comune per il prolungamento del Rettifilo. E poi allora i lavori di trasformazione da eseguirsi dalla Società erano assai più limitati di quelli che la Società eseguì al '98. Allora tutto si riduceva alle linee Posillipo-Posta, S. Ferdinando-Granili, Carmine-Museo.

In quanto poi agli apprezzamenti contenuti in altro documento sequestrato, questi risalgono al '96, quando essendovi un'amministrazione nuova e non sapendo quali ne fossero le idee, io intendeva far pubblicare articoli sui giornali per dar luogo ad una discussione. Perciò queste note sono scritte in lingua italiana, mentre abilmente scrivo in francese; ma questi articoli poi non furono pubblicati. La spesa di 4 milioni si riferiva sempre alle linee succennate.

P. M. Chiede che si legga un rapporto spedito dal Vilers sull'esercizio del 1900, quando cioè non si tratta più di previsioni. In esso il Vilers nota che lo effettivo delle spese di trasformazione era rappresentato da 2.960.664.80 lire.

Vilers osserva che collo specchio in tavola la Stazione centrale è segnata dalla spesa di L. 214.667.48, cioè la spesa sostenuta in quell'anno mentre è notorio che quella stazione fu compiuta ed inaugurata nel novembre 1891 e la spesa totale fu quella di 2.362.271. Nota ancora che in detto specchio non è riportata la spesa delle vetture metriche comperate all'estero e non apparente dai resoconti di Napoli, cosa che avvenne anche per tutto il macchinario. E la spesa delle vetture ascende in complessivo a L. 3.500.000. Quindi al totale dello specchio di 2.900.000 lire bisogna aggiungere un complesso delle spese succennate ed il totale di 9 milioni, cioè la spesa che indicai risultante al 31 dicembre.

P. M. Quale valore dà la vendita del materiale vecchio e dei cavalli?

Vilers. Dai cavalli la società ritrasse meno 65.000 lire dal prezzo d'inventario. Dalle vetture ha finora ricavato ben poco. E l'utile consiste nel fatto che 40 vetture furono demolite e la vecchia ferramenta in parte usata nella costruzione di vetture nuove di rimorchio. Una settantina di vetture poi si usano per la provincia: le altre sono in un deposito e non sarà facile alla Società ricavarne 200 lire per ciascuna. E' a ricordare che pel contratto del '98 fu alla Società accordato un termine di 5 anni per rinnovare le vecchie vetture, cosa che la Società non ha convenienza a fare, oppure a surrogarle, cosa che la Società sta facendo.

P. M. Ed il vecchio binario?

Vilers. La Società ha venduto i vecchi binari e dal mio rapporto per l'esercizio del 1900 questa attività è segnata in lire 76.678.14.

Alle 3 precise

Si sospende la seduta

Nell'aula i pochi rimasti discutono il vibratissimo commento del *Roma* alla seduta di ieri del processo.

Il giornale lo ha portato or ora, ed è un buon diversivo. Pare che Napoli si vada addormentando; di fatti oggi pubblico non ve n'è quasi. Il giornale popolare può riuscire a tenerlo vigile con articoli come quello di ieri il quale, oltre che per il pubblico, dovrebbe esser di sprone alla parte civile.

Alle quattro meno venti, presenti pochissimi imputati ed una decina d'avvocati

Si riprende l'udienza

E continua l'interrogatorio Vilers. Il presidente accenna alla vendita dei cavalli nuovamente.

Vilers. Nel 1901 continuò la vendita dei cavalli, vendita che si effettuò sempre con perdita sul valore dell'inventario.

Gli Omnibus

Ora, se mi permette accennerò al servizio degli Omnibus.

La questione relativa a tal servizio nacque—com'io ricordo—sulla fine del 1891, essendo R. Commissario il senatore Sareo.

Fino allora una impresa Omnibus non era esistita, con concessione speciale.

Vi erano diagenze e molti omnibus tenuti dal signor Corbaro. Il Saredo penso di dar vita a quell'azienda, ordinandola perchè riuscisse di maggiore utilità pel comune.

Nell'11 Dic. 1891 formò un capitolato col quale l'impresa servizio omnibus veniva affidata alla società dei trams, capitolato che la stessa società accettò pagando L. 85000 annue, intendendosi che rimanevano abolite le linee che erano in concorrenza coi tramways. Alla deliberazione fu data la forma di contratto, e fu anzi rimessa al notaio per l'opportuno rogito. Poi il Saredo non volle più assumere la responsabilità della stipulazione, perchè in quei giorni era sorta la questione del San Carlo, ed a lui si faceva carico di non aver fatto l'interesse del Comune.

Al Saredo succedette l'Amministrazione Fusco, e il Consiglio Comunale dichiarò che non intendeva affidare ad una sola società il servizio trams ed il servizio omnibus, allora l'impresa Ferrara si obbligò per un canone di lire 45.000.

La società dei tramways prende anche gli omnibus

Si avvide però ben tosto, l'impresa, che era caduta in errore; e poichè le cose volsero piuttosto a male, così Protospiani si mise in relazione con la nostra amministrazione, per vedere se ci fosse modo di cederle l'impresa, oppure di costituire una società speciale, dietro la quale sarebbe stata la società dei trams.

Il Protospiani fece anche passi presso il R. Commissario Garroui.

— Come consigliate voi la vostra società? — Io che, appena allora ero giunto in Napoli, feci intendere all'amministrazione nostra che, qualora si fosse voluto assumere il servizio omnibus era meglio trattar col Municipio che con gli intermediari dell'impresa degli omnibus.

Poi ci fu l'ordine del giorno Englen del quale ho parlato; e poi venne il sindacato Del Pezzo che trattò con noi. Ci fu poi la nostra domanda del febbraio 1895 e la lettera del conte Rocco che presenterò. Il R. Commissario Serena volle la creazione d'una compagnia napoletana, uniformandosi al parere della commissione che ho ricordato, la quale soltanto in mancanza della compagnia napoletana fu d'avviso dovesse il servizio degli omnibus affidarsi alla società dei trams.

Venne poi il sindacato Campolattaro, ed il primo progetto della nostra convenzione, nella quale del servizio degli omnibus non era parola. Ma la giunta, nel luglio 1897, fece entrare nel progetto la ripresa per parte nostra di quel servizio, e tale ripresa rimase a noi affidata pel contratto del 1898.

La ridda dei milioni

— Quanto pagò in tutto la società vostra, allora? — Pagò L. 474000 per il materiale all'impresa Ferrara. L. 160000 al municipio pel canone arretrato e multe che erano a carico della cessata impresa.

Il Municipio incamerò anche una cauzione di L. 60000. Infine la società dei trams pagò altri debiti per l'impresa degli omnibus.

Anche per la società si verificò tosto una sensibile diminuzione d'introiti con gli omnibus per l'apertura delle nuove linee tramviarie. Cosicché l'utile che nel 1899 era stato di 115000 lire, discese nel 1901 a 13251, e pel corrente anno è prevista una perdita di circa 30000, e già oggi si è verificata la perdita di L. 27000 con la fine di settembre.

Spirito Il canone al municipio è compreso sulla passività generale?

— Sì, sì. Questo ho voluto dire, per dimostrare che col servizio omnibus il comune non ha conchiuso un cattivo affare, e come ai patti imposti, difficilmente un'impresa meno forte della società avrebbe potuto resistere.

— E' vero che in un vostro rapporto, accennando al servizio degli omnibus dell'esercizio del 1898 faceste delle previsioni sul reddito del servizio omnibus per l'anno 1899, e prevedeste un interesse del 9 per cento almeno sul capitale?

— Sì. E queste mie previsioni si avverarono nel 1899, e poi, come ho detto e come risulta dai successivi rapporti che mi furono sequestrati, col completarsi delle rete tramviarie cessarono gli utili, ed ora siamo in deficit col servizio degli omnibus.

Con contratto del 1898 il Comune volle per sé altri utili: pretese la definizione a tutto suo vantaggio delle controversie che erano in corso con essi. Principale fra tutte quelle del tunnel di Posillipo, e relativa manutenzione, per la quale risoluzione noi rinunciamo a ripetere le spese incontrate da dieci anni; e dippiù ci obbligarono al rivestimento in murature del tunnel che cagionerà una spesa non inferiore alle 180000 lire.

Lo società presta soldi al Comune

Sempre nel contratto del 1898 il Municipio pattì l'obbligo della società di mutuare al Comune due milioni da estinguersi in nove anni con l'interesse del quattro per cento annui, mentre i capitali costano alla società il 5 per cento all'anno.

Ora, passando all'esame del canone convenuto e pagato in L. 350000 all'anno, osservo che per contratto questa somma si cominciò a pagare del 1898, mentre la rete tramviaria fu completa col 1902. Donde pel '98, '99, 900 e 901 il pagamento del comune senza l'introito della linea, e quindi una somma che nella nostra contabilità fu portata come aumento delle spese di impianto, in lire 300000 e più.

I milioni di guadagno

— Come dunque l'aumento degli introiti potrà verificarsi secondo prevedeste?

— Per darne un'idea, credo di poter ricordare come progredirono gli incassi nelle annate dal '95 al '98 e così per gli ultimi quattro anni della trazione a cavalli.

Incassi fatti dalla Società, controllati sempre dal Municipio, accertati tutti poi dalla Commissione d'inchiesta.

Essi furono:

1895.	L. 2.165.000
1896.	> 2.124.000
1897.	> 2.212.000
1898.	> 2.196.000

Il che dimostra che col servizio a cavalli, che allora era perfettamente organizzato gli introiti annuali si mantenevano pressochè costanti.

Nel 1899 si verificò un aumento sensibile per l'apertura delle linee Vomero e Corso Vittorio Emanuele.

Lucchesi-Palli Per la trasformazione volete dire?

Vilers. Per la trasformazione di quella del Corso, e per lo impianto dell'altra. E gli introiti salirono così:

1899.	L. 2.619.000
1900.	< 2.809.000
1901.	> 2.758.000

Ora non è difficile per queste cifre trarre la percentuale dell'aumento che la trazione elettrica rende in confronto di quella a cavalli, come incassi. Basta perciò all'introito del 1898, in 2.196.000 aggiungere il reddito delle linee Vomero e Rione Amedeo aperte dopo, per calcolare il minore introito degli omnibus le cui linee furono rimpiazzate dalle nuove linee dei trams. Così facendo pel 1908 si va ad una cifra relativamente esatta di 2.894.000 lire.

E poichè, come già dissi gli introiti pel 1902 fino al 30 sett. furono in 267000 e possono per la fine d'anno calcolarsi a 3284000 ne viene che la differenza fra i due esercizi sarebbe di 390000 lire circa, e però il risultato della trasformazione sarebbe un maggiore introito del 18 per cento circa, mentre la società si era ripromesso il 30 per cento.

Avv. Colosimo: Conseguenza di ciò è anche questo, che neppure nel 1902 si raggiungerà un introito tale che sul canone rappresenti il 10 per cento.

— Naturalmente; e si noti: dalle mie relazioni sugli esercizi annuali, e specialmente da quella del 1900, risultano cifre maggiori negli introiti, ma devo far presente che quelle cifre riflettono le linee urbane e provinciali, mentre quelle pocanzi indicate sommariamente, riguardano esclusivamente quelle urbane.

Osservo finalmente che il Comune, pel contratto del 1898 percepirà ogni anno, fino al 1825 compreso, come aumento di canone L. 220mila per i tramways e 50mila per gli omnibus; ciò che capitalizzato rappresenta fino al 1925 circa 16milioni. Nel 1898 la società aveva ancora da ammortizzare sui suoi precedenti impianti circa 9 milioni.

Dimostrai che le spese di trasformazione salirono a circa altri 9 milioni. Donde un titolo di circa 35 milioni di lire; e donde anche—a mio avviso—la ragione per la quale la società non poteva che pretendere la proroga del termine della concessione fino al 1950, perchè era assolutamente impossibile col 1925 ammortizzare un così forte capitale, speso tutto a profitto del Municipio.

Vilers ha parlato una giornata intera; è evidentemente stanco, ma sempre calmo.

La seduta si toglie e così, con la testa piena di milioni, ma le tasche più vuote che mai, noi ce ne andiamo, per rivederci lunedì.

Il mio amico Imbriani

Queste quattro parole il capobanda Agnello Casale ha osato pronunciare nel suo interrogatorio, in quell'interrogatorio di cui si è servito per diffamare tutti i galantuomini, che dissero e diranno la verità, onde esce luminosamente dimostrato la disonestà e la colpa sua e dei suoi egregi soci.

Un fremito è corso per la sala, fremito di disdegno e di tristezza allorchè l'oltraggio fu lanciato, dallo scauno di gogna, alla sacra e grande

ombra che vigila ancora, col ricordo della sua vita eroica, sui destini d'Italia.

Tutti speravano che una voce di protesta si sarebbe levata contro questa profanazione di una tomba che, simile a fulgida ara, è circondata di affetto devoto e di ardente e memorie amore: intorno all'ara sono i fiori e le lacrime di una Donna che fu la compagna e la consolazione di quel poeta dell'unità nazionale, e sono le memorie benedizioni di un popolo che in lui e per lui credette e sperò nella sua felicità.

Su quell'ara non doveva cadere l'oltraggio di un manigoldo. Costui, reso spavaldo dalla fortunata circostanza giudiziaria che accomuna la sua sorte a quella di banchieri e di ex-sindaci ed assessori scortati da deputati più o meno ministrabili, che già furono e potranno ritornare al governo, e da qualche noto trafficchino della così detta politica militante, si è trasformato da accusato in accusatore di mezzo mondo anche intorno a circostanze le quali, se pure non fossero false, nulla avrebbero da vedere con la causa in corso e con le imputazioni rubricate.

La cosa, che forse avrebbe dovuto e potuto evitarsi, già aveva stomacato quanti udirono e lessero tutte quelle balorde spacciate.

Ma nessuno avrebbe supposto che il Casale sarebbe giunto alla criminosa audacia di recare oltraggio alla tomba di Matteo Renato Imbriani.

È un così grande e generale il senso di doloroso stupore destato da quella dichiarazione, che anche oggi, dopo tre giorni, se ne parla dovunque con vera indignazione.

Vedemmo il deputato Roberto Mirabelli fuori di sé per lo sdegno e per la nausea. L'amico nostro che fu, più che amico, fratello di M. R. Imbriani, aveva ben ragione.

Noi udimmo commossi le sue parole, nelle quali ci parve udire l'eco della popolare protesta.

E mai protesta fu più alta, e più spontanea, e meglio ammonitrice!

Le bugie di Casale

A proposito dell'interrogatorio Casale, il *Corriere di Napoli* pubblica nel suo numero di ieri la seguente smentita inviatagli dal sig. Emilio Giampietro.

Roma 23 ottobre 1902

« Signor Direttore del giornale *Corriere di Napoli*. Le domando ospitalità per una rettifica doverosa. Il signor Alberto Casale afferma, a quanto si rileva nel resoconto del processo che si svolge a Napoli, aver egli un debito verso il Banco di Napoli per aver avallate cambiali della ditta Crocco e Giampietro di cui facevo parte.

I fatti stanno invece così. Anzitutto è bene chiarire che la ditta Crocco e Giampietro non fallì. Il Casale fu agente della ditta e per le sue mani passarono circa 800.000 lire inviateci da Parigi da mio zio Emilio Giampietro.

Il Casale faceva tutte le operazioni finanziarie e apponeva anche la terza firma agli effetti cambiali del portafoglio commerciale della ditta scontato al Banco. Diciotto anni or sono, la ditta A. Crocco e Giampietro si mise in liquidazione e assunse tutto il debito che la riguardava. Le 7 mila lire cui allude il Casale sono il corrispettivo d'un fido personale di lire 10 mila che egli aveva verso l'Istituto ridotto a 7.

Del resto tutti a Napoli sanno per la prosperità in cui era la ditta se eravamo noi che potevamo esser garantiti dal Casale o egli era invece largamente facilitato da noi.

Seusi il disturbo che le ho arrecato e mi abbia per suo

Devotissimo
Emilio Giampietro »

I soliloqui degli imputati

Il *Roma* che, con noi difende le ragioni della giustizia e della moralità a Napoli, commenta ieri così le fasi del processo Casale:

Si supponeva che lo svolgimento di questo processo—data la sua importanza specialmente morale, e la influenza che le sue conseguenze non mancheranno di esercitare sulla vita pubblica—avesse dovuto appassionare straordinariamente la cittadinanza napoletana, la quale invece, se non ha mostrato perfetta indifferenza, non ha però dato notevoli segni del suo interesse.

Ciò forse dipende dal fatto che il popolo napoletano sa pur troppo che nulla di nuovo apprenderà dal dibattimento che si svolge innanzi al tribunale, dove sono stati chiamati uomini di cui le opere o le gesta sono note, e per i quali la coscienza pubblica ha già pronunciato il suo giudizio.

L'attesa quindi della sentenza del tribunale desta curiosità che ansia, e l'interesse per lo svolgimento del processo è molto relativo.

Ma poi, fino ad oggi, è realmente il processo entrato in una fase da destare il pubblico interesse?

Dopo i clamorosi incidenti dei primi giorni, e dopo che il tentativo di prepotenza curulesca s'infuse contro l'energia del presidente e la serena fermezza delle ordinanze del tribunale, cominciarono i lunghi, uniformi, monotoni interrogatori degli imputati, i quali in commovente accordo han ripetuto, in sostanza, e stan ripetendo:—Siamo innocenti! Saredo è un calunniatore! Il processo è una macchina montata! Siamo vittime di una turpe mistificazione!

Finora solo il Maio ha rotto, in un certo modo, il tacito accordo tra gli imputati—e per la graduatoria delle maestre ha accusato apertamente il Summonte.

Meno però questo incidente, tutto finora è proceduto come una formalità, e più che interrogatori, si sono avuti veri soliloqui, giacchè le affermazioni molteplici degli accusati si sono lasciate quasi senza contestazione, non avendo creduto di farne di una certa importanza il pubblico ministero né la parte civile.

E così alcuni degli imputati non solo han potuto proclamarsi innocenti, non solo han potuto atteggarsi a eroi, a benefattori di Napoli e quasi a salvatori della patria; ma da accusati si son messi a fare da accusers; ed il Casale specialmente, che ad ogni parola si proclama come benefattore del popolo, come disinteressato patriota, dispensatore di favori e di benescaglia insinuazioni ed accuse prima velatamente sottile, contro Gargiulo, contro Salvi ed altri—accusa che non hanno altro valore, se non quello d'indicare l'ira e il tentativo di riscossa del colpito.