

La Propaganda

Abbonamenti Al giornale bisettimanale Anno . . . L. 5,00
quotidiano Mese . . . 1,50
Estero e sostenitori il doppio

Si pubblica ogni giorno

Redazione e Amministrazione
Piazza Cavour, 8

LE MENZOGNE DI VILERS

Il sistema difensivo

Con l'interrogatorio del direttore della Società dei trams cav. Vilers, durato lungo due interminabili udienze, si è compreso che il suo sistema difensivo sarà identico a quello che si vide dalla lettera dell'avv. Manfredi essere stato preso anche dal Perouse, direttore della Compagnia del Gas.

La tesi difensiva si riassume così: i due contratti non erano lesivi dell'interesse del Municipio di Napoli; amministratori poco onesti — Summonte, De Siena e comp. — avranno magari estorto denaro dalla Società per concludere tali contratti.

Questa estorsione di denaro può costituire un reato a carico degli amministratori del Comune, ma non lo costituisce a carico dei direttori delle compagnie, i quali sarebbero piuttosto vittime che complici. La figura del reato cambia completamente; non v'è più il reato di cui all'art. 172 cod. pen. per cui corruttore e corrotto debbono essere puniti; ma v'è invece il reato di cui all'art. 171 del detto codice, per cui solo il funzionario che estorce denaro deve essere punito; mentre colui, a cui il denaro è estorto, è considerato come una vittima e va esente da pena. Più ancora che la loro libertà, l'interesse massimo, che difendono i direttori delle due compagnie, fiancheggiati dai loro avvocati — deputati, dato che il reato commesso sia quello contemplato dall'art. 171 e non l'altro contemplato dall'art. 172 Cod. Pen., è che i contratti non s'annullino; le due società possono impunemente, sotto l'egida della santità dei contratti, continuare a spogliare per un altro mezzo secolo noi, poveri cittadini napoletani.

La loro difesa non regge

Non siamo giuristi né figli di giuristi; né molto meno di siamo assunto il nobile compito di provocare l'impunità ai due corruttori, al cav. Vilers ed all'altro, al cav. Perouse. Però non possiamo fare a meno di notare come sui banchi dell'Università ci hanno insegnato che la loro tesi di diritto non regge nemmeno. Perché si abbia il reato configurato dall'art. 171 Cod. Pen. e non quello contemplato dall'art. 172 occorre che l'atto compiuto dal funzionario sia di quelli, che il cittadino, a cui il denaro fu estorto, avesse diritto preciso ed incontrovertibile di ottenere. Così commette il reato di cui all'art. 171 il Sindaco, che in mala fede rifiuta di celebrare un matrimonio, quando gli interessati avessero diritto preciso ed incontrovertibile alla celebrazione. Ma nel caso nostro le due Società non avevano nemmeno un diritto di tal fatta a concludere i contratti in discussione col Municipio di Napoli; il loro poteva essere un interesse, ma non era certo un diritto. Quindi, in ogni caso, anche fosse vera la tesi difensiva di fatto delle due Società, che i contratti erano ottimi per il Municipio, sempre corruttori sarebbero i due direttori.

La pretesa bontà del contratto

Ma lasciamo da banda tutto ciò e discutiamo la tesi difensiva di fatto, esposta dal cav. Vilers: la bontà del contratto per la trazione elettrica. Questo povero direttore ha dovuto farsi piccolo, piccolo; ha dovuto dichiararsi uomo che non fa nulla, che non capisce nulla, un ignorante di prima forza; ha soprattutto dovuto dichiarare che esso è un direttore che non dirige.

Quale triste idea ha avuto la Società dei trams di mandare a Napoli il cav. Vilers, come direttore? un direttore così ignorante, così incapace, quale esso si è dichiarato nel suo interrogatorio?

Perché la tesi fondamentale dell'accusa è questa: per il vecchio contratto del 1891 il Municipio aveva diritto d'imporre alla Società dei trams di adottare la trazione elettrica senza alcuno ulteriore compenso e col sistema da esso Municipio prescelto, purché fosse stato adottato con successo in una grande città d'Europa. Però non col sistema più economico e meno estetico del filo aereo, ma o col sistema della conduttura sotterranea adottato a Budapest, o col sistema degli accumulatori adottato a Roma ed a Torino, o col sistema così detto delle comunicazioni successive adottato per alcune linee a Parigi.

Si comprende tutta la portata di questo argomento dell'accusa. Se il Municipio aveva in forza del contratto del 1891 il diritto d'imporre alla Società dei trams l'adozione della trazione elettrica ed anzi di adottare il sistema più costoso di trazione elettrica non v'era bisogno di prolungare la concessione, ma bastava, come suggeriva l'ing. Cottrau, il Roma, il Collegio degli Ingegneri, l'avvocatura municipale, che il municipio imponesse alla Società di adempiere l'obbligazione assunta con il contratto del 1891 di adottare il più costoso sistema di trazione elettrica in uso in alcune delle principali città d'Europa. Per ciò stesso la Società sarebbe essa andata a domandare al Municipio il permesso di adottare un sistema di trazione elettrica meno costoso, quello a filo aereo, ed il Municipio avrebbe potuto consentire a tale domanda, ottenendo adeguati compensi.

Cio riconosce lo stesso Consiglio Comunale, il quale chiuse la discussione generale sul primo progetto di concessione coll'approvare a grandissima maggioranza l'ordine del giorno Lo Sardo, col quale si affermava il diritto, scaturente a favore del Municipio dal contratto del 1891, d'imporre alla società l'adozione della trazione elettrica.

E ciò riconosceva soprattutto quell'ingenuo uomo del cav. Vilers, il quale, in un suo riservatissimo rapporto al Consiglio di amministrazione a Bruxelles, che provvidenzialmente il Giudice Istruttore ha sequestrato, af-

fermava che in forza del contratto del 1891 il Municipio, senza accordarle alcun compenso, poteva imporre alla società l'adozione della trazione elettrica secondo il costosissimo sistema della conduttura sotterranea in uso a Budapest.

E il cav. Vilers nel fare tale affermazione aggiungeva « almeno che io non m'inganni grossolanamente ».

Oggi invece il cav. Vilers non potrebbe sostenere la sua tesi difensiva di fatto, che il nuovo ed incrinato contratto del 1898 risponde agli interessi del Municipio, senza contestare ciò che cinque anni tanto asseverantemente affermava: che il Municipio, in forza del contratto del 1891, aveva il diritto d'imporre alla società senza compenso l'adozione della trazione elettrica secondo il sistema costosissimo della conduttura sotterranea.

Vilers smentisce Vilers

Ma il vecchio rapporto non si distrugge e perciò il cav. Vilers doveva conciliare la sua affermazione di oggi con quella diametralmente contraria da lui consacrata nel suo rapporto. Ed allora il cav. Vilers trova l'espedito di farsi piccolo piccolo, di dire che esso è un ignorante, che di cose legali non s'intende; che invece di cose legali s'intendeva bene il Consiglio d'Amministrazione di Bruxelles, il quale gli mostrò l'errore in cui era caduto e magari gli fece anche una lavatina di testa.

Tutto ciò però è bene inverosimile.

In primo luogo il cav. Vilers aggiungeva all'affermazione contenuta nel suo rapporto: « unmenchè io non m'inganni grossolanamente », il che implicava che per esso sarebbe stato un errore grossolano interpretare diversamente il contratto del 1891, tanto più che la questione già era stata esaminata e discussa. Di guisa che non si trattava di trovare gli argomenti a favore dell'una e dell'altra interpretazione, ma sibbene di « vagliare » gli argomenti, che altri già avevano trovati.

E poi ha voglia a dire il cav. Vilers che egli non è un legale. Ma egli che nel suo interrogatorio ha dichiarato implicitamente di non essere neanche un tecnico, dovrà almeno essere stato un uomo d'affari. E francamente un uomo d'affari deve avere tanta intelligenza da poter interpretare un contratto, pur non essendo giureconsulto.

Ma poi: il cav. Vilers avrà avuto pure cinque anni fa quella opinione di sé stesso, che ha oggi, di non essere un legale.

Ed allora come egli non avrà domandato sulla questione della interpretazione del contratto del 1891 il parere dei legali della società, tra cui ve ne era uno finissimo: il buon avvocato Agostino Morisani?

E si noti che si trattava d'interpretare un contratto scritto in italiano. E che, pur non avendo una grande opinione della capacità degli avvocati napoletani in genere e di quelli della Società in specie, non potevano essere dei giuristi belgi, sempre meno padroni della lingua nostra di un avvocato italiano, che, pur essendo i più grandi giureconsulti del mondo, sarebbero stati i più capaci ad interpretare il contratto del 1891.

3 milioni o 10 milioni?

Il farsi dunque piccolo piccolo, il dichiararsi incapace d'interpretare in contratto non ha salvato il cav. Vilers dal maggiore degli argomenti di accusa. E neanche il farsi piccolo piccolo come tecnico, salva il cav. Vilers da un altro degli argomenti d'accusa.

In un'altra relazione al Consiglio di Amministrazione a Bruxelles — il cav. Vilers non sa neanche, quanto sembra, che è molto pericoloso lo scrivere — egli dichiarava che le spese per l'adozione della trazione elettrica non avrebbero superati i tre milioni. Oggi il cav. Vilers dichiara al Tribunale che per la trasformazione della trazione la società ha spesi più di 10 milioni.

Mentisce oggi il cav. Vilers, o si sbagliava cinque anni fa?

Evidentemente mentisce oggi. E qui non lo salva il dichiarare che egli, oltre al non essere legale, non è neanche tecnico. Dappochè noi ricordiamo benissimo che nel 1897 il cav. Vilers in una lettera pubblicata in tutti i giornali napoletani dichiarava che nel 1896 la Società aveva speso una ingente somma per la compilazione dei progetti per adottare sulle sue linee la trazione elettrica. Ora il cav. Vilers non sarà un legale, non sarà un tecnico; ma è supponibile che sappia almeno leggere e che se ha enumerato una cifra nella sua relazione come quella della spesa necessaria per la trasformazione, lo avrà fatto sulla scorta dei progetti compilati nel 1896 e che costarono tanti denari alla Società.

Quale poi sia stata la spesa effettiva, a noi poco importa: si comprende che in questa spesa devono essere anche compresi i denari dati ai corruttori e... chi sa che qualche corruttore non v'abbia preso la parte sua a danno degli azionisti! Non per nulla la sapienza dei popoli insegna: *chi la fa, l'aspetta*. Gli azionisti han fatto corrompere gli amministratori del Comune; non vi sarebbe nulla di strano che qualcheduno degli intermediari avesse pensato a farsi la sua parte ai danni degli azionisti.

Quel che i periti non sanno

Il cav. Vilers corroborerà le nuove sue cifre con tre periti, tra i quali è il prof. Lombardi della nostra Università. Ma costoro potranno — a prescindere dal valore che si possono attribuire alle perizie a difesa, essendo secondo i nostri costumi i periti indotti dalla difesa,

non dei giudici, ma degli avvocati-periti, — potranno affermare quale è il valore degli impianti attuali della Società, ma non ci potranno dire quanto tali impianti siano effettivamente costati alla Società.

Il futuro perito della Società, il prof. Lombardi, è venuto da poco tempo fra noi da Torino, ma noi napoletani sappiamo quali rozze ha mantenuto in servizio la Società, dopo approvato il nuovo contratto e finchè non fu attuata la trazione elettrica; sappiamo quali indecenti *char-à-bancs* erano le vetture che la Società in tale epoca teneva in circolazione.

La Società, ragionevolmente, dovendo mutare il sistema di trazione, si asteneva dal fare acquisti di nuovi cavalli per sostituirli i vecchi, dal costruire nuove vetture. Da ciò una ingente economia, resa possibile dalla trasformazione della trazione economica, di cui il cav. Vilers teneva naturalmente conto nel fare la sua relazione al Consiglio di amministrazione e di cui non potrebbero, né saprebbero tener conto i periti.

E poi bisogna por mente ad un'altra circostanza. Fra le spese per la trasformazione della trazione, ingentissima fu quella per il cambio di tutti i binari, tranne che sulla linea del Corso, di Pozzuoli e del Rettifilo, ingente fu quella per la costruzione del secondo binario in via Duomo. Di quest'ultima spesa non bisogna tener conto, perchè fu proprio la Società, che per sua utilità domandò il permesso d'impiantare il secondo binario, che il Municipio a malincuore concesse, come risulta dalla stessa dizione usata riguardo a questo punto nel contratto.

Ma neanche tutte le altre spese possono entrare per intero in linea di conto, per calcolare le spese occorrenti dalla trasformazione della trazione.

La concessione goduta dalla Società in forza degli antichi contratti doveva durare fino al 1925, vale a dire la società aveva innanzi a sé altri 27 anni di esercizio delle sue linee. Or data l'indensità del traffico, data la scarsa portata dei binari in uso nel 1898, data lo schiacciamento dei binari con carri e carrozze di ogni genere, che vi passano sopra, la società certamente avrebbe dovuto provvedere, anche se non si fosse cambiato il sistema di trazione, a rifare i binari prima del 1925.

Basta, per convincersi di ciò, per mente al fatto che la società da che ha cominciato a funzionare, già una volta aveva dovuto cambiare i binari.

I primi binari posti non avevano durato più di quindici anni.

La spesa per cambiare i binari in seguito alla trasformazione del sistema di trazione, fu pertanto una spesa anticipata non una spesa nuova che non avrebbe mai dovuta farsi dalla Società, se non si fosse cambiato il sistema di trazione. Ed anche di ciò bisogna tener conto per valutare il vero carico che ricade sulla società per la trasformazione della trazione. Tanto più che questa è una tesi la quale può essere sostenuta dal cav. Vilers, che — l'ha dichiarato egli stesso — come non è un tecnico, non è neanche un legale, ma non può essere sostenuta da nessun mediocre giurista neanche belga, neanche napoletano: che per il contratto del 1891, scaduta la concessione nel 1925, la società avesse potuto cedere dei veri ferri vecchi al Municipio e non degli impianti in perfetto stato di funzionamento.

Il cav. Vilers per sostenere questa assurda tesi si fa forte del nuovo contratto, il quale sancisce che due anni prima della scadenza della novella concessione il Municipio faccia visitare l'impianto ed il materiale, per constatare se è o meno in perfetto stato. Ma il cav. Vilers, il quale se non è un legale, sarà almeno un uomo d'affari, deve sapere che questo non è che un mezzo diretto ad assicurare l'osservanza dell'obbligo da parte della società concessionaria di non fare il servizio degli ultimi anni della concessione con dei *ferri vecchi*.

Il cav. Vilers però, se non ignorasse la nostra legislazione, saprebbe che essa fornisce agli amministratori onesti, che non accettano *pourboires*, ben altri mezzi per impedire tale frode, per impedire che la società concessionaria di un servizio di trazione non lo faccia, per spirito di soverchia economia, in modo indecente e pericoloso per la pubblica utilità.

Il Sindaco, anzi la Società per la protezione degli animali, può mandare al macello i cavalli diventati inabili; il Sindaco può per motivi di pubblica incolumità emanare ordinanze che impongano di manutenerli i binari, di ritirare dalla circolazione le vetture deperite ed anche quelle di vecchio modello. Se il Comune ha il diritto d'imporre il modello per le vetture di piazza, ha evidentemente il diritto d'imporre anche quello per le vetture tramviarie.

Ma comprendiamo che il cav. Vilers ignori tutto questo. La Società ha troppo spesso indotti i nostri amministratori a far uso a suo favore dei poteri, che le leggi loro conferivano.

Concludendo per ora

Ben altro vi sarebbe ancora da dire, tanto più che malgrado tutto il cav. Vilers non ha potuto negare che l'adozione della trazione elettrica ha portato un aumento di oltre 500.000 lire nel prodotto lordo, somma che era più che sufficiente per compensare, insieme all'economia prodotta dalla trazione elettrica in confronto di quella animale, economia constatata dallo stesso Vilers, il capitale speso per la trasformazione in venticinque anni.

Sentiremo i periti e faremo con essi la discussione tecnica; sentiremo i testimoni e con essi verrà la prova specifica della corruzione.

La ridda delle cifre

Quel pezzo d'uomo, roseo e sorridente, era seduto al suo posto da oltre due ore. Parlava in un linguaggio quasi incomprensibile che non era né italiano, né francese.

E non cambiava mai il timbro, la cadenza, la flessione della voce. Usciva dalla sua gola un continuo petulante suono che ricordava il gorgoglio di un barile che si versa. Non uno scatto, non un'alterazione. E non un riposo, che non fosse provocato da una domanda del Presidente.

— E così le spese per la trasformazione possono valutarsi?

— Io nella qualità di *dirretcor* della Società dei *trramis*...

Dava all'erre quel suono aspro e ripetuto dell'accento gallico, suono eccitante che straziava i nervi dell'amico Marvasi.

— Catrecent ottamil duecentessant e centesimi venticinque.

Quell'uomo era una fonte di numeri. Non ripeteva che cifre, cifre, cifre. I milioni danzavano un ballo cadenzato, le migliaia, più agili, un ballo più sciolto più snello, le lire ed i centesimi, numerosissimi, leggerissimi, volteggiavano, piroettavano, ingombrando, invadendo, turbando nell'aria... e nei cervelli soprattutto.

Ne eravamo accecati e storditi.

— Due milion, trecencarammil e 73 centesimi.

— Ah! quei centesimi insistenti, immancabili, che accompagnavano umili, ma devoti, i colossi ordinatamente crescenti che li precedevano!

I zelanti *reporters* raccoglievano e scrivevano ammuccchiando numeri su numeri. Al principio le somme erano raccolte con fedeltà, ma poi mano mano tutta quella ridda, quel frastuono fece loro perdere la testa. Un due divenne tre, fu omessa qualche virgola.

Gustavo di Giacomo raccoglieva quell'oro colante tentando di non perdere una sola cifra. Egli, abituato a veder scorrere per le sue mani somme vistose, mantenne più degli altri il sangue freddo necessario.

Ciccio dell'Erba troppo presto vide trasformata quella pioggia d'oro in ridotti pascoli, in estesi possedimenti laggiù in Capitanata. Si vide d'un tratto padrone di incommensurabili vigneti, architettò tutto un piano di lotta contro Pavoncelli, lo vide piegare sotto la sua spietata concorrenza, cadere, cedere a lui il Tavoliere di Puglia.

E davanti alla sua mente passò subito il senatore dell'Erba, a cavallo, seguito da numerosa scorta di campieri, dominare le immense distese pugliesi.

E stese sul modulo telegrafico cifre senza no-so, e senza logica.

Ed il compilatore dei telegrammi al *Giornale d'Italia* rivolse l'altra sera ben nutrite *benedizioni* al corrispondente napoletano.

— E gli introiti finali furono?

— Tre milion, duecentottant...

Il cittadino Fasulo era irrisconoscibile. La sua incommensurabile chioma si agitava fremente, i suoi occhi tramandavano lampi, la sua mano sinistra stringeva convulsamente i tre unici soldi che accoglieva la sua saccoccia.

Egli, poeta, egli, redattore della *Propaganda* esprimeva il più acuto disprezzo per quell'oro borghese, per quella volgare valanga di milioni.

E deliberò di portare lo scompiglio nell'ordine delle cifre. Un alto senso di vendetta sociale lo spinse a trasformare quella gerarchia insopportabile dei numeri.

E mise i centesimi al posto dei milioni, le centinaia al posto delle lire, le migliaia al posto delle decine.

Contento, trionfante, vide in ultimo compiuta la sua opera rivoluzionaria e ne gioì satanicamente.

— Ci furono anche spese per illuminare la pubblica opinione?

— Un momento. Voglio ancora fare una dichiarazione molto breve.

E per un'altra ora continuò il versamento del barile, un barile che non versava vino ma numeri e sempre numeri.

Gli imputati si agitavano sulle sedie. Casale, De Siena e Summonte rievocavano i dolci ricordi dell'epoca nella quale anche essi avevano partecipato alla raccolta di quell'oro che adesso non aveva che solo valore storico.

E dall'altra parte tutta la gioventù forense, tutte le future illustrazioni del giure, trepidanti, asciugavano il sudore che colava dalla loro fronte. E, biliosi, lan-