

L'AFFONDAMENTO DEL

Baron Gautsch

LA TRAGEDIA DEL "TITANIC" ASBURGICO



Poche ore prima che il "Baron Gautsch" saltasse su una mina e colasse a picco, l'ambasciatore inglese Maurice de Bunsen aveva consegnato al governo di Vienna la dichiarazione di belligeranza di Gran Bretagna e Francia: così il conflitto fra la grande Austria di Francesco Giuseppe e la Serbia s'era trasformato nella Prima guerra mondiale. Era il 13 agosto 1914, esattamente 95 anni fa. Fu per questo che, già all'indomani, la tragedia del "Titanic" asburgico - come il lussuoso piroscafo del Lloyd Austriaco fu orgogliosamente definito -, due anni dopo l'affondamento del più celebre transatlantico, venne dimenticata. Eppure il "Baron Gautsch", piroscafo passeggeri in servizio nell'Adriatico da Cattaro a Trieste, era il gioiello della grande flotta del Lloyd Austriaco. E i suoi 180 morti, in gran parte donne e bambini, delle circa 350 persone a bordo, furono le prime vittime civili della Grande guerra. La nave affondò per quello che oggi chiameremmo un tragico errore: poco fuori Rovigno, toccò una delle mine austriache poste a protezione del porto di Pola. Accadde per un desiderio banale quanto consono allo spirito asburgico: arrivare in orario a Trieste. La nave, proveniente da Cattaro, era in ritardo e seguì una rotta più stretta per recuperare tempo.

Sopra, a sinistra: una suggestiva immagine del relitto del "Baron Gautsch", visitato ogni anno da tantissimi sub.

A destra: il "Baron Gautsch" in navigazione nel golfo di Trieste, diretto in Dalmazia.

Sotto: lo stemma dell'Österreichischer Lloyd (Lloyd Austriaco, fondato nel 1833), con il motto "Vorwärts" (Avanti). Il 3 gennaio 1921 la denominazione venne trasformata in Lloyd Triestino. Per diventare, l'1 marzo 2006, Italia Marittima Spa e quindi, l'1 maggio 2007, entrare nell'orbita dell'Evergreen Marine Corporation di Taiwan.



«Verso sera, rapidissimamente, - scriveva il quotidiano triestino "Il Piccolo" il 14 agosto 1914 - si diffuse nella città una notizia luttuosa, che veniva dal mare. Il "Baron Gautsch", il bel piroscafo lloydiano della linea di Dalmazia, era scomparso, inghiottito dal mare. Un gorgo immane s'era aperto e la magnifica nave si era tutta, in un attimo, inabissata in quel gorgo. E la voce correva, prendeva sfumature di dubbio che erano una suprema speranza, s'incupiva di sempre più forte certezza suscitando una disperata ansietà: poi non più dubbio, non più speranza; la conferma da tutte le parti, la certezza che spargeva il costernato pallore nei volti, l'arrivare di gente affannata, la ressa della folla intorno al palazzo del Lloyd, lo scoppiar dei singhiozzi, le strazianti scene di deliquio e di pianto. Il "Baron Gautsch", veramente, giaceva morto nel fondo del mare, e aveva tratto nel fondo del mare i suoi morti...».

«Siamo in una città marinara - si leggeva ancora sul quotidiano - e tutte le tragedie del mare colpiscono la più intima sensibilità nostra. Questi grandi piroscafi, che vediamo ancorati ai nostri moli fra una partenza e un arrivo, ci sono noti come una famiglia di buoni colossi, e l'aspetto ci ciascuno

ci è familiare e ci è caro. E questa gente che viaggia, capitani, marinai, camerieri di bordo, e i passeggeri stessi che vediamo ogni giorno imbarcarsi e sbarcare nel tranquillo ritmo delle andate e dei ritorni, sono tutti congiunti a noi. Le catastrofi che vengono dal mare ci precipitano adunque in un più profondo e più universale dolore: noi sappiamo che cosa sia l'accorrere dei parenti angosciati al porto per chiedere nuove di viaggiatori dilette; noi sappiamo che cosa sia il loro brancolare fra le ultime incertezze, il loro giunger le mani, il loro sciogliersi in pianto dinanzi all'irreparabile! Si può dire che tutti i cittadini piangessero con i superstiti. E come era fatta triste, nei ricordi, la bella nave, che tante volte si era veduta entrare al porto, filando snella e orgogliosa, con l'amor proprio di gettar le sue gomena al molo nell'ora stessa che l'orologio di Piazza Grande batteva l'ora di arrivo! Come era fatta triste quella lieta nave divenuta una tomba: e quale stringersi dei cuori, quale inchinarsi delle anime, mentre i muti volti s'interrogavano l'un l'altro e la città, già raccolta nella tristezza solenne del suo lutto, andava con mille occhi vaganti sull'orizzonte il saluto supremo della città di mare alle vittime del mare!...».

«Molte madri, molte spose - è ancora la cronaca de "Il Piccolo" - passarono ieri tutta la notte al molo e alla riva con gli occhi lacrimanti fissi verso il mare nella disperata attesa del pi-

Nella foto qui a destra il varo del piroscafo "Baron Gautsch" ai Cantieri navali scozzesi Gourlay Bros e Co. di Dundee.

Nelle foto al centro, lussuosi interni del piroscafo del Lloyd Austriaco.

A destra, la bandiera della Marina austro-ungarica.

Sotto, il barone Paul Gautsch von Frankethurn (Vienna, febbraio 1859 - aprile 1918), già ministro dell'Educazione e degli Affari interni dell'Impero Austro-Ungarico, fu primo ministro dal 28 giugno al 3 novembre 1911.



Antonio Denich Livio Grassi
Storia de Trieste
 LA STORIA CHE SE LEGE COME UNA FILA
www.storiadetrieste.it
www.ilmercato.it



roscafo che più non doveva ritornare. E fin dal primo mattino, quando mancava qualche ora ancora all'apertura degli uffici, s'affollavano dinanzi al palazzo del Lloyd tante e tante famiglie di coloro che navigavano sul "Baron Gautsch". Dopo il terrore del primo annuncio, dopo la notte, una di quelle eterne notti di ansia di cui ogni ora par che duri un secolo, esse erano tutte là, ad attendere angosciosamente di udir la parola che racchiudeva per loro il destino. Giovani e vecchi, donne in gran numero, straziate, d'ogni condizione, erano tutti là, pallidi, sfiniti, affratellati in quell'immensa angoscia...». Seguivano lo stillicidio delle notizie ufficiali date con laconicità, i racconti poco precisi dei superstiti ancora sotto l'effetto della tragedia, il riaffiorare di speranze presto nuovamente deluse.



Il "Correspondenz Bureau" pubblicava la prima lista dei superstiti accompagnata dalla seguente nota: «A bordo del piroscafo "Bar. Gautsch", affondato ieri, c'erano 300 fra passeggeri e uomini dell'equipaggio, dei quali furono salvati 158. I salvati si trovano a Pola e saranno trasportati qui alla prossima occasione».

La direzione della società aveva dato ordine telegrafico al piroscafo "Graf Wurmbbrandt", in viaggio di ritorno dalla Dalmazia, di approdare a Pola. Contemporaneamente, siccome la massima parte dei salvati doveva essere priva di mezzi, il suo comandante era stato autorizzato a dare ai bisognosi delle anticipazioni pecuniarie per l'acquisto dell'indispensabile.

«Nel pomeriggio - scriveva "Il Piccolo" - sparsasi in città la voce dell'imminente arrivo dei salvati, gran folla di congiunti e amici dei superstiti e di curiosi si riversò al molo San Carlo. Si diceva che il

continua a pag. 81

Il naufragio, fra storia e cronaca

Un grande piroscafo che veniva inghiottito dai gorgi, che spariva nella profondità del mare trascinando con sé oltre 180 vite. Ma com'era possibile, cos'era successo? Nulla dicevano i giornali in proposito stante la censura introdotta a seguito della guerra da poco scoppiata. Correano voci incontrollabili, a volte denigratorie, e nulla più. Bisognava attendere l'1 settembre 1918 quando l'i. r. Tribunale circondariale per il commercio e affari marittimi di Trieste pubblicava la prima sentenza (in lingua tedesca) nella causa per responsabilità civile intentata contro il Lloyd Austriaco, per poter conoscere più nel dettaglio i contorni della terribile tragedia.

Trieste, principale porto commerciale dell'Impero Austro-Ungarico, nei primi anni del '900 era strategica anche per quanto riguardava i collegamenti con gli avamposti della Dalmazia quali Ragusa e Cattaro, importanti sia dal punto di vista economico sia da quello militare. Per garantire un maggior sviluppo della regione, l'Österreichischer Lloyd (il Lloyd Austriaco, la più importante Società di navigazione dell'Austria, e poi, dell'Austria-Ungheria), guidato dal dott. Derschatta, propose l'ampliamento della flotta con nuovi traghetti veloci e nuove navi da guerra. Da una parte si affidò al cantiere navale "Stabilimento Tecnico Triestino" la costruzione della corazzata "Szent Istvan" (Santo Stefano) per conto della parte ungherese dell'Impero; dall'altra, l'ufficio dei Lloyd commissionò ai cantieri navali scozzesi Gourlay Brothers & Co. di Dundee due dei tre traghetti veloci che avrebbero collegato i porti della Dalmazia con Trieste: il "Baron Gautsch" (nome dato in onore del barone Paul Gautsch von Frankethurn, che fu ministro dapprima dell'Educazione e in seguito degli Affari Interni dell'Impero) e il "Prinz Hohenlohe". La terza

nave gemella, il "Baron Bruck", fu invece costruita presso il cantiere navale S. Rocco di Muggia.

Entrato in servizio nel 1908, immediatamente dopo lo scoppio del conflitto mondiale, il 17 luglio 1914, il "Baron Gautsch" venne ceduto alla Imperial Regia Marina da guerra austriaca per il trasporto delle truppe verso Cattaro e, durante il ritorno a Trieste, per facilitare l'evacuazione dei civili verso le regioni del nord Adriatico. Una volta assolti i suoi obblighi verso la Marina, il piroscafo rientrò in possesso dei Lloyd l'11 agosto 1914 a Cattaro. Da qui avrebbe dovuto seguire la rotta verso Trieste per trasportare i profughi della Bosnia ed Erzegovina ed i villeggianti delle isole.

Prima di salpare, le autorità militari convocarono una riunione presso il quartier generale della Marina, durante il quale il secondo ufficiale Tenze, inviato dal comandante del "Baron Gautsch", Paul Winter, venne informato della rotta da seguire per evitare un ampio campo minato che era stato allestito in difesa del porto di Pola. Le autorità militari austriache, per ragioni di segretezza, non avevano comunque fornito la posizione esatta delle mine.

Come da orario, alle ore 11.00 del 13 agosto 1914 il "Baron Gautsch" salpò dal porto di Lussingrande, diretto verso Trieste, dove ne era previsto l'arrivo per le ore 18.00. Il comando venne assunto dal primo ufficiale Luppis. Le condizioni meteo erano ottime, il mare era calmo, tutto procedeva regolarmente. Alle 13.45, per potersi recare a pranzo, Luppis passò il comando al secondo ufficiale Tenze il quale, fiducioso della sua esperienza, procedette tranquillo nella navigazione.

Alle 14.50 circa il "Baron Gautsch" fu avvistato a circa 7 miglia a nord dell'isola di Brioni mentre procedeva all'interno del campo minato appena allestito in difesa del porto di Pola. Al largo di Rovigno, a circa 7 miglia dalla costa istriana, un attimo prima della collisione Tenze corresse la rotta verso ovest, convinto di avere ormai superato il campo minato. Ma rimaneva purtroppo un'ultima mina... quella fatale.

Il piroscafo urtò l'ordigno ancorato sul fondo sul lato di sinistra, proprio sotto la linea di galleggiamento, all'altezza delle caldaie, tra la cucina e la dispensa di prima classe. Il tutto avvenne in una manciata di minuti: il "Baron Gau-

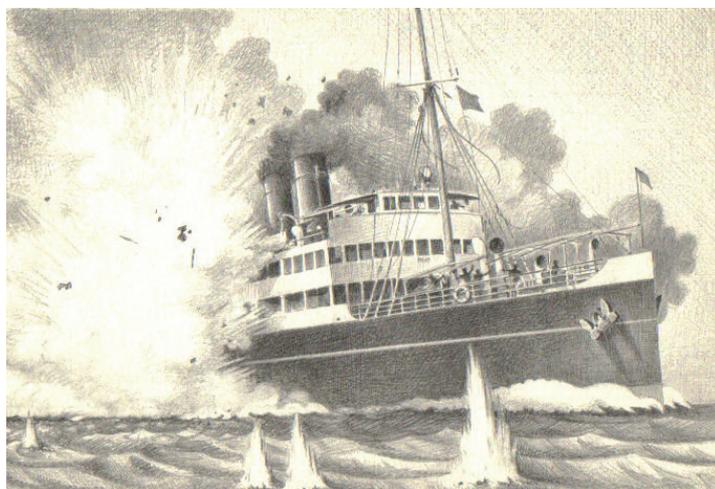


tsch” si inclinò sul lato di sinistra e ciò rese impossibile l'alaggio di tutte le scialuppe. Dopo 6 minuti circa rimaneva solo un enorme gorgo. La sagoma dell'elegante piroscifo era stata inghiottita dal mare. Circa 180 persone, tra cui numerose donne e molti bambini, annegarono o morirono bruciate dall'olio bollente fuoriuscito dai serbatoi. 159 persone vennero soccorse e tratte in salvo dalle cacciatorpediniere “Csepel”, “Triglav” e “Balaton” che accorsero immediatamente da Pola.

Carmen Rubini fu molto fortunata e riuscì a scampare alla tragedia. Nata e cresciuta sull'isola di Lussino, aveva familiarità con il mare, sapeva nuotare e venne tratta in salvo. Questo il suo racconto: «Un cameriere aveva appena aperto la porta della cabina per portarci il caffè, quando una violenta esplosione scosse la nave. Tutto quello che aveva in mano cadde ed una traccia di caffè segnò il pavimento della cabina.... Siamo corsi fuori dalla cabina, verso il ponte superiore... ed ho visto il capitano che invano tentava di organizzare l'evacuazione. Mia madre aveva i miei due fratelli in braccio. La vidi per l'ultima volta vicino alla scala a chiocciola del ponte promenade...».

Un altro superstite, Pietro, nativo di Pago, aveva 22 anni quando si imbarcò sul “Baron Gautsch” come cameriere di bordo: «Era un pomeriggio afoso e caldo di agosto, e molti passeggeri dormivano nelle loro cabine.

La nave era sovraffollata: la maggior parte dei passeggeri era formata da triestini e da famiglie boeme che erano state a visitare i loro congiunti, soldati di riserva, alle Bocche di Cattaro. Al momento



dello scoppio, io mi trovavo nella dispensa di bordo prospiciente al salone da pranzo. Udita l'esplosione, cercai subito l'uscita, raggiungendo per le scalette la coperta e dirigendomi verso il ponte delle imbarcazioni di salvataggio. A bordo regnava il panico. Vidi enormi grappoli umani far ressa attorno alle scialuppe. La mia, quella cioè che mi era stata assegnata per ordine di servizio a bordo, era già in acqua. Cercai qualche altro mezzo di salvataggio: nulla. I passeggeri si gettavano in massa nel mare, da poppavia; nella maggior parte applicavano erroneamente il salvagente sulla pancia invece che sul petto, e più di uno perse la vita per questa irregolarità. Intanto la nave si era fortemente inclinata sul fianco sinistro; mi gettai allora sulla balaustra e di qui scivolai in acqua. Proprio in quel momento la nave si inabissava.

Fu una vera fortuna per me che il piroscifo si fosse inabissato di poppa, altrimenti sarei stato risucchiato nel vortice. Dallo scoppio dell'ordigno all'affondamento saranno passati in tutto sei o sette minuti. In acqua, fra i vari oggetti galleggianti, trovai una sedia a sdraio, alla quale mi

aggrappai mantenendomi a galla per un'ora, fino a quando giunsero tre torpediniere e una nave appoggio, che raccolse i naufraghi. Furono salvate più di centocinquanta persone.

Il mare era in piena bonaccia, coperto da un centimetro di nafta. Tutto intorno corpi umani, relitti della nave, barili di birra, bottiglie impagliate. Una donna l'ho vista affogare a pochi metri da me. Mi pare di sentire ancora adesso le grida di aiuto: “Hilfe! Hilfe!...”. Tutti quelli che non erano morti per le ferite riportate nell'esplosione o non erano annegati subito, furono salvati e trasportati all'Ospedale di Pola.

Molte ombre rimangono sulla terribile tragedia del mare del “Baron Gautsch”, causata sembra, soprattutto dall'incompetenza umana: al momento dell'esplosione il capitano era nella sua cabina a dormire, il primo ufficiale a pranzo in prima classe, l'ufficiale in seconda venne colto dal panico una volta realizzato quanto era accaduto. Sarebbe inoltre, da testimonianze rese all'epoca, che l'equipaggio si fosse preoccupato più di mettere in salvo se stesso che di occuparsi della sorte dei

Nel disegno qui a sinistra. E' il 13 agosto 1914: esattamente 95 anni fa il “Baron Gautsch”, con a bordo più di 350 persone tra cui molte donne e bambini, salta su una mina al largo di Rovigno. Le vittime del naufragio saranno più di 180.

Nella pagina accanto, a sinistra la sede del Lloyd Austriaco a Trieste, in piazza Grande (poi piazza dell'Unità d'Italia), progettata dall'architetto Heinrich von Ferstel e realizzata tra il 1880 ed il 1883. Prima di stabilirsi in questo nuovo palazzo (che è poi diventato la sede del Lloyd Triestino e, ultimamente, della Regione Friuli Venezia Giulia), la Compagnia era stata originariamente ospitata, naturalmente sempre a Trieste, nel palazzo de Cassis in piazza della Borsa e poi nel palazzo del Tergesteo.

A destra, il “Baron Gautsch” a Trieste, attraccato al molo San Carlo.

passeggeri.

Ma quale fu la sorte degli ufficiali? Tenze venne ritrovato morto suicida a Pola qualche giorno dopo la tragedia: evidentemente non aveva retto ai sensi di colpa. Il capitano Winter ed il primo ufficiale Luppis, tratti in salvo, vennero immediatamente posti agli arresti, accusati dal Comando della Marina di incauta condotta, ma vennero assolti al processo (ironia della sorte, questo tragico episodio non danneggiò in alcun modo la carriera dei due ufficiali che divennero comandanti di navi della flotta del Lloyd Adriatico). Il Lloyd, che imputava la responsabilità dell'accaduto al Comando dell'Imperial Regia Marina austriaca per non avere inviato una nave a segnalare i limiti del campo minato, affrontò circa ottanta cause di risarcimento danni, vincendole tutte per assenza di colpa.

Il processo fu comunque lungo e gli Archivi di guerra dovettero prestare i documenti relativi all'incidente alla Corte distrettuale.

Ma nel maggio del 1925, in seguito a delle sommosse che culminarono con l'incendio del tribunale, tutti questi documenti andarono irrimediabilmente perduti. □



In questa pagina, a sinistra, nella foto piccola, una bella immagine dell'elegante linea di poppa del “Baron Gautsch”.

Qui a sinistra, due immagini del relitto del piroscifo del Lloyd Austriaco.

Nelle foto a destra, nell'ordine:

Il molo San Carlo di Trieste con i tre piroscifi gemelli del Lloyd Austriaco: il “Baron Gautsch”, il “Prinz Hohenlohe” ed il “Baron Bruck”.

Vita a bordo del “Baron Gautsch” durante la navigazione.

Il relitto del “Baron Gautsch” adagiato sul fondo marino al largo di Rovigno, a circa 40 metri di profondità, dove ancora si trova, meta di numerose escursioni subacquee.





segue da pag. 79

“Wurmbrandt” sarebbe arrivato alle 6 e mezzo; poi si corresse che sarebbe arrivato alle 7. E tutti gli occhi erano fissi all’orizzonte e ai segnali della Lanterna. Invano...».

«Del resto non era al molo S. Carlo che il piroscafo avrebbe salvato i salvati, bensì al molo n. 1 del Punto franco.

Qui, a insaputa del pubblico, attendevano l’arrivo dei superstiti quattro barelle dell’Ospedale civico, alcuni medici, molti infermieri. Ma anche qui l’attesa fu inutile. Molti si ostinarono ad attendere fino a sera; era un vespro pieno di desolata dolcezza, tutto riflessi di fiamme tetre e di nebbie violette. Gli aspettanti guardavano il mare, le rive dove il lavoro taceva; guardavano in attesa paziente, non sapendosi staccare di là, non sapendo rinunciare a vedere i loro cari. A notte, appena giunse la notizia che il “Wurmbrandt” non sarebbe arrivato che stamane, rassegnati, allora se ne andarono.

Invece alle 11.45, inaspettato, il “Graf Wurmbrandt” s’ormeggiò al molo S. Carlo. V’erano a bordo alcuni passeggeri, ma superstiti niente. Come mai? Il comandante del piroscafo non aveva ricevuto il telegramma della Direzione del Lloyd in cui si comunicava l’ordi-

ne di andare a prendere i salvati a Pola: il dispaccio era giunto a destinazione dopo la partenza del piroscafo».

Dodici superstiti arrivavano invece con il piroscafo “Adriana” della Società di navigazione “Istria-Trieste”. Il quotidiano “Il Piccolo” non mancava di intervistare i malcapitati pubblicando i loro racconti, terrificanti episodi d’angoscia e di morte. Si veniva a sapere poi che il piroscafo aveva a bordo circa 350 persone, compresi i 64 uomini dell’equipaggio.

Dispersi 187. Cifre comunque da rivedere. Scriveva “Il Piccolo”: «Come abbiamo riferito nell’edizione serale di ieri, ierlaltro sono seguiti a Pola, in mezzo al più profondo cordoglio, i funerali di 56 vittime; e ieri ne furono sepolte altrettante. Secondo unanimi affermazioni, il numero dei morti sarebbe di gran lunga superiore a quello che si credesse finora, giacché dai registri mancavano i nomi degli innumerevoli bambini - un centinaio circa - che accompagnavano i parenti nel tragico viaggio, e quelli dei richiamati e delle reclute che avevano ottenuto libero passaggio con la semplice presentazione di carte militari senza che alcuno prendesse di loro nota...».

FINE



Baron Gautsch La scheda

Il piroscafo misto “Baron Gautsch” venne commissionato in Scozia al cantiere navale Gourlay Bros & Co. di Dundee, che lo consegnò al Lloyd Austriaco nel 1908. Con scafo in acciaio, aveva una stazza lorda di 2.069 ton. Lungo 82 metri e largo 11,9, era munito di caldaie a nafta e di macchine alternative a quadrupliche espansione per complessivi 4.600 cavalli vapore, che sviluppavano la velocità di 16,5 nodi. Con un equipaggio di 64 uomini, il “Baron Gautsch” poteva ospitare a bordo 246 passeggeri.

Allo stesso cantiere era stato commissionato anche il gemello “Prinz Hohenlohe”, che nel 1921 mutò il nome in “Friuli”, rimanendo in servizio fino al 1927, per poi essere venduto ad un armatore delle Filippine. Ai due piroscafi, nel 1913 si affiancò il “Baron Bruck”, costruito dal cantiere navale S. Rocco di Muggia. Assunto dopo la fine della Prima guerra mondiale il nome di “Palatino”, nel 1926 venne venduto alla Società di navigazione S. Marco di Venezia, poi Adriatica. Sarà affondato durante la Seconda guerra mondiale, nel 1941.

I tre piroscafi servivano la linea celere di Dalmazia, Trieste-Cattaro, con la rotta Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Spalato-Lesina (dove non accostava a riva)-Gravosa-Castelnuovo-Cattaro, e ritorno. Le partenze da Trieste avevano luogo dal molo S. Carlo alle ore 8.00 di ogni martedì (linea I), giovedì (linea II), sabato (linea III); le partenze da Cattaro avevano luogo il giorno dopo alle ore 12,30. Il viaggio durava in tutto 23 ore.

Baron Gautsch Il relitto

Il relitto del piroscafo “Baron Gautsch” viene ritrovato nel 1951 dal palombaro triestino Giacomo Stocca, su indicazioni di alcuni palombari della Compagnia industriale mercantile di Trieste che aveva acquistato il relitto. Unico problema: per lavorare in territorio jugoslavo occorreva un corrispondente locale, con il quale si crearono però subito forti conflitti di interesse. Scrive dopo diversi anni il quotidiano “Il Piccolo” di Trieste: «Il 15 agosto 1958, alle ore 18,30, alla fine di una spossante giornata di lavoro, veniva individuato su di un fondale di 40 metri il relitto del piroscafo “Baron Gautsch”. Il giorno dopo, il palombaro triestino Libero Giurissini, coadiuvato da altri quattro palombari di una ditta di recuperi marittimi di Spalato, dava inizio al lavoro di ricognizione dello scafo sommerso. Venivano riportati alla superficie la campana di bordo, un copribussola metallico, un fanale di posizione e la targa del cantiere di costruzione con la scritta “Gourlay Brothers Company/Dundee Limited/Engineers and Shipbuilders n. Dundee 229”. Veniva rilevata la posizione sulla verticale di lat. 44° 5’ 1” e long. 13° 33’ con rilevamento su San Giovanni in Pelago e la sommità di Monte Canizza (m 679)».

Poi, fino al 1992, del relitto si sono perse le tracce. Solo i pescatori croati ne conoscevano l’ubicazione (o meglio, conoscevano l’ubicazione di un relitto) in quanto perdevano sempre le loro reti quando pescavano in questa zona.

Oggi il “Baron Gautsch”, posto sotto la tutela del ministero per la Cultura della Repubblica di Croazia, è ancora lì, su un fondo sabbioso alla profondità di circa 40 m, in assetto di navigazione, ed è meta di numerose escursioni subacquee (possibili solo tramite i centri sub che hanno ottenuto il necessario permesso ministeriale).

