

Storia del trasporto pubblico a Trieste

di Emanuele Crisma

Lunedì 10 giugno 1940 l'Italia entrò in guerra alleata con la Germania contro Francia ed Inghilterra; il 23 giugno vennero emanate le norme sull'oscuramento della città e venne imposta ai veicoli la velocità massima di 15 chilometri l'ora. Per rendere visibili i mezzi al buio, sulle testate vennero applicate due fasce bianche ("baffi"). Durante l'oscuramento le vetture tranviarie circolavano con i fari esterni schermati, le lampade dell'illuminazione interna ridotte ed azzerate, le tendine abbassate ed alcuni finestrini coperti da pannelli di faesite.



Filobus "Alfa Romeo AF 800" con "baffi bianchi" dipinti sul paraurti e i fari schermati (tratta da: R. Carmeli, Trieste in Filovia, ed. Danubio, 1995)

Sempre nel 1940 vennero ultimate le officine binario e materiale rotabile e la sottostazione di trasformazione di via Gelsomini, mentre iniziarono i lavori per la trasformazione in filoviaria della linea bus 10 tra piazza Ciano (piazza della Borsa) ed il rione di Scoglietto.

Nel 1941 venne completata la posa della linea aerea della filovia; per l'esercizio vennero acquistati dieci filobus a due assi "Alfa Romeo AF 800" con telaio Alfa Romeo, carrozzeria Garavini ed equipaggiamento elettrico Marelli. Il 15 maggio 1942 venne inaugurata la filovia 10; gli autobus disponibili vennero impiegati fra i Portici di Chiozza, Chiadino e San Luigi.

Il Servizio Tranvie mise in funzione tutte le vetture in grado di circolare, impiegando nelle stagioni più fredde anche i rimorchi aperti estivi, chiusi con teloni ("caponere").

Nel 1943 venne raddoppiato il binario della linea 2 fra il campo sportivo del Ponziana e l'ex Casa dell'Emigrante.

L'esercito tedesco occupò Trieste il 9 settembre 1943 ed iniziò dei lavori di fortificazione per contrastare uno sbarco alleato, utilizzando un rimorchio per il trasporto di materiali a Barcola.

Nel 1944 il servizio fu sconvolto dagli allarmi aerei, dalle interruzioni dell'elettricità e dal richiamo al servizio presso l'Organizzazione Todt di parte del personale.

Vista la scarsità di moneta circolante, l'ACEGAT dal 15 marzo 1944 conìo dischetti di latta da 20 e 30 centesimi ("contromarche") utilizzabili per acquistare biglietti.

Gli impianti ACEGAT vennero colpiti da cinque bombardamenti aerei: il 10 giugno ed il 10 settembre 1944, il 7, 17 e 20 febbraio 1945.

Il sovraccarico della rete elettrica provocava guasti ai trasformatori e costringeva a far marciare lentamente le vetture tranviarie, con i motori elettrici alimentati in serie.

Filobus "Alfa Romeo AF 140 1ª serie" (rolé) (tratta da: R. Carmeli, Trieste in Filovia, ed. Danubio, 1995)

fino ad allora limitato a largo Piave. Il 12 ottobre venne ripristinato il servizio della linea filoviaria A (ex 12) fra piazza Goldoni e Campo Marzio.

Nel novembre 1946 iniziò la ricostruzione dell'Officina Centrale, il cui completamento permise di mantenere il materiale rotabile e di riaccentrare le officine allestite in sedi di fortuna.

L'11 maggio 1947, dopo tre anni, grazie alle migliorie ai cavi di alimentazione ed alla rete aerea, venne ripristinata la marcia dei tram con i motori elettrici alimentati in parallelo.

Il 27 settembre il percorso dell'autolinea L venne prolungato da San Luigi al Cacciatore ed alla villa Revoltella. Il primo ottobre venne ripristinata la linea filoviaria C, fissando i nuovi capolinea ai Portici di Chiozza e in via Cumano.

Il 26 ottobre venne istituita la filovia D fra i Portici di Chiozza e largo Baiamonti, attraverso la nuova galleria di Montebello. Su questa linea vennero impiegati i primi sette filobus a grande capacità circolanti a Trieste, "Alfa Romeo AF 140 1ª serie", che avevano tre assi, telaio Alfa Romeo, carrozzeria Marchetti (soprannominati "rolé" per le lamie ondulate alle fiancate) ed equipaggiamento elettrico Marelli.

Il 6 aprile 1949, utilizzando otto nuovi autobus di media capacità a due assi "Lancia 3 RO" (telaio Lancia 3RO/P3, parte meccanica Lancia 3RO, cambio meccanico, carrozzeria Garavini, impianto elettrico Marelli), venne creata la linea S collegante largo Baiamonti con il colle di Servola.

Il 21 maggio venne istituita l'autolinea O sul percorso largo Riborgo - via Commerciale (angolo via Cordaroli), prolungata il 9 giugno a via Commerciale alta.

Il 23 maggio Campo San Giacomo venne collegato ai cantieri e alla Fabbrica Macchine Sant'Andrea con la linea bus N (riservata agli operai, ad orario limitato).

Il 4 giugno venne ripristinato il girone tranviario che avvicinava le linee 3, 8 e 9 agli stabilimenti balneari di riva Traiana durante l'estate.

Il 2 luglio la linea L venne prolungata dalla villa Revoltella a Cattinara.

Il 22 settembre vennero spostati i due capilinea della filovia D, da largo Baiamonti al piazzale Valmaura e dai Portici di Chiozza a piazza Oberdan; il primo ottobre anche il capolinea della linea C venne spostato dai Portici di Chiozza a piazza Oberdan.

Il 29 ottobre sulla linea S venne spostato il capolinea da largo Baiamonti a largo Barriera Vecchia, con passaggio all'interno della galleria di Montebello e la soppressione del tratto Servola Chiesa - Sottoservola. ■

Fonti utilizzate: relazioni accompagnatorie dei bilanci d'esercizio ACEGAT ed il libro R. Carmeli, Trieste in Filovia.

Notizie CRAL - San Nicolò di Annalisa Gomezel

Il 6 dicembre, San Nicolò, è una ricorrenza molto radicata nella tradizione triestina, nonché molto attesa dai bambini, tutti intenti, nei giorni precedenti la festività, a scrivere una lettera al Santo, richiedendogli doni che, quasi immancabilmente, giungono a destinazione la mattina del tanto atteso giorno, a volte accompagnati da qualche pezzetto di carbone, se la condotta del bimbo non è stata proprio meritevole! Tantissimi sono poi gli assistenti di San Nicolò, che si danno da fare per sgravare la mole di lavoro del loro "principale"; uno di questi ha anche presenziato lunedì 6 dicembre scorso nella sede del Cral TT, di via dei Macelli 1, dove ha distribuito pacchi dono, ricchi di balocchi e bonbon, ai bambini dei colleghi presenti.

Da segnalare inoltre che il Cral TT, come ogni anno, contribuisce alla manifestazione "San Nicolò si mette in moto", un'iniziativa benefica organizzata dal "Circolo R. Tommasi" della Polizia Municipale di Trieste, il cui fine è quello di raccogliere fondi da devolvere ai bambini meno fortunati, ospitati presso alcune strutture cittadine (per maggiori informazioni si può visitare il sito www.mettitiinmoto.com).

Oltre alla colletta promossa per tale iniziativa presso i locali aziendali della Trieste Trasporti, la sezione calcio del Cral TT ha disputato, lunedì 22 novembre sul campo verde del San Luigi, la tradizionale partita amichevole di calcio per beneficenza tra Vigili Urbani e Trieste Trasporti (vedi foto). Finalmente, dopo un combattutissimo incontro ed anni di sconfitte, quest'anno la nostra squadra è riuscita a spuntarla, rovesciando il risultato finale e portando a casa l'agognata vittoria che, alla fine del primo tempo, sembrava ancora un miraggio. Quella conquistata è una doppia vittoria, legata non solo al risultato calcistico, ma soprattutto al successo ottenuto nella gara di solidarietà manifestatosi attraverso la raccolta fondi effettuata e, per la quale, il Cral TT desidera ringraziare di cuore tutti coloro che hanno sostenuto l'evento con la propria generosità.



22/11/2010 Trieste Trasporti-Vigili Urbani 3-2

NUOVE TARIFFE DEI TITOLI DI VIAGGIO - IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2011			
Delibera della Giunta Regionale			
	€ 9,90	ABBONAMENTI ANNUALI	
Biglietto intera rete pluricorse	€ 9,90	1 linea o tratta	€ 225,50
Biglietto orario intera rete (60 minuti)	€ 1,10	1 linea o tratta fascia morbida	€ 162,35
Biglietto corsa semplice 2 tr. di una linea	€ 1,20	Intera rete	€ 283,50
Biglietto orario intera rete (75 minuti)	€ 1,30	Intera rete fascia morbida	€ 204,10
Biglietto giornaliero intera rete	€ 3,60	SERVIZIO MARITTIMO TRIESTE - MUGGIA	
Abbonamento quindicinale 1 linea o tratta	€ 15,35	Biglietto corsa singola	€ 3,50
Abbonamento quindicinale intera rete	€ 18,30	Biglietto corsa andata - ritorno	€ 6,50
Abbonamento mensile 1 linea o tratta	€ 22,55	Biciclette	€ 0,70
Abb. mensile 1 linea/tratta fascia morbida	€ 18,00	Abbonamento nominativo 10 corse	€ 11,15
Abbonamento mensile intera rete	€ 28,35	Abbonamento nominativo 50 corse	€ 26,90
Abb. mensile intera rete fascia morbida	€ 22,70		

GIUBILEI 2010

Elenco dei colleghi che nel corso dell'anno hanno festeggiato i 25, 30 e... 35 anni di servizio!

ABRAMI Roberto	PIPAN Walter	BIAGI Riccardo
BENINI Mauro	PRESEL Antonio	BUSETTI Nereo
BRANDOLISIO Giorgio	PRODAN Valdo	CAPPAROTTO Furio
BRECCIA Alessandro	SANTOIANI Leonardo	CATTARINI Sergio
CERNIVANI Gianfranco	SFORZINA Sergio	CIPRESSI Maurizio
COLAMARTINO Francesco	TOFFARELLO Maurizio	CORONA Adriano
CREVATIN Luciano	URSICH Luciano	CORONICA Luciano
CREVATIN Moreno	VALLE Pietro	CRISMA Paolo
FABRIS Diego	VALLI Renzo	FILISTUM Franco
FERLUGA Diego	VERDECCHIA Carlo	GUERRA Giovanni
KARISCH Diego	VIDONIS Alessandro	IELUSSIG Giampaolo
KRIZMANIC Claudio	VIDOTTO Fabio	KALIN Renato
LONGO Roberto	ZOCCHI Walter	KURET Silvano
MENEGOLLI Angelo	ZORZENON Walter	MARZARI Franco
MUSINA Sergio	ZUDEH Luciano	MOSCATELLI Sandro
		PALOMBIERI Sergio
		PERTOT Mauro
		PURICH Rodolfo
		SCOPELLITI Bruno
		STIPANCIC Angelo
		ZOCH Mauro

Quest'anno in modo particolare sono numerosi i colleghi che hanno raggiunto gli ambiti traguardi dei 25, 30 e addirittura 35 anni di servizio.

A loro va rivolto un grazie particolare per la fedeltà e per l'impegno, nonché le più vive felicitazioni da parte dell'azienda.

Editoriale



Dicembre: periodo di feste ma anche momento di bilanci su un anno che sta volgendo al termine e riflessioni su quello futuro, che bussa già alle porte. Il 2010 è stato un anno difficile e, per molti, privo di certezze. La situazione di crisi che sta investendo tutto il mondo ha colpito anche il nostro settore, che opera in un contesto economico, sociale e politico strettamente legato alla realtà che lo circonda.

Anche in Trieste Trasporti stiamo vivendo un momento particolarmente delicato: alla fine di questo mese scade il contratto di servizio decennale sottoscritto con la Provincia di Trieste nell'ormai lontano 2001, a seguito dell'aggiudicazione della gara bandita dalla Regione per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale sul territorio triestino. Proprio in questi giorni siamo in attesa di notizie in merito ad una proroga di tale contratto per il periodo necessario alla predisposizione del nuovo piano regionale dei trasporti e dell'espletamento di tutte le procedure della prossima gara, che prevede l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico dell'intero territorio regionale.

Siamo davanti ad una nuova sfida, ad un impegno notevole che vedrà coinvolti tutti: operai, conducenti, impiegati, dirigenti e amministratori. Ottenuta la proroga bisognerà, infatti, rimbocarsi le maniche e lavorare sodo per presentarsi alla prossima gara con una struttura aziendale economicamente efficiente e in grado di offrire ai cittadini un servizio qualitativamente ancora migliore. È con questo spirito che voglio concludere, rivolgendolo a tutti gli auguri più fervidi per un Natale sereno e un Anno nuovo ricco di soddisfazioni e di traguardi raggiunti!

Dario Fischer
Presidente

La parola alle autorità

intervista a **MIRKO SARDOČ**
Sindaco del Comune di Sgonico - Občina Zgonik
a cura di Ingrid Zorn



Mirko Sarđoč

Quali sono i progetti futuri di impatto significativo sulla viabilità del territorio comunale di Sgonico?

I progetti futuri di impatto significativo sul territorio comunale di Sgonico / Zgonik riguardano soprattutto l'ottimizzazione della rete viaria esistente, con la costante riqualificazione delle strade di competenza comunale.

Potrebbe illustrarci brevemente i pro e i contro del vivere in un piccolo Comune?

Uno dei punti di forza nell'essere cittadini residenti nel Comune di Sgonico / Zgonik è indubbiamente rappresentato dall'ambiente naturale. L'amministrazione comunale cerca di coniugare lo sviluppo economico con la tutela dell'ambiente naturale e culturale nel suo complesso.



Il servizio gestito dalla Trieste Trasporti è sicuramente positivo anche se devo sottolineare che andrebbe attentamente valutata la possibilità di offrire servizi di trasporto pubblico sull'altipiano carsico con connotazioni innovative (come ad esempio dei mini bus a chiamata etc.), comprendendo alcune fasce d'orario attualmente non del tutto soddisfacenti.

Lunedì 20 Dicembre
ore 16.00 - Sala Mensa
Scambio degli auguri di Natale
(e consegna delle spille per i giubilei)

Come valuta la qualità del servizio gestito dalla Trieste Trasporti nell'ambito del Suo Comune e quali suggerimenti fornirebbe non potendosi intervenire sulla quantità dei chilometri?

Lei sa che la Trieste Trasporti è l'azienda che ha una delle flotte di autobus più giovani e a minore impatto ambientale in Italia?

Sono al corrente che la Trieste Trasporti investe molte risorse per la modernizzazione della propria flotta di autobus, ponendo un particolare riguardo alle politiche eco-ambientali. Ciò è, a mio avviso, un'azione positiva che sicuramente incide sulla qualità della vita dei cittadini residenti nella provincia di Trieste. ■

nel rispetto dell'ambiente, questo House-organ viene stampato su carta ecologica uso mano, naturale. Tiratura per questo numero: 2.500 copie.

Sistema AVM: analisi statistiche e certificazione del servizio

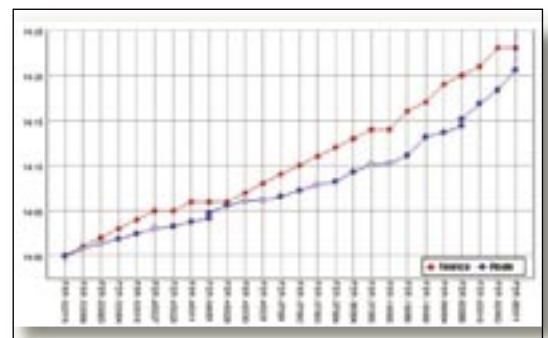
di **Cristina Macorini**

Siamo arrivati quasi alla fine del lungo percorso del sistema AVM; ripercorrendo assieme i passi dei precedenti episodi attraverso l'analisi dettagliata di tutti i vari componenti del così detto "spione", possiamo ricordare che siamo partiti dai dispositivi di bordo, necessari per la localizzazione dei mezzi e l'acquisizione dei dati oltre che per l'informazione all'utenza tramite i display interni ed esterni agli autobus. Successivamente siamo passati alla descrizione della centrale operativa, preposta al monitoraggio dei mezzi in tempo reale con la possibilità di gestione degli allarmi provenienti da bordo e delle eventuali variazioni al servizio (per incidenti, emergenze, chiusure di strade...) ed infine abbiamo analizzato anche le infrastrutture di terra utili per fornire informazioni dinamiche e continuamente aggiornate all'utenza in fermata e presso il capilinea. Tutto ciò solo dopo aver "conosciuto" i diversi attori in gioco (dall'ufficio tecnico ai sistemi informativi, dal Reparto Operativo ai capi turno), con i relativi ruoli per il caricamento a bordo dei dati relativi al servizio (fermate, percorsi, orari...) e per la vestizione dei mezzi su treno e linea corretti.

Finora, quindi, ci siamo occupati esclusivamente dell'utilizzo dei DATI IN TEMPO REALE per fornire supporto al conducente, al reparto operativo e agli utenti (sia a bordo del mezzo che in fermata). In questo ultimo episodio, invece, tratteremo l'utilizzo dei DATI A CONSUNTIVO, quelli archiviati giorno per giorno, rimasti nel cassetto ma disponibili anche a distanza di anni; come nel "Grande Fratello" vengono trasmesse le puntate in diretta e quelle in replica, relative a fasce orarie o a giornate precedenti, così anche nel caso del nostro "Grande Spione" i dati trasmessi in tempo reale sullo schermo del Centro Radio vengono, al rientro dei mezzi in deposito, scaricati e memorizzati per essere poi rivisti singolarmente o raggruppati per linea, per vettura, per periodo... La possibilità di conservare i dati storici ed analizzarli risulta certamente la maggior potenzialità del sistema AVM, sia per l'Azienda, sia per l'Ente Certificatore (amministrazioni provinciale e regionale). Per quanto riguarda l'Azienda, l'utilizzo dei dati a consuntivo permette di ricondurre al supporto per la pianificazione del servizio, sia in caso di nuovi interventi (nuove linee, nuovi percorsi o nuovi orari) ma soprattutto in caso di correzione

al servizio esistente, al fine di "adeguare" conseguentemente tempi e percorsi in occasione di modifiche di viabilità o ad esempio in riferimento a variazioni al carico di passeggeri delle linee. I dati archiviati possono venir analizzati ed elaborati per la creazione di statistiche di regolarità delle linee (andamento dei ritardi/anticipi alle fermate per ogni singola corsa rispetto all'orario teorico...), di diagrammi dei carichi (passeggeri saliti/discesi alle fermate, a bordo nelle varie tratte delle corse), di variazioni delle velocità commerciali delle linee nel tempo. Tutte queste valutazioni fatte a posteriori sul servizio svolto consentono di individuare carenze o surplus, permettendo di riorganizzare in maniera ottimale tutti quegli elementi che andranno ad influire sulla qualità erogata dall'azienda e quindi percepita dall'utenza. Confrontando, ad esempio, i dati di passaggio alle fermate rilevati con il satellite con i tempi di percorrenza teorici previsti è possibile andare ad analizzare le cause delle differenze consistenti (in anticipo e in ritardo) e cercare di avvicinare i due valori per ottimizzare il servizio.

Riproducendo graficamente i vari andamenti (come in figura) salta all'occhio la differenza tra la curva dei tempi teorici e quelli reali: l'ottimizzazione dovrebbe portare le due linee a sormontarsi.



Essendo poi un certo numero di vetture della flotta dotato di sistema automatico di conteggio degli utenti, un'ulteriore analisi statistica interessante risultano essere i diagrammi dei carichi dei passeggeri saliti e discesi alle fermate per intervenire sia in caso di sovrappollamento che in caso di scarso utilizzo di una singola fermata o di tutta la corsa.

Per quanto riguarda la Certificazione del Servizio da parte dell'Amministrazione provinciale, il discorso è ben più complesso da spiegare. Cercando di semplificare il più possibile (compito non facile!!!) bisogna tener presente che il Contratto di Servizio in essere con la Provincia di Trieste, nonché la Legge Regionale 23/2007, prevedono compiti di vigilanza, controllo e certificazione da parte dell'Amministrazione provinciale nei confronti dell'azienda. Per agevolare tale compito la Regione ha erogato dei finanziamenti alle Province per garantire un ausilio alla certificazione del servizio svolto tramite il sistema AVM. Oltre alle caratteristiche tecniche dell'attrezzatura, nel regolamento vengono definiti soprattutto i dati da rilevare tramite i dispositivi di bordo e le loro future elaborazioni per renderli intuitivamente leggibili all'ente controllore che deve certificare ogni corsa svolta rispetto alle corse previste, secondo dei parametri ben definiti.

Per consentire quindi "il monitoraggio sull'effettivo esercizio delle corse programmate, la verifica degli orari di passaggio su ogni fermata e la conseguente certificazione dei servizi svolti", i dati raccolti dagli au-

to bus in servizio vengono abbinati con il servizio teorico programmato a livello di singola corsa di ogni linea e resi consultabili da parte dell'Azienda alla Provincia e alla Regione attraverso il portale web denominato **B.O.R.In TS** (Bus Operations Realtime by Internet in Trieste).



Su tale sito è possibile visualizzare per ogni singola giornata tutte le corse che siano state monitorate con lo "spione" e tra queste vengono distinte quelle regolari da quelle che presentano delle anomalie; queste, rispetto a quanto previsto dal servizio programmato, possono riguardare il mancato riconoscimento di alcune fermate (ovvero del percorso nel caso di ritardi e/o di fermate non riconosciute!), o i ritardi e gli anticipi nei passaggi alle fermate, ma anche entrambi i casi.

Nel dettaglio è possibile poi visualizzare ogni singola corsa tra quelle rilevate, sia essa regolare o anomala, al fine di analizzare i parametri ad essa associati (ritardi, anticipi, velocità medie, soste, passeggeri...), confrontarli con le massime tolleranze concordate con le amministrazioni provinciale e regionale in materia di minuti di anticipo o ritardo o di percentuale di fermate riconosciute su quelle previste e capire così i motivi dell'anomalia.

Ecco allora che, come in ogni gioco esistono regole ben precise da seguire per aggiudicarsi la vittoria, anche in questa nostra continua sfida esistono delle direttive indispensabili per associare ad ogni corsa svolta un premio, ovvero il corrispettivo previsto per ogni corsa svolta regolarmente! Finita la descrizione di tutti gli aspetti che riguardano il sistema AVM, non ci resta che metterci in gioco, rispettando, per quanto di competenza, tutti i parametri... senza barare! Buon divertimento!!! ■

informa

Aut. Trib. di Trieste n. 1111 dd. 01/08/05

Direttore Responsabile
Stefania de Gavardo

Redazione
Alessandro Antonello, Ivo Borri, Annalisa Gomez, Cristina Macorini, Ingrid Zorn

Recapiti
Via dei Lavoratori, 2 - 34144 Trieste
Tel. 040 779.5216 / 5352
Fax 040 779.5206
E-mail: mail@triestetrasporti.it

Stampa: STELLA srl - Arti Grafiche - Trieste

Donatori meritevoli

Si è svolto domenica 28 novembre u.s., presso la Stazione Marittima di Trieste, il consueto appuntamento con la 47ª edizione della Giornata del Donatore che sancisce la consegna dei riconoscimenti a coloro i quali, nella loro carriera di donatori, hanno raggiunto i risultati più meritevoli.

Tra i premiati, con un numero significativo di donazioni, anche tre colleghi: **Roberto Gollinucci** si è aggiudicato la stella d'oro (90 donazioni) mentre **Mauro Goia** e **Carlo Verdecchia** hanno ricevuto il distintivo d'oro (70 donazioni).

Calendario 2011

Dopo il successo del precedente calendario dedicato al tram, Trieste Trasporti è lieta di ripetere l'iniziativa presentando delle splendide fotografie dei mezzi aziendali che percorrono quotidianamente le strade della nostra provincia. L'appuntamento è per mercoledì 22 dicembre, quando verrà distribuito gratuitamente, in allegato con il quotidiano Il Piccolo, un nuovo calendario fotografico per l'anno 2011.

Il soggetto prescelto per le illustrazioni è questa volta l'autobus, immortalato nuovamente dal bravissimo Marino Sterle, che ha saputo cogliere degli scorci paesaggistici e dei particolari unici ma allo stesso tempo quotidianamente alla portata di chi utilizza i trasporti pubblici triestini.

Con i migliori auguri di buone feste a tutti!



Hobby e passioni in azienda

di **Stefania de Gavardo**

GOSPEL



Nereo Coslovich, collega della trenovia, e **Luciano Ursich**, impiegato nel reparto allestimenti del Broletto, coltivano la loro passione per la musica esibendosi come coristi gospel con il gruppo "Soul Diesis". La loro avventura è iniziata quasi per sfida tre anni fa quando, incuriositi da un annuncio pubblicato sulla bacheca aziendale, hanno deciso di partecipare alle prove del mercoledì sera presso l'oratorio di via Ananian.

Coslovich, appassionato di musica fin da adolescente, ci racconta di essersi avvicinato a questo mondo da bambino con lo studio della fisarmonica e della chitarra per poi approdare a 13 anni nel coro "Le voci bianche della città di Trieste" diretto da Edda Calvano tra le cui file ha militato fino ai 18 anni.

L'attuale gruppo "Soul Diesis" è stato fondato nel 1998 dal maestro Paolo Voltolini con il distacco della sezione di musica profana del Coro Parrocchiale della Chiesa di S. Vincenzo de Paoli e "battezzato" con il nome di "Menestrelli Tergestini". Inizialmente il gruppo si specializza in madrigali e canti in lingua spagnola che poi verranno sostituiti da brani spiritual fino ad approdare all'attuale genere Gospel.

Nel 2008, infatti, il gruppo cambia genere e denominazione. Il rinnovato "Soul Diesis" è un gioco di parole volte ad esaltare lo spirito del coro: la musica e l'anima. I cantori non professionisti che lo compongono sono 42, perlopiù di sesso maschile e di età compresa tra i 18 e i 60 anni e si esibiscono prevalentemente nelle chiese in occasione di manifestazioni di beneficenza ma anche per inaugurazioni e cerimonie di altro tipo. L'abbigliamento è caratterizzato da una tunica nera indossata da tutti i componenti del gruppo e gli uomini si distinguono per la cravatta azzurra mentre le donne da una sciarpina rosa.

Il repertorio proposto vuol essere il più possibile variegato e coinvolgente ed a tal fine spazia dai canti popolari, alla musica leggera, a brani di ispirazione religiosa (spiritual e gospel) fino a quelli "profani" (i più gettonati sono "Oh happy day", "Hail holy queen" dalla colonna sonora di "Sister Act" e i motivi del musical "Grease"). I cantanti si esibiscono senza spartito e quindi lo studio si basa su un impegnativo lavoro di memorizzazione di musica e parole. Di recente il gruppo si è esibito al Teatro Miela con lo spettacolo benefico "Sette Note di Speranza" ed in occasione dell'Open day dell'Area di Ricerca presso il Centro Congressi di Padriciano.

- Appuntamenti in programma a dicembre:**
16 - Giardino Pubblico (Centro Yoga) - ore 21:30
18 - Chiesa di S. Giovanni ore 20:30
22 - Chiesa di S. Luigi - ore 20:30
29 - Chiesa di S. Antonio Vecchio (p.za Hortis) - ore 19:30.



informazioni utili

Modalità di utilizzo dei titoli di viaggio

Il biglietto **intera rete pluricorse** o **orario intera rete** è utilizzabile su tutta la rete urbana della TT, indipendentemente dal numero di corse e di mezzi utilizzati, per il tempo indicato sul titolo stesso dal momento dell'obliterazione. **Nei festivi la durata temporale del biglietto pluricorse o orario è di 4 ore.** Il biglietto **corsa semplice 2 tratte di una linea** consente l'utilizzo di una linea a 2 tratte per una corsa completa (senza limite temporale). L'**abbonamento quindicinale** ha validità dal 1° al 15° giorno o dal 16° all'ultimo giorno del mese. L'**abbonamento in fascia morbida** è utilizzabile dalle 5.00 alle 7.00 e dalle 21.00 fino a fine servizio. L'**abbonamento annuale** è valido per l'intera rete o per 1 linea/tratta per 12 mesi interi solari consecutivi; viene rilasciato solo presso gli sportelli aziendali di via dei Lavoratori 2, dietro presentazione di 1 fotocamera ed un documento d'identità.

Norme generali: L'abbonamento è personale e non cedibile. È valido solo se compilato a penna e per esteso in tutte le sue parti. Ogni alterazione ne annulla la validità. Ove previsto (vedi istruzioni sul retro del titolo) deve essere convalidato in vettura, a mezzo delle apposite obliterate, al primo utilizzo. Sugli abbonamenti da 1 linea/tratta utilizzati per le linee urbane a 2 tratte (elencate all'interno delle vetture) si indica con I la prima tratta o con II la seconda tratta. In caso di abbonamenti quindicinali va barrata la casella relativa alla 1° o alla 2° quindicina. A richiesta del personale l'abbonamento deve essere esibito unitamente ad un documento d'identità.

Trieste... dal finestrino

di **Alessandro Antonello**

Decimo Natale con TT. Sono infatti già passati dieci anni dalla nascita della Società che, fa piacere dirlo, grazie alla collaborazione di tutti, viene molto apprezzata dalla clientela per il servizio offerto (dato che emerge dai sondaggi commissionati annualmente ad una società esterna). Quindi, augurandoci di continuare sempre così, procediamo anche con gli itinerari a bordo delle nostre vetture. Ripartiamo da dove ci siamo lasciati l'ultima volta, quando eravamo arrivati con il tram in piazza Oberdan, importantissimo punto di interscambio con ben dieci capilinea posizionati nell'intera area (linee 2, 4, 14, 15, 16, 35, 36, 38, 42 e 44) e tredici linee che hanno una fermata nelle immediate vicinanze (linee 1, 3, 6, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 39, 40, 41 e 51).



Prima di scoprire la storia della piazza e dare uno sguardo ai palazzi che la circondano, facciamo un breve cenno su chi era il personaggio a cui la piazza stessa è dedicata. Guglielmo Oberdan fu un giovane studente d'ingegneria, nato a Trieste il 1° febbraio del 1858. Brillante negli studi, ottenne una borsa di studio che gli consentì di frequentare il politecnico di Vienna. Nel 1878 ricevette la chiamata alle armi da parte dell'esercito austriaco ma, avendo vissuto in una città come Trieste, dove forti erano le contrapposizioni fra i seguaci dell'impero e gli irredentisti, coltivò sempre in sé sentimenti d'amor patrio per l'Italia; fu così che per non combattere al servizio dell'impero, con l'aiuto di altri compagni irredentisti riuscì a disertare, a trasferirsi a Roma e a proseguire gli studi. Dopo alcune vicissitudini



che lo costrinsero a lasciare anche quell'università, e sempre più risoluto nel combattere l'impero per l'italianità di Trieste, nel 1882 organizzò un attentato contro l'imperatore Francesco Giuseppe, che doveva giungere in visita nella nostra città. Scoperto e arrestato prima che l'operazione fosse portata a termine, venne portato nella caserma della guarnigione austriaca, dove fu condannato a morte e impiccato il 20 dicembre dello stesso anno.

Ed è proprio da quell'immensa caserma che possiamo incominciare a descrivere i palazzi che si trovano attorno alla piazza. L'edificio era stato costruito come ospedale nel 1769, per volere dell'imperatrice Maria Teresa, e venne poi convertito a caserma nel 1785. La sua demolizione, completata attorno al 1925, ha lasciato poi lo spazio agli edifici che ora formano l'esedra Oberdan. Ma un frammento della caserma è ancora visibile: in memoria di Guglielmo Oberdan è stata infatti mantenuta una parte della cella dove venne rinchiuso prima dell'esecuzione. Attorno a questa è stato eretto il sacrario dedicato al martire, nel quale oltre ad avere la possibilità di visitare la cella è possibile anche ammirare la splendida statua realizzata dallo scultore Attilio Selva, che rappresenta l'Oberdan tra due figure alate, a simboleggiare la patria e la libertà (vedi foto a lato). Il sacrario, assieme al museo del Risorgimento (Casa del Combattente) sono simboli che trovano posto nell'edificio edificato fra il 1929 e il 1934, su progetto dell'architetto Umberto Nordio, ma possiamo anche considerare l'intero palazzo come simbolo dell'irredentismo e della storia cittadina. La sua torre e l'intera struttura spiccano notevolmente dal resto degli edifici circostanti e idealmente anche la statua dell'Oberdan guarda verso il monumento ai caduti della prima guerra, che si erge imponente nel piazzale antistante il castello e la chiesa sul colle di San Giusto. Alla sinistra del museo trova posto un altro maestoso palazzo, quello dell'INA (architetto Ugo



Giovanozzi 1926 - 1930), mentre alla sua destra trova posto il palazzo del Consiglio Regionale, ex Casa del Lavoro (progettato dagli architetti Umberto Nordio e Raffaello Battigelli), dove ebbe sede l'Opera Nazionale Balilla. Proseguendo in senso orario, troviamo il Palazzo della TELVE, progettato dall'ufficio tecnico della stessa società (1929 - 1931) e il Palazzo della Ras (1934 - 1936), ancora di Umberto Nordio.

Sullo sfondo, proprio di fronte al capolinea del tram e alla fine di via S. Giustino, si vede invece l'imponente palazzo del Tribunale (progettato dall'architetto Enrico Nordio, padre di Umberto), a cui tutta la struttura della piazza sembra fare da cornice. Il percorso burocratico che precedette la sua costruzione fu molto travagliato; l'esigenza di un nuovo Palazzo di Giustizia venne manifestata già a partire dal 1895 ma lo stesso divenne operativo appena dal 1929, mentre la conclusione definitiva dei lavori avvenne soltanto nel 1936. Quasi 40 anni durante i quali però i cambiamenti storici che si susseguirono trasformarono completamente il volto di Trieste e dell'intera Europa. Quel periodo segna infatti la fine dall'Impero Asburgico, il passaggio di Trieste all'Italia, alla fine della prima guerra mondiale, e l'avvento del fascismo. A margine di tutti questi sconvolgimenti avvenimenti procedevano le varie fasi del progetto e dei lavori, sotto la guida delle diverse amministrazioni che si susseguirono a capo della città, con notevoli difficoltà per l'esproprio delle varie aree interessate dall'intervento urbanistico e gli immancabili problemi finanziari (praticamente i soliti problemi che si verificano anche senza la concomitanza di particolari sconvolgimenti epocali!). Il risultato finale ha comunque ripagato tutti gli sforzi fatti: il Tribunale è senz'altro uno dei più maestosi edifici presenti nella nostra città. Agli appassionati dell'argomento, consigliamo di visionare il sito del tribunale, dove è possibile venire a conoscenza, nel dettaglio, di tutti i passaggi che si sono resi necessari per la realizzazione del progetto; non è solamente una cronistoria di eventi ma un interessante spaccato della storia cittadina. Concludiamo con i due edifici che si trovano ai lati del capolinea del tram: sulla sinistra c'è il palazzo Arrigoni (ex Saima, progettato dagli ingegneri Pollack e Ghira nel 1925), sulla destra c'è il palazzo Vianello, la cui costruzione, iniziata a partire dal 1904 a cura dell'architetto Ruggiero Berlam, fu commissionata da Leopoldo Vianello, finanziere e proprietario di una casa di spedizioni. ■