



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59";

VISTO il Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il Decreto legislativo 8 gennaio 2004, n. 3, recante "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice per i beni culturali ed il paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto dirigenziale 6 febbraio 2004, recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2004, registrato alla Corte dei Conti in data 21 ottobre 2004, con il quale è stato conferito all'arch. Ugo Soragni l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia;

VISTO il Decreto dirigenziale generale 20 ottobre 2005 con il quale, ai sensi dell'art. 8 comma 3 del D.P.R. 10 giugno 2004, n. 173, è delegata in via continuativa ai Direttori regionali per i beni culturali e paesaggistici la funzione della verifica della sussistenza dell'interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;

VISTA la nota del 06/03/2006 ricevuta il 07/06/2006 con la quale il Comune di Trieste ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del Codice per l'immobile appresso descritto;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio e per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico del Friuli Venezia Giulia espresso con nota prot. n. 2305/10.0 in data 03/04/2006, pervenuta in data 04/04/2006;

Ritenuto che l'immobile

Denominato
provincia di
comune di
sito in
civico

Sala Tripovich (ex Stazione Autocorriere)
TRIESTE
TRIESTE
Piazza della Libertà
n. 11



Piazza Libertà, 7 - 34132 - TRIESTE
Tel. +39 040 44416 Fax +39 040 43634 dirregfriuli@beniculturali.it



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

Distinto al C.T. / C.F. al

C.C. Trieste, Foglio	10	particella	481/5 C.T.
C.C. Trieste, Foglio	6	particella	479/1 C.T.

come dalla allegata planimetria catastale;

di proprietà del Comune di Trieste, con sede a Trieste in Piazza dell'Unità n. 4,
presenta interesse culturale ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42

per i motivi contenuti nella relazione storico artistica allegata;

DECRETA

il bene denominato Sala Tripcovich (ex Stazione Autocorriere), meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di interesse culturale, ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente decreto sarà trascritto presso l'Ufficio Tavolare competente per territorio dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio e per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico del Friuli Venezia Giulia – dopo che il Comune di Trieste avrà provveduto ad iscrivervi l'immobile, attualmente non censito alle pubbliche tavole - ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'articolo 16 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio a norma degli articoli 2 e 20 della Legge 6 dicembre 1971, n. 1034 e successive modificazioni, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Trieste, 5 luglio 2006

Il Direttore regionale
(arch. Ugo SORAGNI)





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

RELAZIONE STORICO-ARTISTICA

Sala Tripcovich – ex Stazione Autocorriere

Trieste – Piazza della Libertà n. 11

La realizzazione a Trieste della prima Stazione centrale di autocorriere d'Italia, indicata all'epoca come modello nazionale, costituiva un obiettivo prioritario all'interno della politica architettonica ed urbanistica del ventennio fascista. L'obiettivo era quello di trasformare Trieste, come riportano numerose pubblicazioni dell'epoca, in *“una delle città più belle, più suggestive e più moderne del Regno”*.

A Trieste da tempo si riteneva opportuno accentrare le numerose linee che giornalmente collegavano la città con la sua provincia, il Friuli e l'Istria, che all'epoca avevano le loro stazioni d'arrivo dislocate in vari punti del centro abitato. L'ubicazione del sito dove erigere la stazione d'autocorriere fu scelta fra varie proposte formulate e quella del Largo davanti al Sylos – che sorge per la massima parte su fondo marino interrato nel corso dell'800 e per uno specchio di sedime sull'ex Molo Klutch alla foce del Torrente Grande) - risultò vincente perché *“teneva conto di una circostanza caratteristica: quella cioè che tutte le stazioni di servizi di comunicazioni e trasporti in comune, si trovano in prossimità del porto”* (Rivista Mensile della Città di Trieste, 1935).

La collocazione strategica dell'edificio in prossimità della Stazione Marittima (1931), dell'Idroscalo (1926) e della stazione ferroviaria “meridionale” richiedeva preventivamente la razionalizzazione dei collegamenti stradali. A tale scopo, nel 1934, il Comune di Trieste, elaborò un progetto di prolungamento del Corso Cavour – arteria principale di comunicazione fra il lato a mare del centro storico e la stazione ferroviaria – che prevedeva anche un diverso assetto per l'area prospiciente lo scalo ferroviario, vale a dire la Piazza della Redenzione, ora della Libertà. Si provvide, pertanto, all'innesto sul Corso Cavour di un nuovo tronco stradale, fiancheggiato da ampi marciapiedi, per una lunghezza complessiva di 80 metri ed una larghezza di 19 metri. La imponente piazza che fronteggiava il Sylos e la Stazione Meridionale – il cui perimetro era definito da monumentali palazzi ottocenteschi – occupava un'area di 24.975 mq. (Generini) ed era caratterizzata dalla presenza di due giardini in *pendant* realizzati nell'ultimo quarto dell'Ottocento. Si deliberò collegare il Corso Cavour alla Stazione Meridionale, tagliando diagonalmente il





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

giardinetto collocato di fronte al Sylos e destinandone la porzione maggiore all'erezione della Stazione centrale delle autocorriere, che avrebbe fornito un servizio pubblico fra i più evoluti, quello del trasporto passeggeri su autocorriere, che dovunque aveva raggiunto uno sviluppo inimmaginabile nel decennio precedente. Negli anni Trenta a Trieste questo tipo di servizio passò da tre a ventidue linee.

Nel 1934 il progetto fu elaborato dall'ing. Giuseppe Baldi, cui si affiancò l'architetto Umberto Nordio, quest'ultimo considerato all'epoca "il progettista pubblico triestino per eccellenza" (NICOLOSO, ROVELLO, 2005). L'edificio, inaugurato nel 1935, era concepito all'insegna di una decisa modernità. Si componeva di due volumi distinti e affiancati, come nell'Idroscalo. Un primo corpo, a pianta rettangolare – prospiciente il nuovo tratto di Corso Cavour e destinato a salone d'aspetto per i passeggeri, buffet-bar, servizi igienici, direzione, l'ufficio informazioni e due biglietterie – occupava una superficie di 534 mq., su un unico livello, a copertura piana, alto 6 metri. L'edificio aveva due ingressi simmetrici ai lati della costruzione, diretti rispettivamente alla Stazione ferroviaria ed a Corso Cavour. L'interessante soluzione curvilinea della facciata sul Corso, sembra voler riecheggiare la volta ribassata del secondo corpo di fabbrica. Il secondo volume del fabbricato era composto da un grande vano di 1.159 mq., anch'esso a pianta rettangolare, qualificato dal "solettone" in cemento armato della copertura a volta ribassata, con un'imposta di 10 metri, tiranti in ferro, attici e timpani. L'edificio era caratterizzato dalla presenza di quattro ampi varchi d'accesso e, rispettivamente, d'uscita degli automezzi sui lati brevi della costruzione. I portali erano in ferro e vetro, a saliscendi azionati elettricamente. Al suo interno lo spazio di 800 mq. era riservato alle autocorriere: poteva accogliere sino ad un massimo di dodici mezzi, prevedendo quattro linee di partenza con rispettivi marciapiedi per i viaggiatori, di modo che dalla stazione potessero uscire contemporaneamente quattro corriere. Nello spazio restante vennero costruiti due grandi ambienti, suddivisi su due livelli, collegati da montacarichi, adibiti a deposito bagagli e merci.

L'edificio venne realizzato in cemento armato, gli ampi serramenti esterni erano tutti in ferro e vetro e, di conseguenza, rendevano l'interno molto luminoso. La costruzione fu designata, all'epoca, quale esempio dello "stile novecento", per evidenziarne l'aspetto sobrio e razionale. In effetti, la Stazione centrale delle autocorriere, deliberatamente indifferente al contesto architettonico - monumentale in cui si inseriva, avrebbe conferito l'impronta dell'architettura di Regime alla Piazza della Libertà.

La Stazione delle autocorriere di Trieste si inseriva, pertanto, significativamente nel processo di rinnovamento voluto dal Duce, per molte città italiane, caratterizzato da due aspetti, riconducibili rispettivamente alla necessità di distinzione rispetto alle epoche precedenti e di celebrazione del regime e del





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

suo operato, e all'avvicinamento ad una poetica razionalista ed europea. L'indirizzo operativo era connotato dalla ricerca di uno stile moderno, armonioso ed equilibrato, semplice ed essenziale, che utilizzasse in modo funzionale lo spazio, impiegando materiali sperimentali e tecniche atte a valorizzarlo, che si evince in questo edificio, nell'uso del cemento armato e nella manifesta rinuncia a qualsiasi partito decorativo, fatto salvo un esile fregio littorio applicato al centro della facciata.

Il fabbricato è stato oggetto di una completa trasformazione e modifica di destinazione d'uso alla fine degli anni '80, esso è attualmente sede di una sala teatrale, la Sala Tripcovich, inaugurata il 15 dicembre del 1992. Il cambio di destinazione d'uso, da Stazione delle autocorriere a teatro, ha comportato la modifica radicale degli spazi interni, che non conservano pertanto alcuna caratteristica originale. Sono stati sostituiti i serramenti esterni, mentre gli intonaci di facciata presentano delle coloriture diverse rispetto a quelle originali. Il fascio littorio un tempo raffigurato in maniera stilizzata era già stato rimosso precedentemente e sostituito dallo stemma del Comune di Trieste. Sulla copertura del primo corpo del fabbricato si è resa necessaria l'installazione degli impianti per il trattamento dell'aria.

L'involucro esterno dell'immobile, tuttavia, ha conservato intatta una leggibilità, che lo include a pieno titolo nel contesto urbanistico ed architettonico triestino in puro stile "littorio", evidenziando la modernità delle scelte funzionali ed estetiche adottate dai progettisti per la sua realizzazione. Per queste ragioni si ritiene che la *Sala Tripcovich – ex Stazione Autocorriere*, sita a Trieste in Piazza della Libertà n. 11, debba considerarsi un bene culturale di notevole importanza e perciò degno di particolare tutela, secondo quanto previsto dal Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42,.

Bibliografia essenziale di riferimento:

Il Corso Cavour, in *Rivista Mensile della Città di Trieste*, n. 2, febbraio 1934, pp. 30 - 31.

La stazione centrale delle autocorriere, in *Rivista Mensile della Città di Trieste*, n. 3, marzo 1934, pp. 49 - 54.

La stazione delle autocorriere, in *Rivista Mensile della Città di Trieste*, n. 5, maggio 1935, pp. 103 - 106.

Stazione autocorriere, in *Architettura del Novecento nel Friuli – Venezia Giulia*, Quaderni del Centro di Catalogazione dei Beni Culturali di Villa Manin, n. 20, Udine 1989.

Alfieri SERI, *Trieste anni Trenta*, Trieste 1992

Paolo NICOLOSO, Federica ROVELLO, *Trieste 1918-1954. Guida all'architettura*, Trieste 2005

Il Direttore regionale
(arch. Ugo SORAGNI)





483

484

453

482

550

550

644

VIA CARLO CHEGA

676

$479 \frac{1}{4}$

$479 \frac{5}{5}$

$479 \frac{3}{5}$

$487 \frac{1}{2}$

677

VIA CEPPA

Piazza della Libertà

$479 \frac{1}{2}$

$479 \frac{1}{1}$

$479 \frac{1}{7}$

PIAZZA DELLA LIBERTÀ

$487 \frac{1}{4}$

$487 \frac{1}{7}$

678

$481 \frac{1}{2}$

$481 \frac{1}{3}$

$481 \frac{1}{3}$

679

679

477

478