POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Il ruolo delle dinamiche logistico-produttive nella riconfigurazione del porto di Trieste

Original
Il ruolo delle dinamiche logistico-produttive nella riconfigurazione del porto di Trieste / Ramondetti, L.. - In: TERRITORIO. - ISSN 1825-8689. - STAMPA. - 103/2022:(2022), pp. 42-48. [10.3280/TR2023-103005]

Availability:
This version is available at: 11583/2978799 since: 2024-05-06T14:01:01Z

Publisher:
Franco Angeli

Published
DOI:10.3280/TR2023-103005

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

29 November 2026

Il ruolo delle dinamiche logistico-produttive nella riconfigurazione del porto di Trieste

Leonardo Ramondetti

Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio; China Room research group
(leonardo.ramondetti@polito.it)

Unico porto franco europeo, con profondi fondali marini e buone connessioni con Mitteleuropa e Turchia, il porto di Trieste è il principale approdo settentrionale del 'Corridoio Adriatico'. Negli ultimi anni lo scalo è stato oggetto di molte iniziative, pubbliche e private, volte ad aumentarne la performatività a partire dall'incremento delle reti infrastrutturali, dal potenziamento di piattaforme logistiche e dall'efficientamento delle attività produttive. Questo contributo indaga le trasformazioni spaziali che ne sono derivate e che sono tuttora in corso riflettendo su come, in rapporto alla costruzione di reti globali, le nuove zone dedicate alla logistica stiano riconfigurando le logiche dello scalo attraverso la creazione di spazi complessi e ibridi.
Parole chiave: infrastrutture logistiche; processi di urbanizzazione; Trieste

The role of logistics and production dynamics in re-shaping the port of Trieste

Due to a special regulatory framework, the deepest waters in the Adriatic Sea, and its connections with Central Europe and Tukey, the port of Trieste is the Northern gateway to the 'Adriatic Corridor'. Over the last years, both public and private initiatives have been undertaken to increase the port performativity by expanding its infrastructural networks, upgrading logistics platforms, and strengthening productive activities. This article investigates ongoing transformations, and discusses how, when establishing new relations with global networks, contemporary logistics zones, such as the port of Trieste, are turning into composite and hybrid spaces.
Keywords: logistics infrastructures; urbanization processes; Trieste

Ricevuto: 2023.01.25
Accettato: 2023.04.24
Doi: 10.3280/TR2022-103005

Diversamente dalla stagnazione che ha segnato la maggior parte dei porti italiani nel quinquennio 2015-19, il porto di Trieste ha visto nello stesso periodo un aumento dei traffici di circa il 30%, confermandosi uno degli scali più importanti d'Italia (Assoporti, 2022).[1] Situato su una superficie di 5,5 chilometri e con una lunghezza delle banchine superiore ai 12 chilometri, il porto giuliano gode di caratteristiche eccezionali: è l'unico porto franco europeo,[2] possiede i fondali più profondi nell'Adriatico, e presenta linee commerciali consolidate con la Turchia e ottime connessioni stradali e ferroviarie con la Mitteleuropa. Questi fattori hanno recentemente attratto numerosi investimenti.

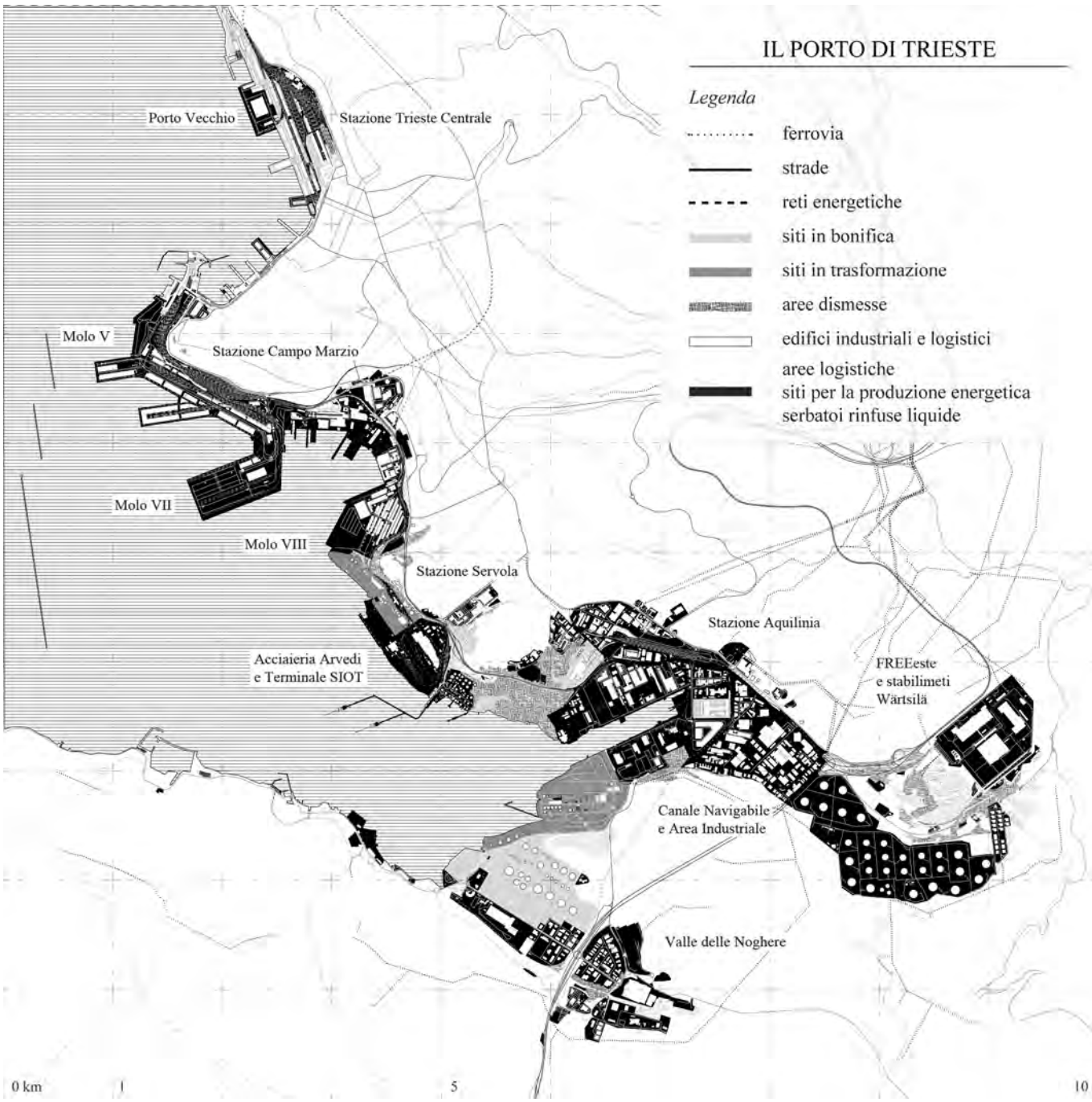
Nel 2019, a valle del protocollo d'intesa sulla Belt and Road Initiative (BRI), imprese cinesi, come la China Communications Construction Company (CCCC), hanno promosso progetti per il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità (Morino, 2019; D'Amelio, 2021). A questo interessamento hanno fatto seguito l'acquisizione della Piattaforma logistica di Trieste da parte della società tedesca Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) e altre operazioni di società internazionali. Ai capitali privati si sono affiancate iniziative pubbliche tanto straniere, come i fondi ungheresi per la realizzazione di un nuovo polo logistico-industriale, che italiane, attraverso i recenti programmi legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). In particolar modo, più di 400 milioni di euro sono stati stanziati dal governo nella seconda metà del 2020 per il progetto *Adriagateaway*, che prevede la bonifica e il recupero di aree in abbandono, la realizzazione di opere infrastrutturali e l'installazione di nuove attività produttive (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021). L'insieme di questi investimenti sta portando ad una ridefinizione del porto di Trieste che si dà attraverso tre principali operazioni: l'incremento e il rafforzamento delle reti infrastrutturali, il potenziamento delle piattaforme logistiche, la trasformazione delle attività produttive (figg. 1, 2).

L'efficientamento delle reti energetiche e dei sistemi per la mobilità

L'efficientamento delle infrastrutture del porto di Trieste coinvolge soprattutto le reti energetiche e per la mobilità, che si fanno sempre più estese e capillari. In particolare, seguendo le indicazioni europee in termini di sostenibilità ambientale,[3] molti investimenti hanno riguardato il potenziamento della rete ferroviaria, rimettendo in funzione anche linee dismesse. Su questa rete transita oggi il 56% dei container (52% nel 2017), e il 29% del traffico *Roll-On/Roll-Off* (ro-ro) (23% nel 2017), ovvero circa un centinaio di treni alla settimana quasi interamente destinati al trasporto di merci nella Mitteleuropa (un terzo in Germania) (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021). Il costante aumento dei traffici trova riscontro nei fatturati delle maggiori società di trasporto intermodale facenti capo all'Autorità Portuale (controllate e partecipate), aumentati di più di un terzo nel triennio 2017-19.[4] Questo incremento ha portato allo stanziamento di 172 milioni di euro per la realizzazione della dorsale ferroviaria Trieste Campo Marzio-Servola-Aquilinia, al fine di raccordare e integrare in un'unica rete aree ad oggi scarsamente servite, fra cui la piattaforma logistica del Molo VIII, la parte meridionale del Canale navigabile e il nuovo interporto di FREEeste, situato a

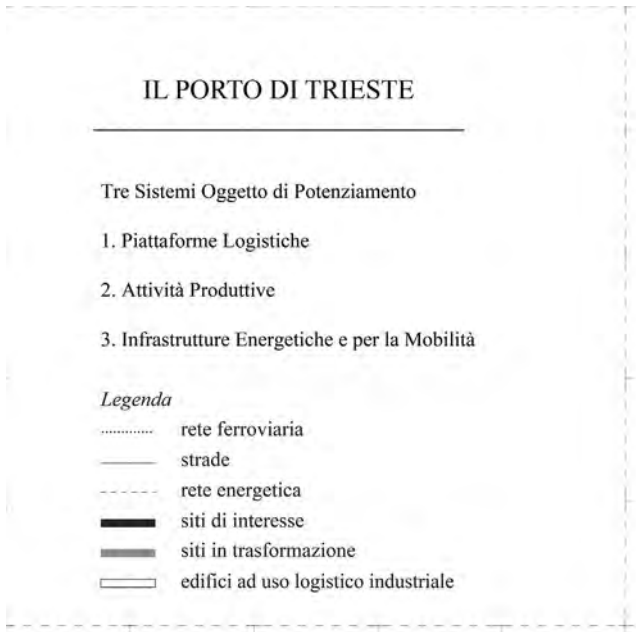
 ISSN 1825-8689, ISSNe 2239-6330

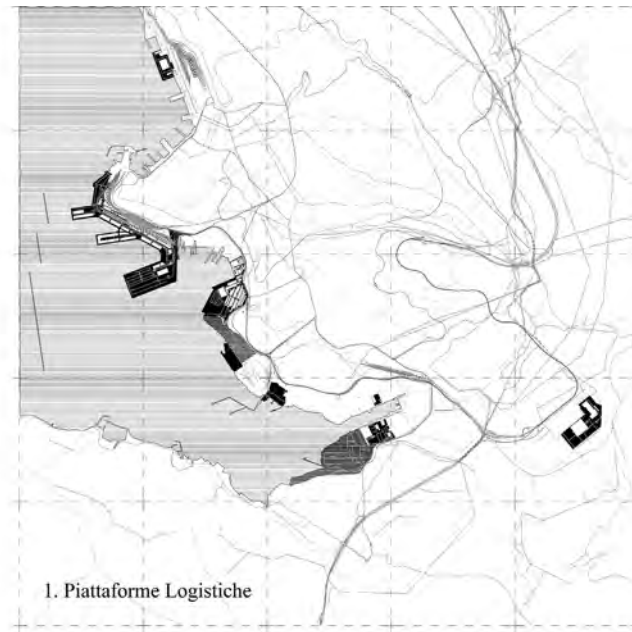
Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

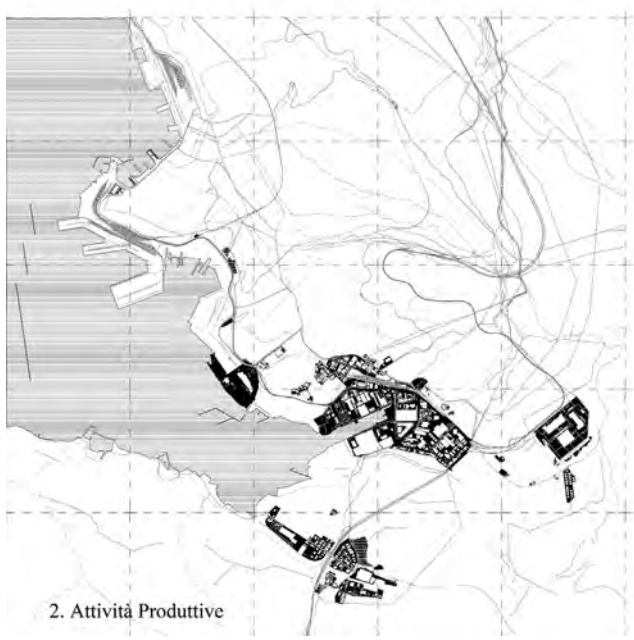


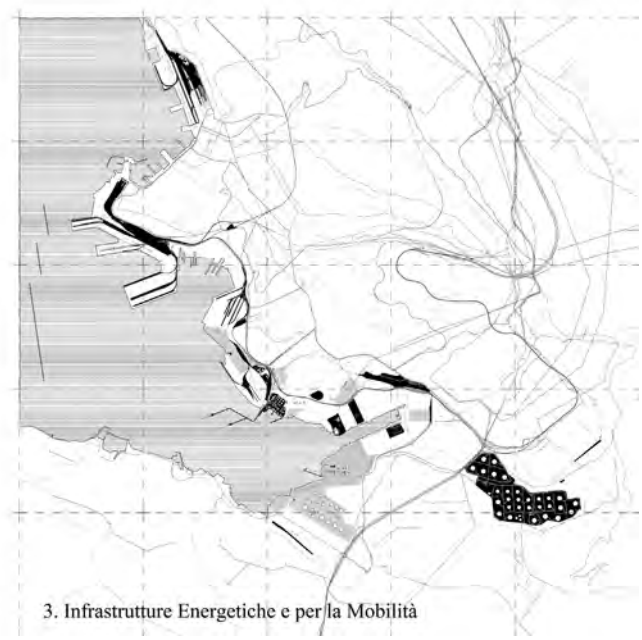
1. Porto di Trieste. Autore: Leonardo Ramondetti.

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.









2. Tre sistemi in potenziamento. Autore: Leonardo Ramondetti.

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.



3. Dorsale ferroviaria Trieste Campo Marzio-Servola-Aquilinia in costruzione.
Fotografia di Leonardo Ramondetti.

Bagnoli della Rosandra (fig. 3) (si veda il contributo di Carota e Frassoldati in questa sezione). Sono inoltre in corso studi di fattibilità per l'estensione delle linee attuali verso sud ed est e per il potenziamento dell'intero sistema intermodale, con il coinvolgimento delle stazioni di Prosecco e Cervignano.
L'ambito ferroviario è solo il più evidente di una serie di interventi in corso per l'efficientamento infrastrutturale. Attraverso fondi complementari al PNRR si sta procedendo con la completa elettrificazione delle banchine, l'installazione di pannelli solari sui fabbricati, lo sviluppo di banche dati integrate, l'utilizzo di impianti di automazione, contestualmente alle attività di manutenzione del patrimonio esistente, come le banchine e i viadotti interni all'area portuale (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).

Il potenziamento delle piattaforme logistiche

L'incremento e il rafforzamento delle infrastrutture procedono di pari passo con il potenziamento delle piattaforme logistiche che, il più delle volte, avviene attraverso forme di partenariato pubblico-privato. In accordo con l'Autorità Portuale, fra il 2017 il 2018 l'armatore turco UN RO-RO Işletmeleri AŞ (oggi proprietà della danese DFDS Seaways) e la triestina Samer & Co. Shipping spa hanno investito 12 milioni di euro per il rifacimento della banchina del Molo V (fig. 4). L'intervento ha visto la demolizione di locali obsoleti, la ripavimentazione di 30.000 metri quadrati, il ripristino dei binari ferroviari e l'installazione di una gru intermodale capace di operare su quattro binari al fine di smistare fino a 3.000 treni l'anno (The Medi Telegraph, 2018).
Ancor più noto il caso del Molo VIII. Il progetto, già previsto nel 2014 attraverso un partenariato pubblico-privato (Di Silvio, 2013), ristagna fino al gennaio 2021, quando una cordata guidata dalla tedesca HHLA rileva lo scalo legnami e parte delle aree bonificate della ex-ferriera di Servola per la realizzazione di un nuovo terminal multiuso adatto per general cargo, container e RO-RO (S.a., 2020; HHLA plt Italy, 2022).[5] Interventi analoghi riguardano gran parte delle banchine: la parte terminale del Canale navigabile, dove la società Adriaport ZRT (controllata dal governo ungherese) sta investendo per la bonifica di 320.000 metri quadrati dove realizzare un nuovo terminale marittimo con collegamento diretto alla linea ferroviaria; il Molo VII, dove a seguito del potenziamento delle gru si sta ora procedendo con un ampliamento della piattaforma container; o ancora, la banchina di pertinenza dell'acciaieria Arvedi, che ha da poco installato nuovi sollevatori per lo scarico delle rinfuse solide.

La ridefinizione delle attività produttive

Queste trasformazioni stanno portando ad una ridefinizione delle attività produttive che operano a stretto contatto con il porto. Emblematico è il caso della ferriera di Servola, oggi di proprietà del gruppo Arvedi (fig. 5). Qui, la demolizione dell'impianto a caldo ha portato ad una riconversione delle attività siderurgiche in produzioni specializzate a basso impatto ambientale, che si avvalgono del supporto logistico per inserirsi in catene di lavorazione su larga scala (Ministero dello Sviluppo Economico *et al.*, 2020).[6] Diversamente dal vecchio ciclo integrato di lavorazione, basato su logiche di autosufficienza e prossimità, la produzione oggi si fa leggera, con le parti dello stabilimento che operano in autonomia le une dalle altre: la banchina accoglie la ghisa e i rottami provenienti dall'Est Europa, la ferrovia li trasporta all'impianto di Cremona per la lavorazione, mentre i *coils* neri vengono trasformati in laminati a freddo e mandati verso la Mitteleuropa per la fabbricazione di elettrodomestici. Oltre alla conversione degli stabilimenti presenti, la società Interporto di Trieste e

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.



4. Banchina del Molo V.
Fotografia di Leonardo Ramondetti.

l'Autorità Portuale stanno promuovendo l'introduzione di attività di trasformazione industriale che operano in regime di porto franco. Un esempio è dato dalla British American Tobacco (BAT), recentemente insediatasi nel sito di FREEeste. A BAT sono stati affittati spazi per lo stoccaggio e aree dove installare macchinari per la produzione di sigarette elettroniche e prodotti farmaceutici. Lo stabilimento, in fase di completamento, si estende su un totale di 9.000 metri quadrati, di cui 3.000 destinati alla produzione, 1.800 a uffici e 3.500 a spazi di manovra, logistica e parcheggio. È prevista un'occupazione iniziale di 240 addetti, con possibili ulteriori 360 posti di lavoro in una seconda fase (TGR Friuli-Venezia Giulia, 2022).
L'acciaieria Arvedi e il nuovo stabilimento BAT, sono soltanto due dei numerosi esempi che mostrano una ridefinizione delle forme della produzione in relazione allo sviluppo integrato logistico-manifatturiero.[7] Un processo che ha subìto una forte accelerazione a partire dal 2015, quando lo scioglimento dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT) ha portato all'istituzione del Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (CO.SELAG), sotto diretto controllo dell'Autorità di Sistema Portuale. La promozione di forme di produzione di eccellenza, leggere e poco impattanti, è stata inoltre supportata dal protocollo ARGO (2018) tra la Regione Friuli-Venezia Giulia, il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca e il Ministero dello Sviluppo economico, che ha stanziato ulteriori 8,8 milioni di euro a supporto dell'AREA Science Park, un polo tecnologico di sostegno alle imprese. Una serie di iniziative che mirano a fare di Trieste un polo per produzioni di eccellenza entro catene del valore globali.

Nuovi spazi ibridi

L'insieme delle dinamiche descritte sta portando ad una profonda ridefinizione degli spazi della logistica e della produzione nell'obiettivo di agganciare nuovi flussi commerciali e rallentarne lo scorrimento attraverso piccole interruzioni durante le quali operare alcune lavorazioni dei prodotti in transito. A prendere forma è una nuova configurazione data dall'innesto di attività produttive entro aree logistiche, al fine di svolgere in un unico sito pre-lavorazioni comuni a più aziende e ottimizzare lo stoccaggio delle merci. Lo spazio logistico si apre così a nuovi usi, affiancando allo stoccaggio attività sempre più eterogenee, come ben dimostra il recente progetto *Orto Franco* per la realizzazione di un polo del fresco presso la stazione di Prosecco. Oltre a celle frigorifere per il commercio dei prodotti alimentari, viene qui previsto l'inserimento di coltivazioni high-tech che operano in regime extra-doganale (Basso, 2022). Il polo logistico si fa quindi spazio non più soltanto per marinai, terminalisti e camionisti, ma anche per operai, agricoltori e ricercatori.
Questa ibridazione ci invita a riflettere sulla netta separazione fra logistica e produzione che ha caratterizzato molte delle letture che si sono date negli ultimi anni (per esempio, LeCavalier, 2016; Lyster, 2016); così come sul tipo di urbanità generata da questa commistione di usi e pratiche e le implicazioni spaziali che ne derivano. A Trieste le ricadute territoriali sono evidenti, dal momento che la macchina portuale ha bisogno di più spazio entro un contesto in cui di spazio ce ne è poco. Il fronte mare è saturo, e le principali aree dismesse sono oggi soggette a vincoli per tutelare beni culturali (come il Porto Vecchio)[8] o necessitano di forti investimenti per bonifiche ambientali (la Valle delle Noghere)[9] che rendono difficile, se non impraticabile, il loro recupero in tempi brevi. Inoltre, sono forti le pressioni da parte della cittadinanza e delle amministrazioni locali al fine di dislocare le attività industriali in siti lontani dai centri abitati (si vedano le proteste contro la nuova acciaieria che avrebbe dovuto sorgere a Muggia; Pellizzari, 2022). Per questo, a valle del recente quadro normativo che prevede la realizzazione di punti franchi separati dal fronte mare,[10] le aree di nuovo sviluppo vengono ricercate altrove: nello

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.



5. Acciaieria Arvedi Trieste.
Fotografia di Leonardo Ramondetti.

stretto entroterra carsico, come a Bagnoli della Rosandra, Fernetti e Opicina; all'interno degli ex confini provinciali, come a Prosecco; o lungo le direttrici delle maggiori infrastrutture, come a Cervignano. Si tratta nel complesso di una 'delocalizzazione di prossimità' – non priva di problematiche ambientali – che estende le attività portuali, frammentandole in una molteplicità di progetti ancora scarsamente coordinati fra loro. E non potrebbe essere altrimenti dal momento che le iniziative promosse dai diversi attori si attivano entro quadri burocratici complessi e dinamiche economiche mutevoli, segnate da crisi internazionali che colpiscono i comparti industriali più tradizionali, di cui Wärtsilä è esempio emblematico.[11] Come governare, entro uno scenario incerto, i processi di 'integrazione/disintegrazione' (Hall, Markus, 2012) che qui si possono cogliere entro una scala minuta, e come trattare questi inediti spazi ibridi rimangono questioni aperte e cruciali per il progetto urbanistico.

Note

1. A seguito della riforma del 2016, *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali*, che ha ridotto le autorità portuali da 23 a 15, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale è anche l'ente amministrativo del porto di Monfalcone. L'articolo si concentra sul solo porto di Trieste, in quanto esso è, ad oggi, l'unica area portuale ad operare entro regime di porto franco; inoltre, sono qui concentrate le maggiori trasformazioni legate al commercio e alla logistica, mentre Monfalcone rimane al momento un importante polo per la cantieristica.
2. A seguito dei Trattati di Pace del 1947, il porto di Trieste è stato indicato quale porto franco europeo.
3. Al fine di mitigare l'inquinamento causato dal trasporto su gomma, l'Unione Europea ha fissato il raggiungimento di una percentuale del trasporto di merci non su strada pari al 30% entro il 2030 e al 50% entro il 2050 (European Commission, 2020).
4. In particolar modo, il fatturato della controllata Adriafer srl è maturato da 7,5 a 11 milioni, quello delle partecipate Alpe Adria spa e Interporto di Trieste rispettivamente da 38 a 53,5 milioni e da 5 a 8,3 milioni. Tutte e tre le società hanno subito una flessione nel 2020 a causa della pandemia, ma si prospettano oggi in rapida ripresa (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).
5. Il terminal è stato dato in concessione fino al 2052 alla cordata composta dalla tedesca HHLA (50,01%) e dalle italiane Francesco Parisi (24,30%), I.CO.P (22,35%) e Interporto di Bologna (3,30%).
6. Arvedi aveva inizialmente acquisito la ferriera con la volontà di mantenere attiva la lavorazione 'a caldo' attraverso l'istallazione di un nuovo filtro e il complessivo ammodernamento dell'impianto. Nonostante queste iniziative siano state portate a compimento, la forte opposizione da parte della cittadinanza e delle istituzioni locali alla presenza dell'altoforno in prossimità del centro abitato ha portato allo smantellamento dell'area 'a caldo' nel 2020 a fronte di compensazioni per l'azienda.
7. Al di là degli storici stabilimenti dell'Illy, si sono stabiliti nelle aree portuali altre grandi realtà produttive come la Barilla e piccole medie imprese di eccellenza come la Redaelli, azienda leader nelle tensostrutture sottomarine.
8. L'area di circa 65 ettari, che presenta manufatti storici di rilievo, è stata sdemanializzata nel 2015 ed è oggi di competenza del Comune. Vi rimangono alcune banchine operative in attesa del trasferimento delle attività portuali in nuove sedi.
9. L'area di 115 ettari, che ospitava depositi di stoccaggio del gas e del petrolio liquefatto, seppur al momento in disuso, necessita di ingenti opere di bonifica e per questo nel 2012 è stata inserita fra i Siti di Interesse Nazionale (SIN).
10. L'attuazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 luglio 2017 e la sdemanializzazione del Porto Vecchio hanno reso possibile la ricollocazione di aree franche anche all'interno dei confini di quello che era il Territorio Libero di Trieste. Questo ha portato l'Autorità Portuale a realizzare un punto franco a Bagnoli della Rosandra, mentre altri sono in progetto a Prosecco, dove detiene un'area di otto ettari in prossimità della stazione, e Fernetti, dove si trova ad oggi l'interporto.
11. L'azienda finlandese specializzata nella fabbricazione di sistemi di propulsione, turbine per uso marino e centrali elettriche aveva rilevato nel 1999 la Grandi Motori Trieste garantendo l'impiego a circa 1.000 addetti, senza contare l'indotto. A partire dal 2017 l'azienda è entrata in una crisi che ha raggiunto il culmine nel luglio 2022 con l'annuncio di delocalizzazione dell'impianto (Casadei, 2022).

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

Riferimenti bibliografici

Assoporti, 2022, *Annual Statistics*. Roma. www.assoporti.it/it/autoritasistemaportuale/statistiche/statistiche-annuali-complessive (accesso 2023.01.23).

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021, *Piano Operativo Triennale 2022-2024*. Trieste.

Basso G., 2022, «'Orto franco', turismo e industria hi-tech: Queste le nuove idee per il porto di Trieste». *Il Piccolo. Trieste*, 15 gennaio. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2022/01/15/news/orto-franco-turismo-e-industria-hi-tech-queste-le-nuove-idee-per-il-porto-di-trieste-1.41130227 (accesso 2023.01.23).

Casadei C., 2022, «Wärtsilä: La crisi, gli esuberi e quegli 11,5 milioni di contributi pubblici». *Il Sole 24 Ore*, 26 luglio. https://24plus.ilsole24ore.com/art/wartsila-crisi-esuberi-e-quegli-115-milioni-contributi-pubblici-AES72xoB (accesso 2023.01.23).

D'Amelio D., 2021, «cosco investe su Trieste. Treni container cinesi per Slovenia e Ungheria». *Il Piccolo. Trieste*, 28 giugno.

Di Silvio M., 2013, «Un terminal multiuso per la piattaforma logistica». *Il Piccolo. Trieste*, 4 novembre. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2013/11/05/news/un-terminal-multiuso-per-la-piattaforma-logistica-1.8053243 (accesso 2023.01.23).

European Commission, 2020, *Sustainable and Smart Mobility Strategy: Putting European transport on track for the future*. Bruxelles: European Commission. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri = CELEX:52020DC0789 (accesso 2023.01.23).

Hall V.P., Markus H., 2012, eds., *Cities, Regions and Flows*. Londra: Routledge.

HHLA plt Italy, 2022, Terminal Port of Trieste. www.hhla-plt.it/terminal (accesso 2023.01.05).

LeCavalier J., 2016, *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Lyster C., 2016, *Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities*. Basilea: Birkhäuser.

Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, Agenzia del Demanio, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Acciaieria Arvedi spa, Siderurgica Triestina srl, I.CO.P spa, 2020, *Accordo di Programma per l'Attuazione del Progetto Integrato di Messa in Sicurezza, Riconversione Industriale e Sviluppo Economico Produttivo nell'Area della Ferriera di Servola*. Roma. www.mise.gov.it/index.php/it/198-notizie-stampa/2041235-firmato-l-accordo-di-programma-della-ferriera-di-servola (accesso 2023.01.23).

Morino M., 2019, «Porto di Trieste, maxi hub ferroviario tra Europa e Far East». *Il Sole 24 Ore*, 27 dicembre. www.ilsole24ore.com/art/porto-trieste-maxi-hub-ferroviario-europa-e-far-east-ACufI34?refresh_ce = 1 (accesso 2023.01.23).

Pellizzari G., 2022, «Accantonata Muggia, il nuovo polo siderurgico di Danieli e Metinvest si farà a San Giorgio di Nogaro». *Il Piccolo*. Trieste, 8 maggio. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2022/05/08/news/accantonata-muggia-il-nuovo-polo-siderurgico-di-danieli-e-metinvest-si-fara-a-san-giorgio-di-nogaro-1.41427123 (accesso 2023.01.23).

Sa, 2020, «HHLA invests in multi-purpose facility at Port of Trieste». *Container Management*, 30 settembre. https://container-mag.com/2020/09/30/hhla-invests-in-mulit-purpose-facility-at-port-of-trieste (accesso 2023.01.23).

TGR Friuli-Venezia Giulia, 2022, «Al via la selezione dei primi 150 lavoratori della BAT». RAI. www.rainews.it/tgr/fvg/video/2022/04/fvg-BAT-Trieste-innovazione-9c056fe5-72fa-4b7b-9d7c-8b3f0ef0c578.html (accesso 2023.01.23).

The Medi Telegraph, 2018, «Trieste, inaugurato il parco ferroviario di Samer». *The Medi Telegraph. Genova*, 29 marzo. www.themeditelegraph.com/it/shipping/shipowners/2018/03/29/news/trieste-inaugurato-il-parco-ferroviario-di-samer-1.38085265 (accesso 2023.01.23).

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.