

Sommari

Federico Meneghini Sassoli

Alimentare il territorio: treni merci, logistica e sviluppo urbano e rurale

Questo numero monografico indaga il ruolo delle ferrovie merci come infrastruttura fondamentale nell'organizzazione e trasformazione dei territori urbani e rurali nel periodo 1840–2000. Colmando un persistente vuoto storiografico, la relativa trascuratezza del trasporto delle merci rispetto alla mobilità passeggeri, il volume mostra come treni merci, scali di smistamento, raccordi industriali e linee secondarie siano stati agenti decisivi nel plasmare la morfologia urbana, l'uso del suolo rurale e persino i sistemi logistici. La raccolta, che comprende contributi in lingua italiana e spagnola, adotta un progressivo cambio di scala d'osservazione, passando da ampi quadri comparativi a casi di studio regionali e urbani. I saggi esaminano gli impianti merci in città europee (Santos y Ganges, Lalana Soto), la storia dell'intermodalità e della logistica in Italia (Giuntini), le operazioni ferroviarie merci italiane tra il 1885 e il 1915 (Maggi), le ferrovie secondarie in Sicilia e il loro ruolo nello sviluppo delle aree interne (Pappa), nonché l'evoluzione delle infrastrutture merci di Milano tra il 1840 e il 1908 (Meneghini Sassoli).

Storia ferroviaria

Storia urbana

Trasporto merci

Logistica

XIX-XX secolo

Luis Santos y Ganges, José Luis Lalana Soto

Storia degli impianti ferroviari per il traffico merci nella città: una visione generale nell'era del vapore

L'articolo offre una panoramica storica degli impianti ferroviari destinati al traffico merci in ambito urbano, dalle origini ottocentesche fino alla metà del Novecen-

Storia urbana n. 183 2026, ISSN 0391-2248, ISSNe 1972-5523, DOI 10.3280/SU2026-183008

to. Questi spazi sono analizzati sia nella loro organizzazione interna, sia nel loro inserimento nel contesto cittadino, coniugando storia della tecnica e storia urbana. Nel caso delle grandi città si assiste a un processo di segregazione spaziale e di specializzazione funzionale degli impianti merci. In esito a tale processo, è possibile distinguere diversi tipi di stazioni merci in ambito urbano, caratterizzate da ruoli differenti all'interno del sistema ferroviario e da effetti diversificati sullo spazio cittadino.

L'evoluzione del trasporto ferroviario e la sua progressiva perdita di centralità nel complesso dei trasporti terrestri, in particolare nel segmento merci, hanno inciso anche su questi impianti che, pur avendo avuto un ruolo decisivo nel plasmare la città contemporanea, non solo sono in gran parte scomparsi, ma sono stati anche dimenticati.

Storia ferroviaria
Impianti ferroviari
Merci
Trasporto merci
Storia urbana

Andrea Giuntini

Intermodalità e logistica in Italia in prospettiva storica

Oggi gli storici prestano molta più attenzione al tema del trasporto merci rispetto al passato, in particolare nella prospettiva della logistica. Il principale cambiamento risiede nel nuovo sguardo su connessioni e reti, che sposta il *focus* verso il trasporto intermodale in un contesto globale. Questo mutamento si colloca in un quadro innovativo, in cui la vecchia territorializzazione "fissa", fondata prevalentemente su infrastrutture monomodali, ha ceduto il passo a una nuova concezione di mobilità "fluida", caratterizzata da flussi, connessioni e reti che strutturano gli spazi e ne determinano le traiettorie di sviluppo. In questa trasformazione, i container sono gli attori principali, avendo ridisegnato negli ultimi decenni le rotte del trasporto mondiale. Anche in Italia l'intermodalità si è sviluppata, seppur con ritardo ma poi con decisione, anche nel tentativo di riequilibrare il rapporto tra trasporto stradale e ferroviario, conseguendo risultati significativi. Il caso di Gioia Tauro testimonia l'impegno e gli investimenti del Paese in questo settore. La logistica e le *supply chains* completano il quadro della mobilità globale, in cui i processi di integrazione mostrano oggi segnali di rallentamento. Esiste anche una sorta di logistica "d'impresa", come il semplice servizio di consegna dei corrieri legati ad Amazon, che recapita ogni giorno pacchi nelle nostre case, o come l'organizzazione dei supermercati in cui facciamo la spesa. Si tratta, in ultima analisi, dello stesso fenomeno, che opera non solo su scala dei flussi internazionali, ma anche all'interno dei processi interni ai singoli luoghi di lavoro.

Intermodalità
Logistica
Reti globali
Containerizzazione
Catene di approvvigionamento

Stefano Maggi

I treni merci e il territorio: commercio e sviluppo locale (1865--1915)

Le ferrovie nacquero originariamente per il trasporto delle merci, muovendo pesanti carichi di materie prime dalle miniere e distribuendo i prodotti industriali. Per lungo tempo circolarono diffusamente i cosiddetti “treni misti”, adibiti sia al trasporto merci sia a quello passeggeri. Gli scali merci erano in genere adiacenti alle stazioni passeggeri ed erano capillarmente diffusi sul territorio: grandi nodi, come Milano Sempione, trovavano riscontro a livello locale in una fitta rete di impianti minori, attorno ai quali sorsero spesso le cosiddette città ferroviarie. Soprattutto, il traffico merci favorì una notevole espansione degli scambi di prodotti e quindi del commercio nazionale e internazionale, non solo su ferrovia ma anche attraverso i sistemi tranviari locali. Questo articolo analizza la crescita dei servizi merci affrontando un tema largamente trascurato dalla storiografia: le categorie di beni trasportati per ferrovia, altamente differenziate e variabili, dai pacchi agli animali vivi. Lo studio è incentrato sull'Italia e si basa principalmente sulle relazioni annuali relative a ferrovie e tranvie. Il periodo esaminato va dal 1885, anno della riorganizzazione della gestione ferroviaria in tre grandi reti, al 1915, quando i sistemi di trasporto risultarono sempre più orientati verso le esigenze belliche.

Trasporto ferroviario merci
Sviluppo locale
Reti commerciali
Italia
Storia dei trasporti

Giulio Pappa

Le ferrovie secondarie siciliane a servizio delle aree interne: produzione dello zolfo, agrumi e sviluppo rurale

Il presente articolo ricostruisce il contributo delle ferrovie secondarie siciliane all'integrazione economica delle aree interne dell'isola tra la fine del XIX e il XX secolo. Attraverso l'analisi di documenti d'archivio, cartografia storica e statistiche ferroviarie, il lavoro delinea innanzitutto la rete di linee a scartamento ridotto e ordinario che convogliavano i traffici dello zolfo e degli agrumi dai distretti interni verso i principali porti marittimi. La trattazione si concentra quindi sulla linea Catania--Regalbuto, concepita nell'Ottocento come diramazione della ferrovia Circumetnea e successivamente soprannominata “linea delle Arance”. L'articolo ricostruisce le varianti di tracciato determinate dalle rivalità municipali, valuta il ruolo logistico della linea all'interno delle valli del Simeto e del Salso e ne spiega il progressivo declino, accelerato sia dal mancato prolungamento del binario verso Nicosia e Palermo, sia dal passaggio, nel secondo dopoguerra, al trasporto su gomma.

Il caso studio offre così una chiave di lettura per esaminare l'interazione tra infrastrutture ferroviarie e territori periferici, nei quali le politiche strategiche di sviluppo sono state storicamente attuate in modo lento e frammentario.

Ferrovie secondarie
Aree interne
Traffico merci
Sviluppo locale

Federico Meneghini Sassoli

Binari, merci e stazioni. Il continuo mutamento delle infrastrutture ferroviarie milanesi (1840--1908)

La rivoluzione ferroviaria, avviata nel 1825 con la linea Stockton–Darlington, introdusse profondi cambiamenti nelle città europee. In Italia, Milano si distinse come caso eccezionale per la precoce adozione e la rapida espansione del sistema ferroviario. A partire dagli anni Quaranta dell'Ottocento, la città si sviluppò come un importante nodo ferroviario, con infrastrutture rimodellate in modo continuo per far fronte a una crescente domanda di trasporto, già in età preunitaria. A differenza di molte altre città italiane, dove le reti ferroviarie soffrivano di una domanda debole e di infrastrutture limitate, a Milano emerse precocemente un settore merci forte e dinamico.

Le principali stazioni e attrezzature dedicate al traffico merci, come gli impianti di Porta Garibaldi, Porta Ticinese e Porta Sempione, svolsero un ruolo cruciale nella gestione dei flussi di merci e nel sostegno alla crescita industriale della città. Tale dinamismo richiese un rilevante sforzo infrastrutturale per adeguarsi a una domanda di trasporto in costante aumento.

Questo articolo analizza lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie merci milanesi tra il 1839 e il 1908, concentrandosi sui tentativi, sempre rinnovati, di far fronte a una cronica insufficienza infrastrutturale. Sulla base di fonti d'archivio, relazioni tecniche e stampa coeva, lo studio mette in luce come gli impianti merci abbiano contribuito a modellare il tessuto urbano e a trasformare l'economia di Milano.

Storia ferroviaria
Milano
Scali merci
Trasporto ferroviario merci
XIX secolo
Storia urbana