

Gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico nello scenario PNRR da parte di Rete Ferroviaria Italiana in Lombardia

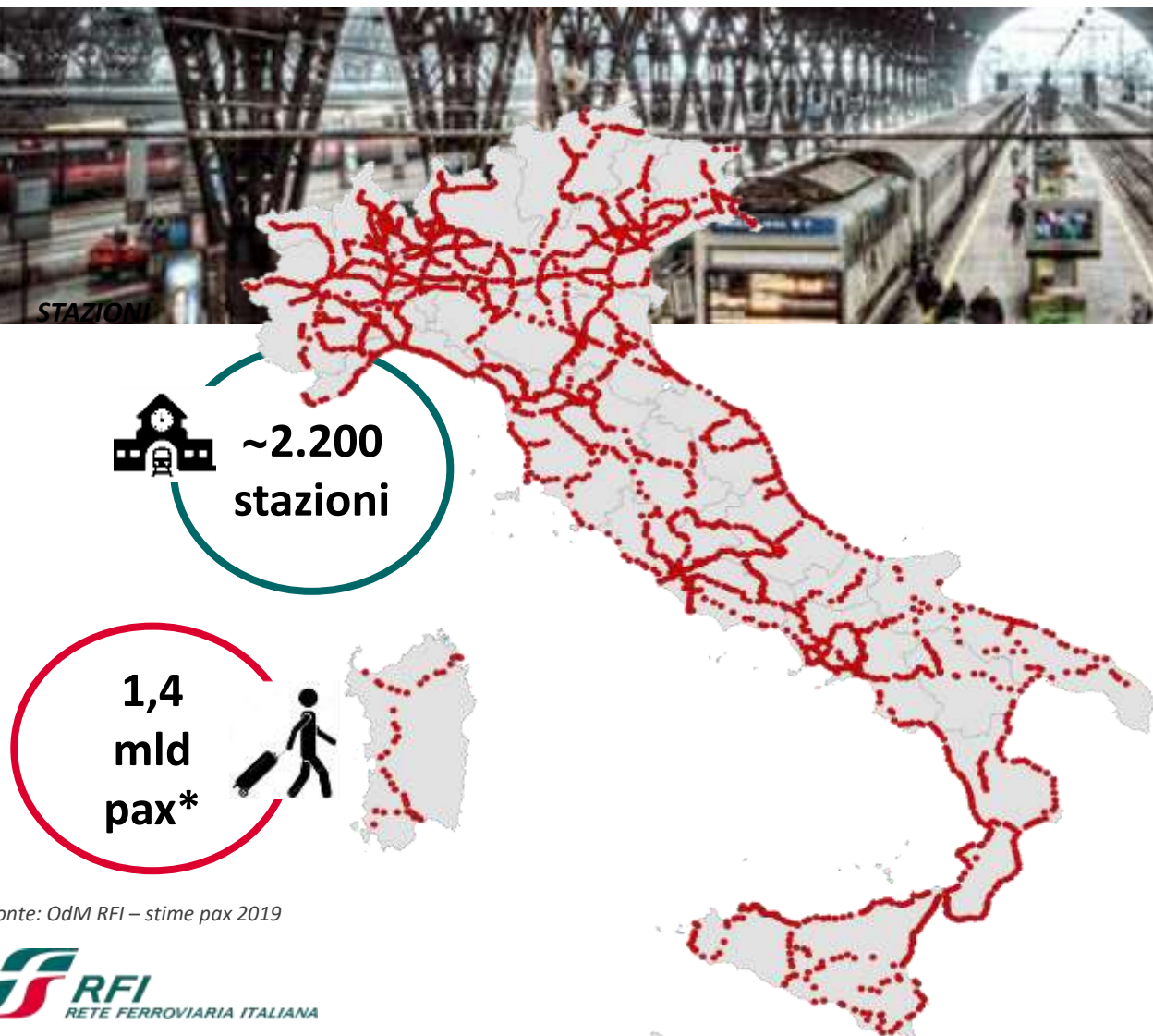
Direzioni Stazioni – RFI S.p.A

Susanna Borelli, Responsabile Investimenti Stazioni Area Nord



Le stazioni ferroviarie come porta di accesso al territorio

La stazione è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano o stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita.



Fonte: OdM RFI – stime pax 2019

La stazione è **luogo di trasformazioni**, è il segno delle **nuove infrastrutture** che sempre più - oltre a essere opere di ingegneria - esigono sensibilità e approcci diversi e complementari capaci di **generare qualità e attrattività** dei territori, di ridurre costi e tempi dello **spostamento di persone e merci**, di soddisfare una domanda crescente di mobilità nuova: facilmente **accessibile, intermodale, attiva, collettiva, condivisa, inclusiva, sostenibile**, capace di valorizzare reti e connessioni

Piano Integrato Stazioni: priorità d'intervento

Miglioramento accessibilità e servizi delle stazioni diffuse sull'intero territorio nazionale



620

Stazioni prioritarie su tutto il territorio nazionale

30%

Del totale stazioni gestite da RFI

90%

Del totale del totale passeggeri in transito presso le stazioni

fonte dati: Osservatorio di Mercato RFI

Rete Passeggeri più integrata e accessibile



- Valorizzare il ruolo delle stazioni quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità;
- Migliorare l'accessibilità delle stazioni per la piena fruibilità dei servizi ferroviari da parte di tutti i cittadini;
- Rafforzare l'integrazione con le altre modalità di trasporto passeggeri per offrire servizi infrastrutturali integrati, anche attraverso i Corridoi multimodali della Rete TEN-T.

Una stazione funziona correttamente se **diventa parte integrante e funzionale al territorio** – urbano o rurale- in cui è collocata. Per modernizzare le stazioni così come per progettare di nuove più rispondenti alle esigenze dei viaggiatori e dell'intera collettività è **fondamentale conoscere il contesto territoriale** e le sue dinamiche caratterizzanti così da definire la **'vocazione'** prevalente che ogni stazione è chiamata ad assolvere per massimizzare il proprio contributo allo sviluppo di una mobilità sostenibile e integrata

Il ruolo delle stazioni nella transizione ecologica e digitale



DA PUNTI SULLA RETE...



...A HUB TERRITORIALI

Dal concept alla execution

NODO INTERMODALE

POLO DI SERVIZI

MaaS: Mobility as a Service

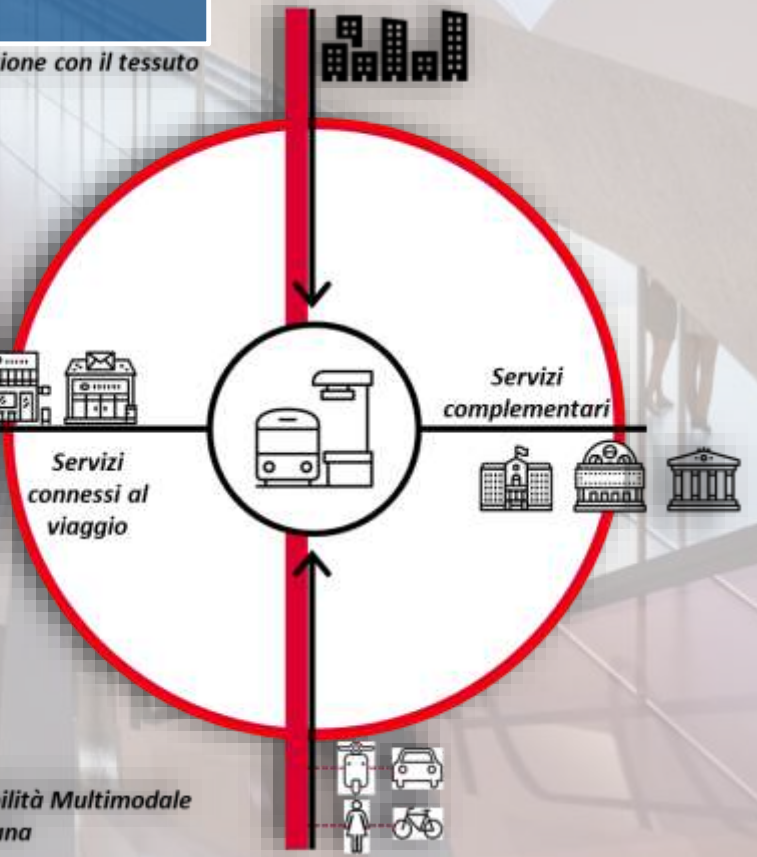
Trasporto ferroviario



Mobilità Multimodale Urbana



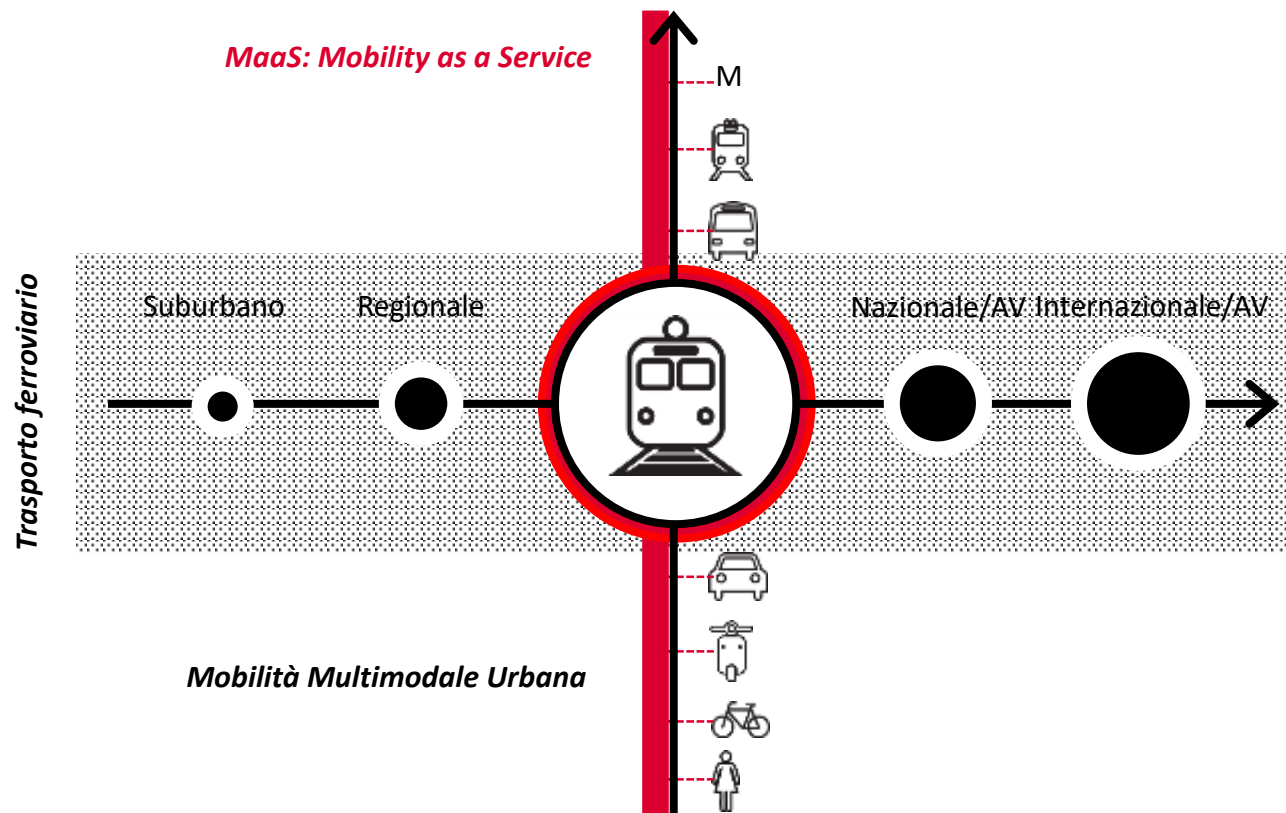
Integrazione con il tessuto urbano



Mobilità: la stazione come nodo intermodale

Dimensione orizzontale per il trasporto ferroviario. Dimensione verticale per la mobilità urbana

- Aumentare il **livello di connettività** delle stazioni (TPL, sharing mobility, ciclabilità), per attrarre nuovi clienti ed aumentare la soddisfazione degli attuali
- Migliorare l'**accessibilità** delle stazioni, attraverso percorsi e spazi sicuri ed un design inclusivo
- Potenziare l'**infomobilità** e il **wayfinding**, fuori e dentro la stazione
- Integrare la stazione all'interno della **pianificazione urbana** della mobilità (es. PUMS)



La stazione nodo intermodale, work in progress



Bacini di Stazione e Domanda di Mobilità

Calcola il numero di residenti, addetti e POI nei diversi bacini di stazione

[Accedi](#)

Bacini di Stazione e Tessuto Economico

Visualizza la tipologia e il numero delle imprese presenti nei dintorni delle stazioni

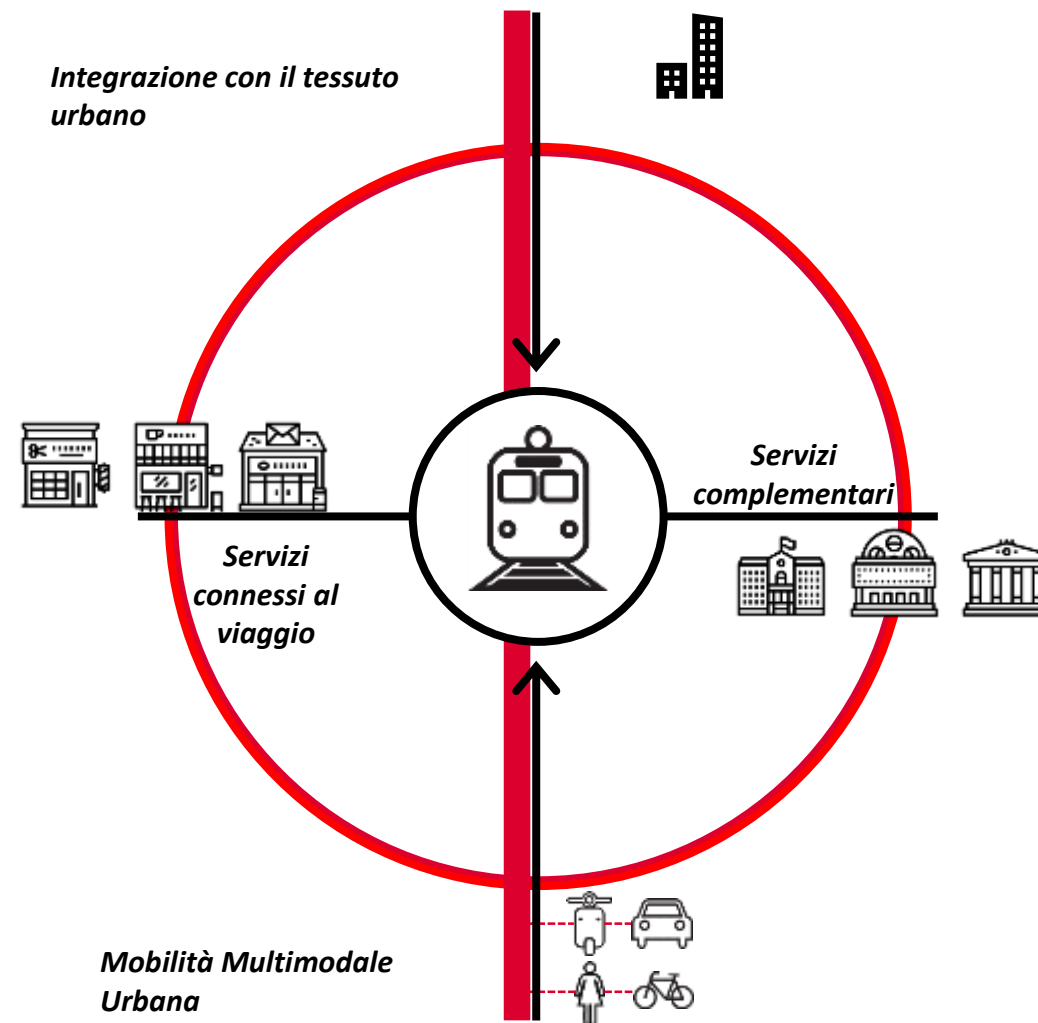
[Accedi](#)



La stazione come polo di servizi


Diversificazione dell'offerta in funzione dell'utenza e valorizzazione del contesto di riferimento

- **Pendolari:** servizi time saving per le attività quotidiane (ufficio postale, punti di prelievo e-commerce, farmacia, laboratorio analisi, minimarket, etc.)
- **Turisti:** info point su hotel, collegamenti, depositi bagagli, promozioni delle realtà locali e del turismo sostenibile, ostelli e servizi di trasporto da/per località turistiche
- **Lavoratori:** spazi per le nuove forme di co-working, Fab Lab, incubatori di impresa, servizi per attrarre i giovani e l'innovazione.




La stazione polo di servizi, si parte da qui






Contratti di Locazione nelle Stazioni
Accedi alle informazioni relative ai contratti attivi



Indice di Appetibilità Commerciale
Consulta le stazioni con le maggiori potenzialità commerciali



Profilazione Commerciale dei Clienti
Work in Progress

Stazioni a 15 minuti

Platinum - Gold Silver - Bronze Metodologia

Regione: Metrolife: Livello Desiderato: Stazione:

STAZIONI

(Visualizzate per Passaggio/giorno (anno 2019))

- Stazione: Roma Termini
Passaggi: 128218
Residenti: 20327
Abitanti: 47045
- Stazione: Milano Centrale
Passaggi: 104980
Residenti: 33258
Abitanti: 62075
- Stazione: Firenze Santa Maria Novella
Passaggi: 53388
Residenti: 18190
Abitanti: 26724
- Stazione: Bologna Centrale
Passaggi: 48870
Residenti: 21536
Abitanti: 19257
- Stazione: Napoli Centrale
Passaggi: 42160
Residenti: 57723
Abitanti: 39416
- Stazione: Venezia S.Lucia
Passaggi: 36428
Residenti: 13142
Abitanti: 10283


Equilibrio delle funzioni



- Alto 48
- Medio 64
- Medio-Basso 12
- Basso 7
- Molto-Basso / Nullo 14

MACRO-INDICATORI

Interazione Sociale (Cinema e Teatri, Bar e Ristoranti, Attività ricreative, Spazi pubblici, Area verde)	Cura della persona (Ospedali, Studi medici)
Commercio e Servizi (Negli alimentari e non, Farmacia, Servizi di supporto, Libreria)	Istruzione (Università, Scuole secondarie)



Direzione Stazioni, Asset Advertising e Sviluppo Servizi | Direzione Stazioni, Ingegneria e Investimenti



1. **Migliorare la user's experience nelle stazioni e l'integrazione con il territorio** - accessibilità esterna/interna, riqualificare l'ambiente fisico (comfort e vivibilità degli spazi, sicurezza, facilità di accesso ai servizi), rispondere alle effettive esigenze di spostamento delle persone, integrare le stazioni con i territori, avvicinandole alle comunità.
2. **Rendere le stazioni più sostenibili** - sostenibilità sociale, ambientale, economica declinata in tutti i processi, con un approccio data-driven, dalle strategie di sviluppo, alla progettazione e costruzione, alla gestione degli asset e dei servizi.
3. **Sviluppare una nuova offerta di servizi, customer oriented** - il recupero di qualità dell'ambiente fisico e il potenziamento della connettività rendono la stazione più attrattiva e facile da raggiungere per le persone, generando nuove opportunità d'uso degli spazi.

Linee di AZIONE – Piano Industriale



Realizzare gli investimenti: 6,3 MLD€ per riqualificare **487** stazioni + **21** tra hub e stazioni di linee metropolitane e per digitalizzare processi e servizi.....



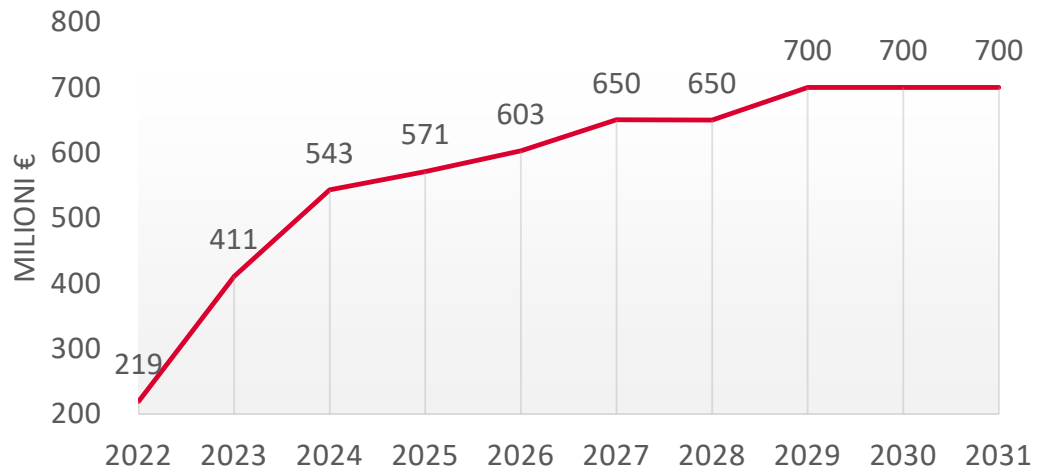
Attuare un nuovo modello di gestione in logica integrated management: strumenti contrattuali servizi integrati, maggiore ricorso alla tecnologia....



Re-ingegnerizzare il processo di sviluppo servizi e adottare nuove regole d'ingaggio: analisi domanda potenziale e vocazioni, mix & match con esigenze rilevate.....

Il Piano Industriale

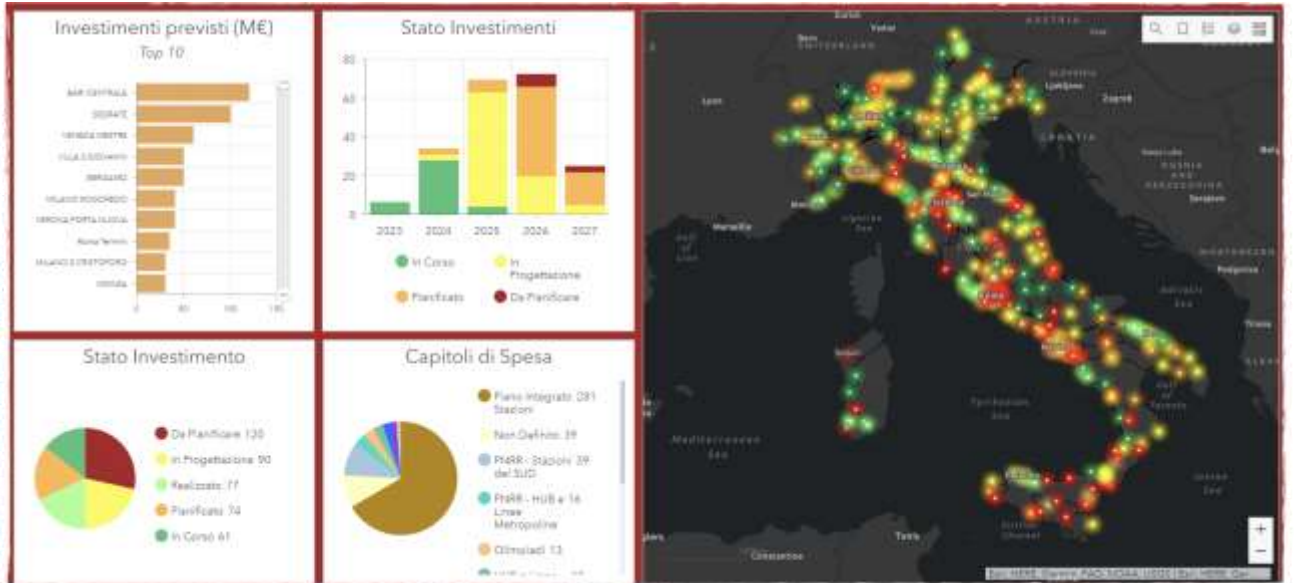
I numeri del piano



600 Stazioni rinnovate al 2031
 9 HUB PNRR da realizzare entro il 2026
 45 Stazioni PNRR da realizzare entro il 2026

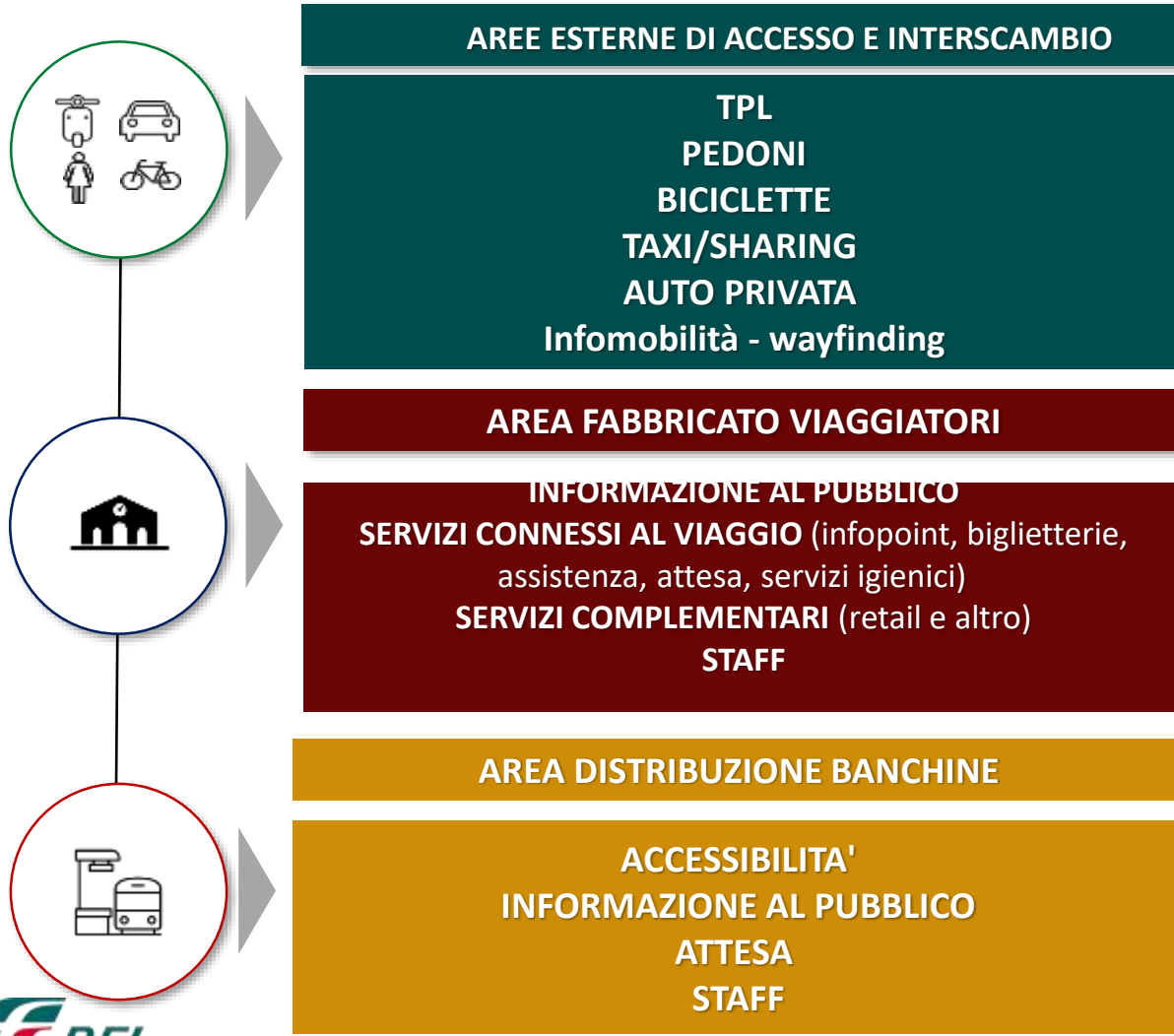
6,3
mld
2022-31

STAZIONI SUD PNRR
 STAZIONI GIUBILEO
 STAZIONI SISMA
 STAZIONI OLIMPICHE
 HUB E LINEE METROPOLITANE
 NUOVI COLLEGAMENTI E
 POTENZIAMENTI CON GLI AEROPORTI

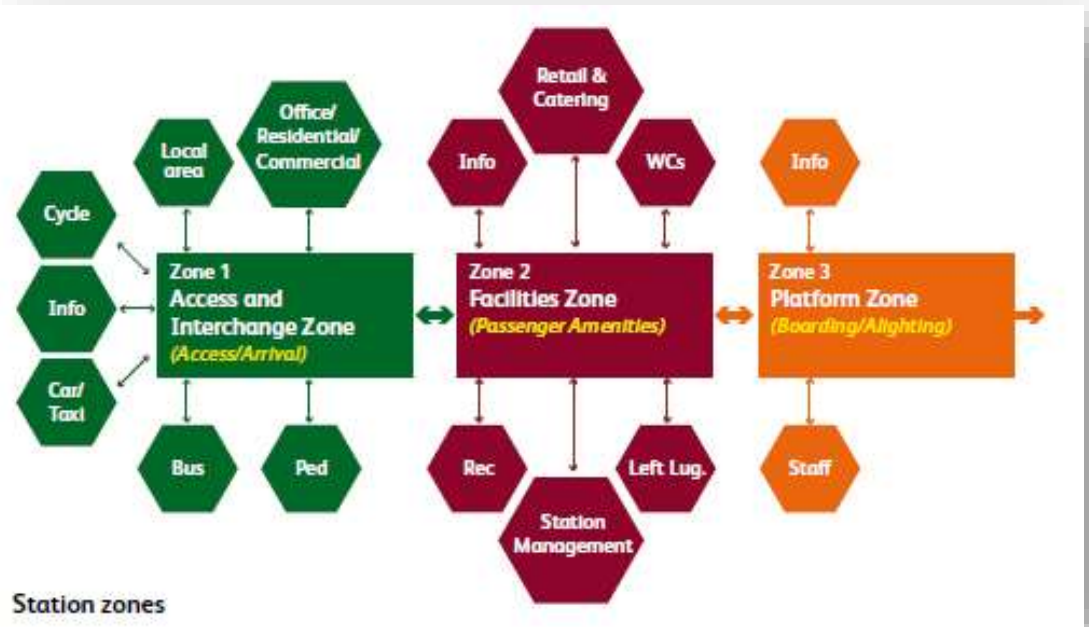


Il Progetto Integrato Stazioni

Investimenti



Perimetro di intervento e dimensioni impattate



Il piano integrato stazioni

Ambiti di azione



Stazione di Frosinone



QUALITA' URBANA

Riqualificazione delle aree limitrofe alla stazione
 Ridisegno degli spazi per la massima linearità dei percorsi
Coordinamento dell'offerta TPL con il sistema ferroviario
 Estensione aree pedonali e aree a verde



RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE

Potenziamento della **funzione di nodo** per l'integrazione modale
 Valorizzazione della funzione di **polo di servizi**
 Miglioramento dell'efficienza dei consumi
Riqualificazione e rigenerazione degli spazi
 Scelta di materiali in funzione del LCA

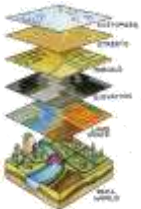


RICONNETTERE LA CITTA'

Apertura e valorizzazione di altri fronti di stazione
 Miglioramento dell'**accessibilità e revisione dei flussi**
 Promozione delle modalità di trasporto pubblico e mobilità dolce
Riqualificazione e rigenerazione delle aree attigue le stazioni

- Quali i nuovi strumenti?
1. **Analisi territoriali**
 2. **Collaborazioni con gli stakeholders**
 3. **Sostenibilità**

Dall'analisi territoriale allo sviluppo dei servizi di NODO



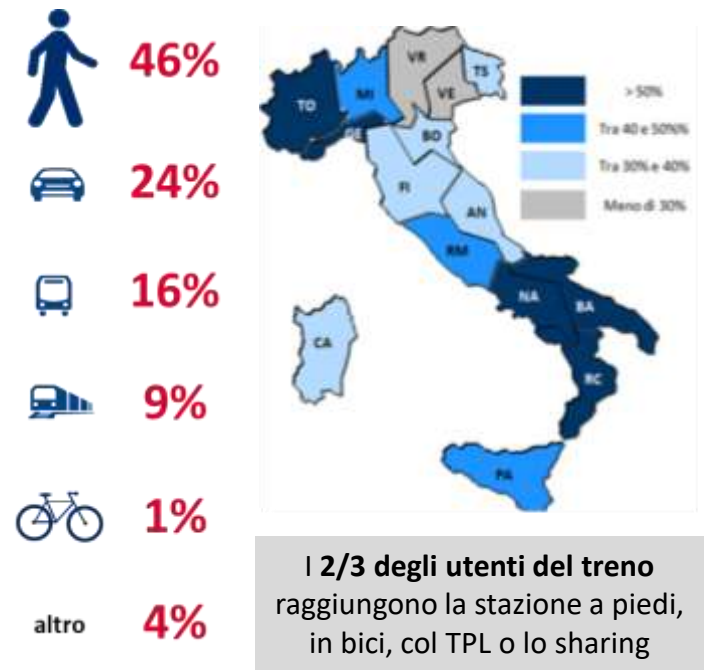
L'accessibilità alle **stazioni** - nella maggior parte dei casi poste al centro delle città - deve essere attivamente favorita con **programmi e interventi concertati tra i diversi attori della mobilità e di governo del territorio**. Per individuare le misure, infrastrutturali e gestionali, più adeguate ad **innalzare accessibilità e attrattività del treno**, RFI conduce specifiche **analisi territoriali** volte a individuare la sfera di influenza di ciascuna stazione e a pianificare, in collaborazione con gli enti, l'ampliamento e l'ottimizzazione della sua catchment area. Già oggi infatti un'ampissima fetta della popolazione vive in zone potenzialmente **raggiungibili da una stazione a piedi o in bicicletta in soli 15 minuti**.

Il sistema GIS di RFI
Per migliorare le proprie capacità di progettazione e sviluppo dei servizi, RFI ha implementato uno specifico Sistema Informativo Territoriale (GIS) dedicato alle stazioni ferroviarie. Questo strumento consente la mappatura dei principali elementi territoriali connessi alle potenzialità evolutive delle stazioni e fornisce strumenti decisionali essenziali per compiere scelte efficaci.

La città a 15 minuti dalla stazione



Modalità di arrivo in stazione

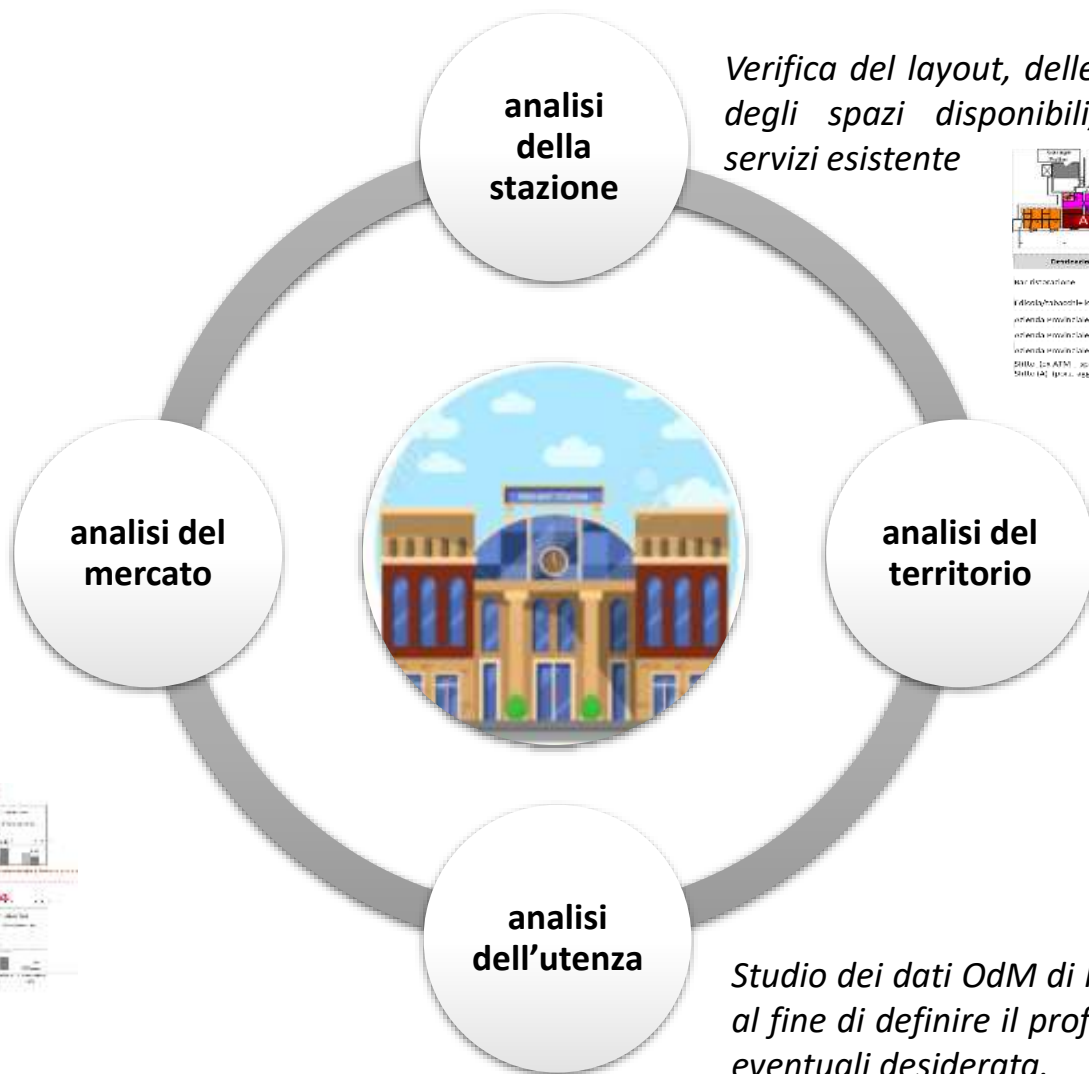


Sviluppo servizi intermodalità



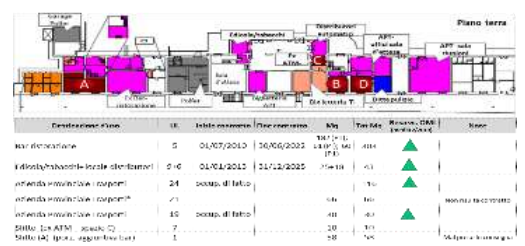
Dall'analisi territoriale allo sviluppo dei servizi di POLO

In base alle caratteristiche delle aree servite da ogni singola stazione, al profilo dei viaggiatori che la utilizzano e alle potenzialità del mercato, viene pianificata l'offerta dei servizi commerciali da offrire sia agli stessi viaggiatori che all'intera collettività, anche in ottica di sviluppo del potenziale di valorizzazione territoriale esprimibile dalle stazioni.

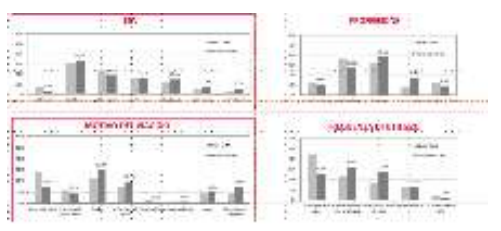


analisi della stazione

Verifica del layout, delle caratteristiche degli spazi disponibili, dell'offerta servizi esistente



Monitoraggio delle principali tendenze nello «station management» anche attraverso il ricorso a benchmark internazionali e studio dei nuovi format innovativi emergenti nel settore servizi ed attività commerciali nel territorio di riferimento e sul mercato italiano.



analisi del territorio

Conoscenza del territorio di interesse attraverso l'analisi delle variabili su sistema GIS e ulteriori fonti disponibili.



analisi dell'utenza

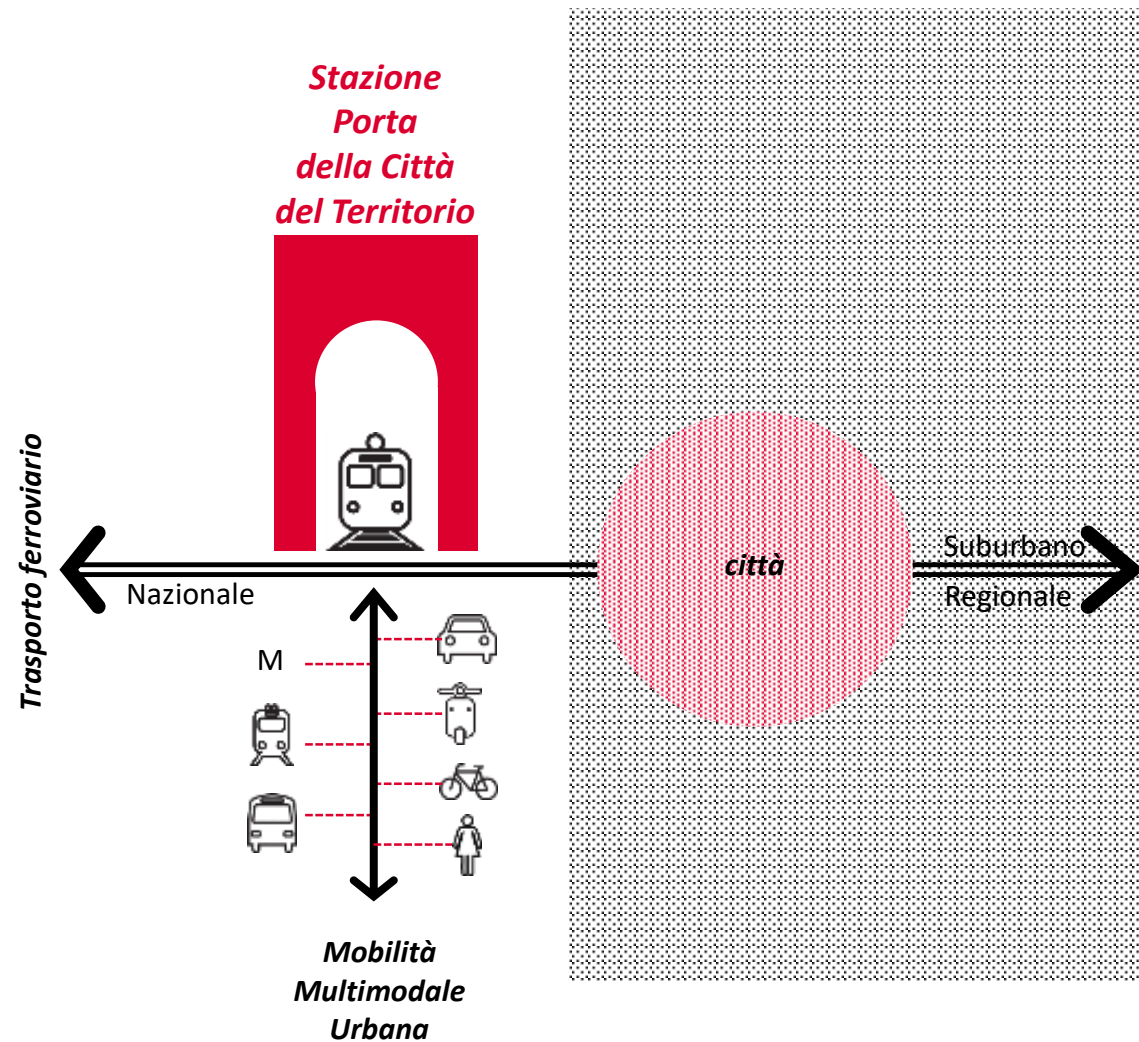
Studio dei dati OdM di RFI e delle altre fonti disponibili al fine di definire il profilo dell'utente della stazione ed eventuali desiderata.

Stazioni Culturali

Il trasporto ferroviario come occasione di scoperta e valorizzazione del patrimonio culturale



- Sfruttare l'alto livello di **connettività della Stazione** per dare visibilità alle peculiarità e caratteristiche territoriali
- Utilizzare gli **spazi a disposizione** come servizio al cittadino, al turista e al territorio: musei, infopoint, ticketing
- Potenziare l'**infomobilità** e il **wayfinding**, finalizzato alla promozione di musei, monumenti ed iniziative culturali sul territorio



Stazioni Culturali

Il network delle stazioni e il network dei siti culturali

620 STAZIONI

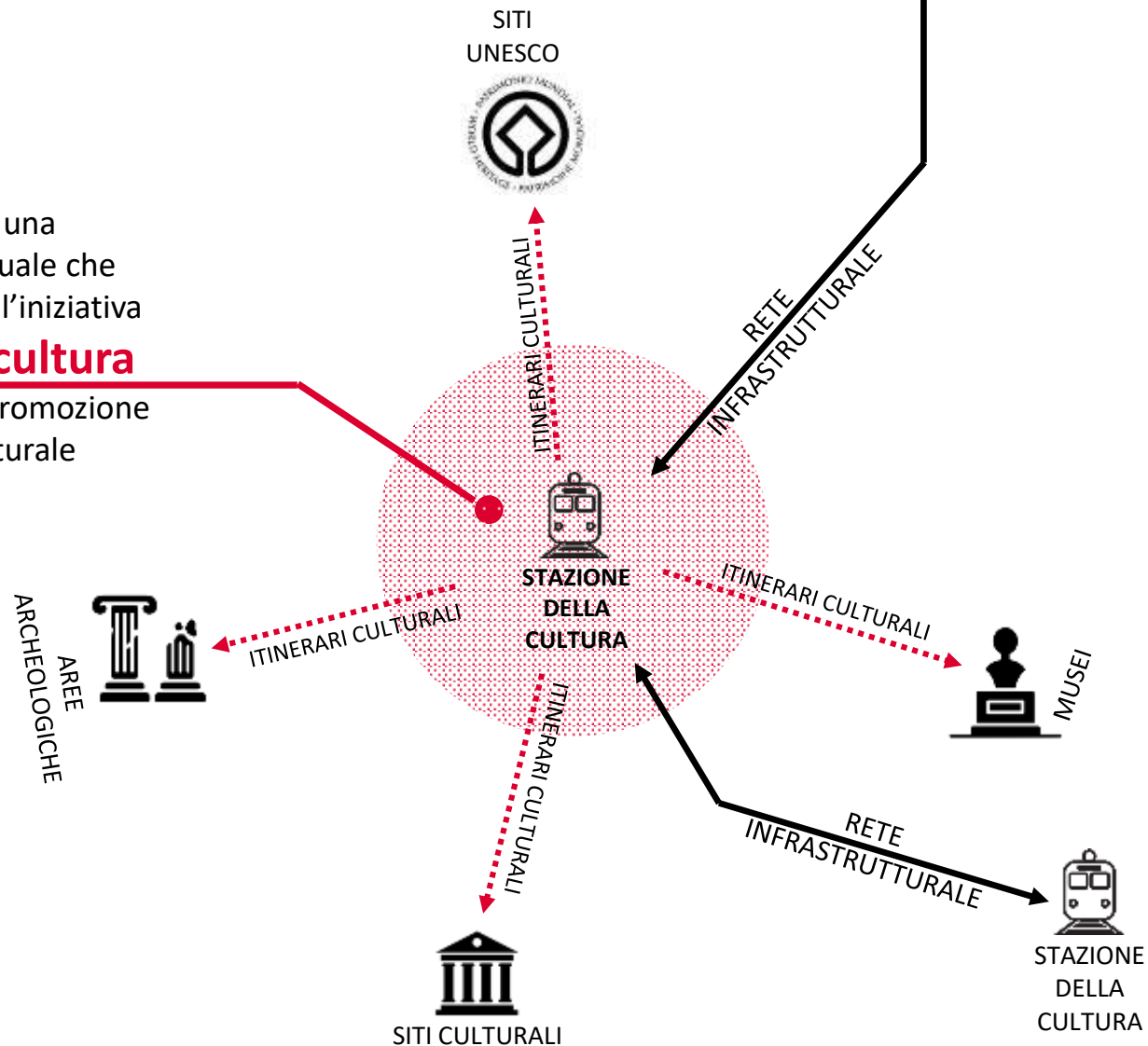
Stazioni gestite da RFI che movimentano più del 90% del traffico passeggeri

Individuazione di un elenco di stazioni da coinvolgere nel programma

SITI E LUOGHI DELLA CULTURA

Mappatura dei siti culturali presenti nel bacino territoriale delle 620 stazioni

Individuazione di una programmazione annuale che coinvolga le stazioni nell'iniziativa **le stazioni della cultura** per la valorizzazione e promozione del patrimonio culturale



Co-pianificare e co-progettare con Istituzioni e Enti Locali per sviluppare l'intermodalità

Per favorire il processo di trasformazione delle stazioni in luoghi cardine della mobilità nuova - attiva, collettiva e condivisa - RFI promuove il dialogo e la collaborazione con gli stakeholder istituzionali per la co-programmazione partecipata degli investimenti

Stakeholder istituzionali



Principali ambiti di collaborazione

Realizzazione delle prime connessioni ciclabili stazioni-università (decreto MIMS 6 agosto 2021 recante "Ciclovie urbane poli universitari-stazioni")

Mims
PNRR: Missione 3
Miglioramento delle stazioni Ferroviarie al sud
Collaborazioni Mibact- RFI

Ciclovie turistiche Nazionali
Tra i requisiti di **pianificazione** per il sistema delle Ciclovie Turistiche sono previsti i **collegamenti diretti con le stazioni ferroviarie** (Legge 208/2015).
21% delle stazioni è a 5km dalle Ciclovie

7
Protocolli di intermodalità sottoscritti

REGIONE MARCHE, REGIONE ABRUZZO, REGIONE PUGLIA, REGIONE PIEMONTE

7
Protocolli di intermodalità sottoscritti

Sottoscritti circa 20 protocolli operativi con Regioni, comuni province per riordino funzionale e riqualificazione delle stazioni e aree esterne

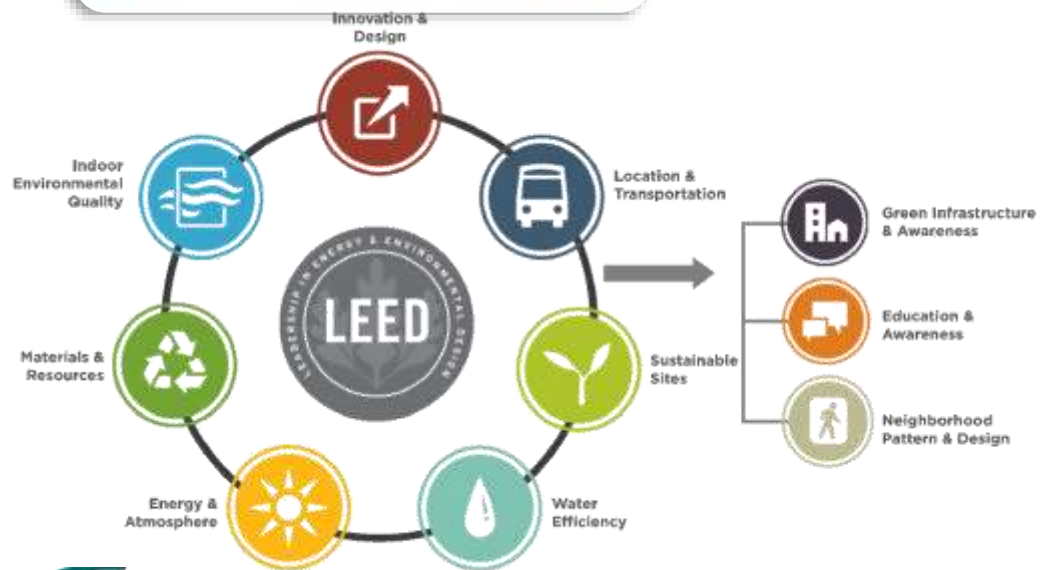
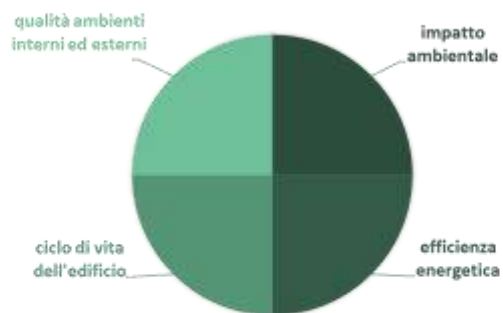
PUMS
piano urbano mobilità sostenibile

Piani Urbani della Mobilità Sostenibile
Su **34 PUMS approvati/adottati** (relativi ai 29 comuni con popolazione superiore a 100K ab. e alle 5 città metropolitane di Milano, Torino, Genova, Firenze e Bologna)

27*
con approfondimento sulla stazione

* Fonte Osservatorio PUMS RFI

La sostenibilità declinata in tutti i processi



La strategia di sviluppo del nuovo ruolo delle stazioni si accompagna alla definizione di **un approccio progettuale integrato**. I progetti, di riqualificazione così come di prima realizzazione, sono sviluppati fin dalla fase di **fattibilità tecnico economica**, secondo logiche orientate ai **protocolli internazionali** per la valutazione delle **performance energetiche ed ambientali di edifici e territori**, e seguendo le indicazioni normative dei CAM.

Gli investimenti sulle stazioni in Lombardia

Gli interventi in corso

PNRR

Missione 3

Missione 5

Risorse da Legge di Bilancio o Altri co-finanziamenti

- Nuovo hub di stazione di Bergamo

- Opere connesse al Nuovo hub di stazione di Milano Greco Pirelli
- Nuova piazza Freud di accesso alla stazione di Milano Porta Garibaldi

- Piano Integrato delle Stazioni della Valtellina per Olimpiadi MI-Co 26
- Riqualficazione e Potenziamento delle stazioni nel Nodo di Milano
- Piano Integrato Stazioni Lombarde secondo la pianificazione del piano commerciale

1. Nuovo Collegamento Ferroviario stazione Bergamo-Aeroporto Orio al Serio
2. Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello -
3. Nuovo ACC di Bergamo ---
4. Nuovo Masterplan Bergamo Porta Sud -
5. Nuova Stazione Ferroviaria



Utenza di stazione

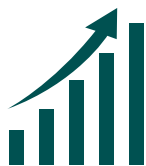
Osservatorio di Mercato – Profilo del viaggiatore

Dati Osservatorio di Mercato (RFI, 2018-2019 – 643 interviste)

Passeggeri annui (dati 2019)

8.514.000

+ 342 mila
+4,19% passeggeri
rispetto al 2018



Passeggeri giornalieri (dati 2019)

32.000

Offerta treni (dati 2018-2019)

di cui il 97 % regionali



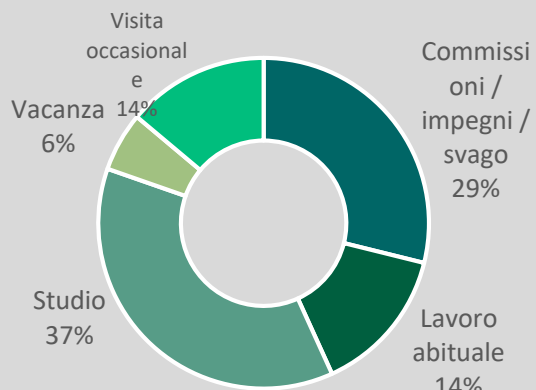
220 treni al giorno

Imprese ferroviarie operanti

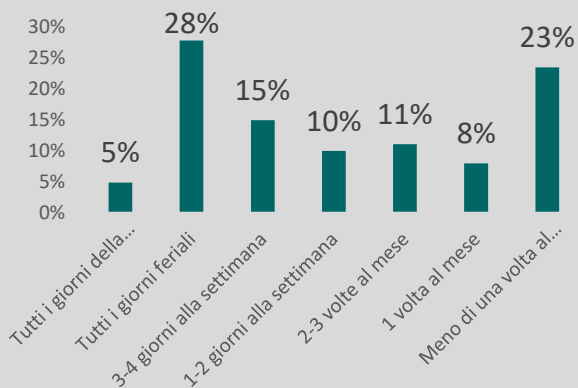
(dati 2018-2019)

Trenitalia
Italo
Trenord

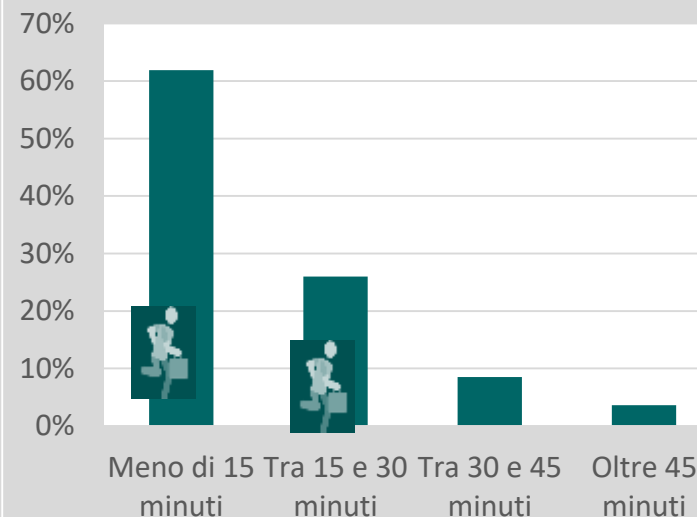
MOTIVO DI SPOSTAMENTO



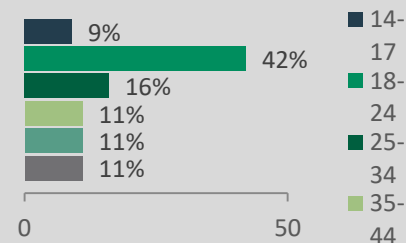
FREQUENZA DI SPOSTAMENTO



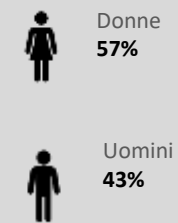
PERMANENZA IN STAZIONE (in accesso)



CLASSI DI ETÀ'



GENERE



MODALITA' DI ACCESSO



Dimensionamento servizi

Offerta treni

Il numero di treni dello scenario attuale e dello scenario futuro è basato sul documento: *NM27.01.D.16.RG.ES0001.001.A.pdf*
Ricevuto il 05 novembre 2020.

Scenario attuale: **220 treni /giorno***
*Pagina 12 del documento sopracitato

Scenario futuro – interventi infrastrutturali:

- Raddoppio della linea Bergamo – Ponte San Pietro
- Raddoppio della linea Bergamo – Montello
- Nuovo collegamento Bergamo – Aeroporto Orio al Serio

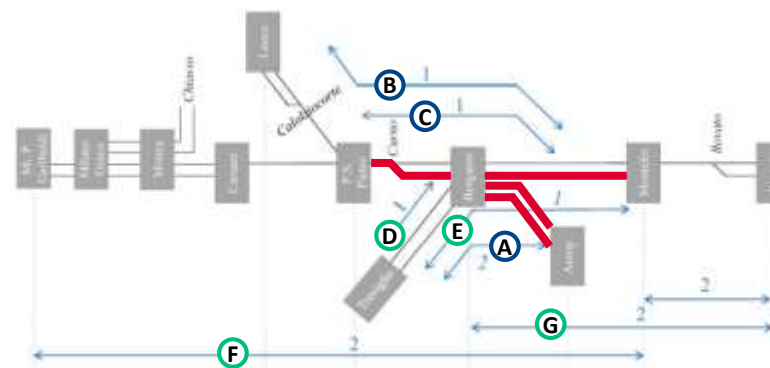
Scenario futuro: **166 coppie /giorno**



332 treni /giorno (+50,9% rispetto all'attuale)

Da / per Aeroporto (coppie/giorno)		64 coppie
A	Milano Centrale / P.ta Garibaldi (via Treviglio)	32 coppie
B	Lecco	16 coppie
C	Ponte San Pietro	16 coppie
Da / per Bergamo – Escluso aeroporto (coppie/giorno)		96 coppie
D	Treviglio (attestato a Bergamo)	16 coppie
E	Treviglio (attestato a Montello)	16 coppie
F	Milano P.ta Garibaldi (via Monza / per Montello)	32 coppie
G	Montello / Brescia	32 coppie
Collegamenti totali		160 coppie/giorno
Collegamenti totali (incluse circolazioni ES)		166 coppie/giorno

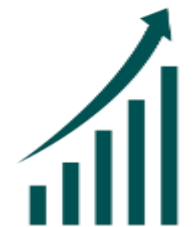
Modello di esercizio futuro



Estratto da pag. 14 – in rosso sono evidenziati gli interventi infrastrutturali e con le lettere i riferimenti alla tabella

Dimensionamento servizi

Metodologia di previsione della domanda allo scenario di riferimento (2025)



Tassi di crescita

+4,19% Utenza stazione

Il dato considera la crescita di domanda 2018-2019

+0,68% Crescita demografica

Il dato considera il trend demografico 2011-2019

+12,39% Crescita degli arrivi turistici

Il dato considera il trend degli arrivi turistici 2014-2018

+50,9% Crescita del numero dei treni

Il dato considera i nuovi interventi infrastrutturali di potenziamento della linea e il collegamento con l'aeroporto di Orio al Serio



*Dati da ODM



14,4% Utenza sistematica lavorativa

Include chi usa il treno per andare a lavoro sistematicamente



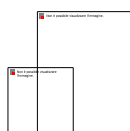
37,2% Utenza sistematica studio

Include chi usa il treno per andare al luogo di studio sistematicamente



45,1% Utenza occasionale

Include tutti gli utenti occasionali, eccetto il turismo



3,4% Utenza turistica

Include tutti gli utenti che arrivano in treno per turismo

Passeggeri giornalieri (dati 2019)

Ingressi giornalieri (si considerano 260 giorni di utilizzo)
Calcolato con interesse composto al 2025

32.000



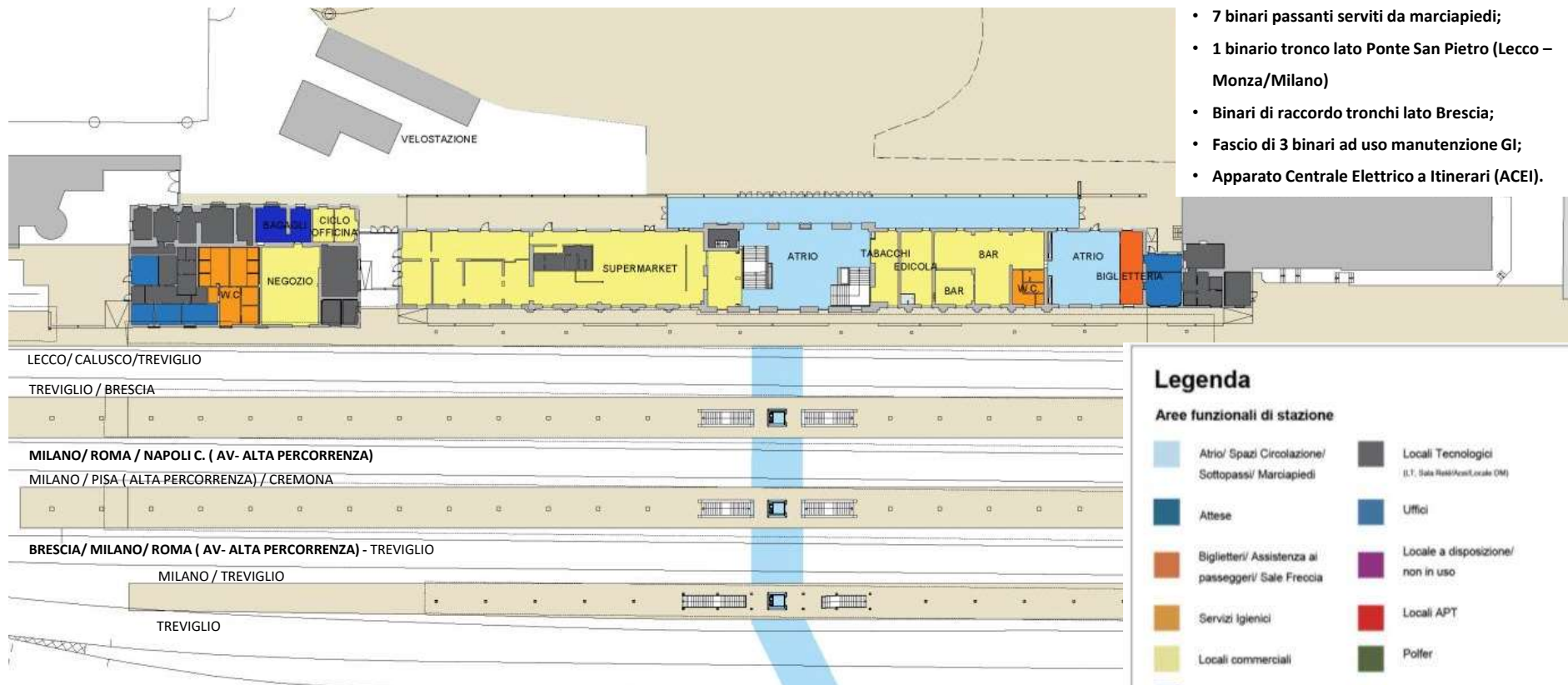
38.946

(passeggeri futuri / giorno)

+ 6.199 passeggeri rispetto al 2019

Stazione di Bergamo

Fabbricato Viaggiatori – Stato attuale



Legenda

Aree funzionali di stazione

	Atrio/ Spazi Circolazione/ Sottopassi/ Marciapiedi		Locali Tecnologici (I.T. Sala Reti/Post/Locali OM)
	Attese		Uffici
	Biglietteri/ Assistenza ai passeggeri/ Sale Freccia		Locale a disposizione/ non in uso
	Servizi Igienici		Locali APT
	Locali commerciali		Poller
	Locali a servizio della stazione		


Verifica sul Livello di servizio attuale e futuro per:

1. FABBRICATO VIAGGIATORI EISTENTE - AREE DI STAZIONE DI CONNESSIONE E DISTRIBUZIONE
2. LARGHEZZA SOTTOPASSO
3. Marciapiedi



Analisi spaziale e dimensionamento futuro

1. LOS affollamento stazione attuale

 **341** passeggeri che attendono il treno negli spazi di circolazione

 **322** metri quadri di circolazione


 **0.94** metri quadri per passeggero

LOS D
*LOS Fruin - Walkways

 **20** posti a sedere

MQ/pass		
min	max	
3.2515		A
2.3225	3.2515	B
1.3935	2.3225	C
0.929	1.3935	D
0.4645	0.929	E
	0.4645	F

LOS affollamento stazione futuro (2025)

 **390** passeggeri che attendono il treno negli spazi di circolazione

 **322** metri quadri di circolazione


 **0.79** metri quadri per passeggero


LOS E
*LOS Fruin - Walkways


+ 434mq
Netti per garantire un LoS C

LOS C
*LOS Fruin - Walkways

 **709** passeggeri nei 15 minuti di picco

23% Utenza considerata
 **164** passeggeri considerati per il dimensionamento

 **169** sedute da garantire (utenti sistemati inclusi)
82 sedute da garantire (utenti sistemati non inclusi)

 **516** mq necessari (utenti sistemati inclusi)
250 mq necessari (utenti sistemati non inclusi)



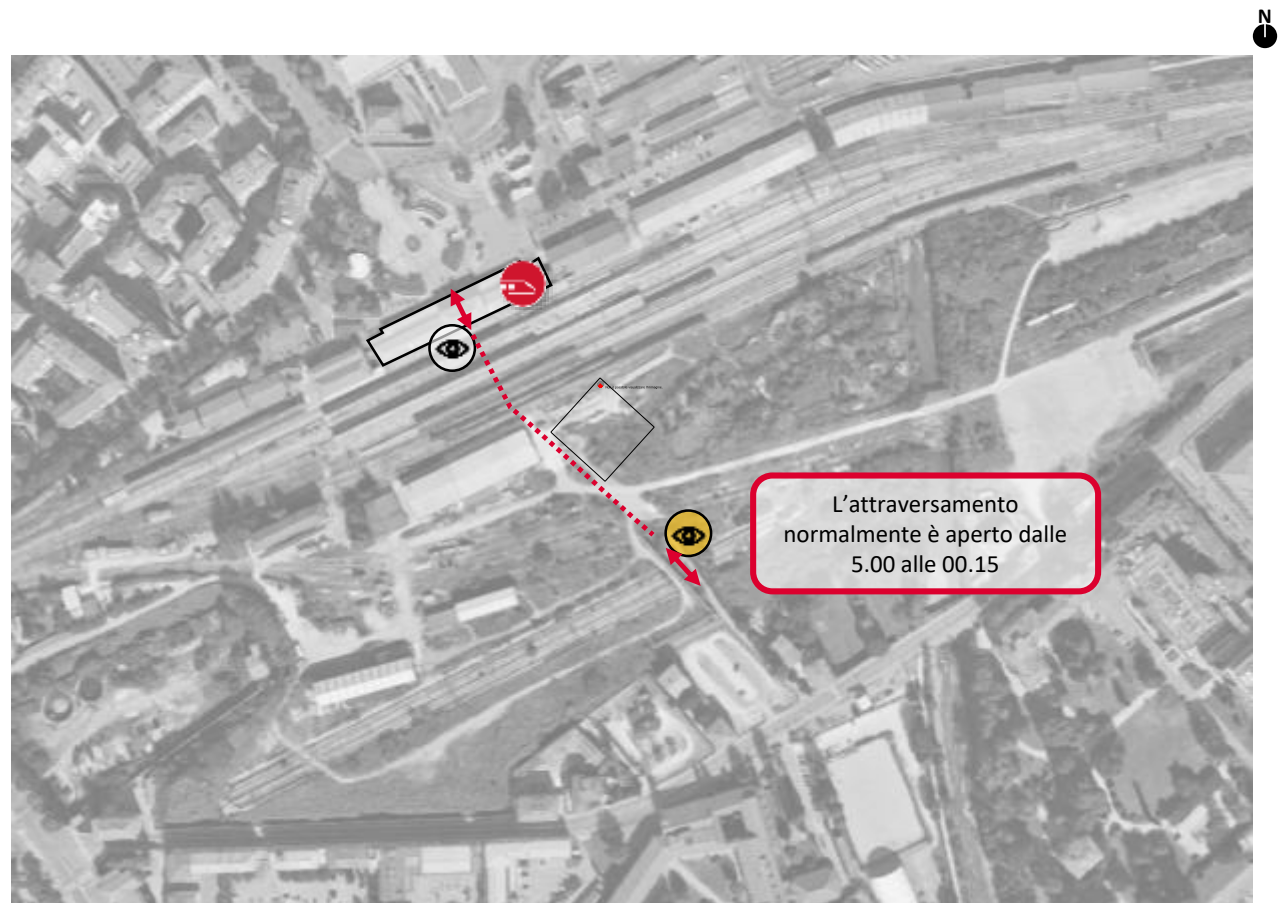
Analisi spaziale e dimensionamento futuro

2. Sottopasso

Sintesi sopralluogo qualitativo

E' presente un solo sottopasso, accessibile all'interno del fabbricato da due corpi scala e da ascensori, che collega l'edificio stazione ai rispettivi binari.

Dopo il binario 7, il sottopasso prosegue per arrivare sul fronte e sud e collegarsi con via Mauro Gavazzeni.

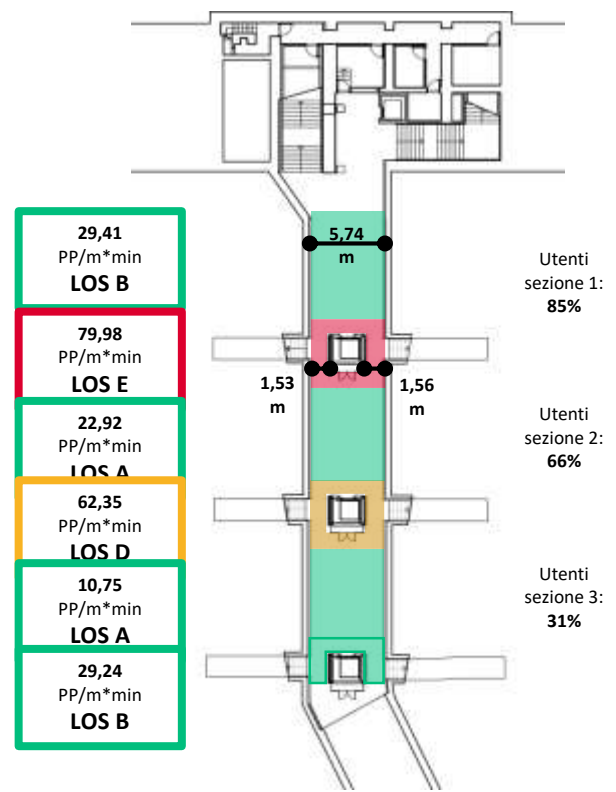


Accesso esistente

Percorso interrato esistente

Analisi spaziale e dimensionamento futuro

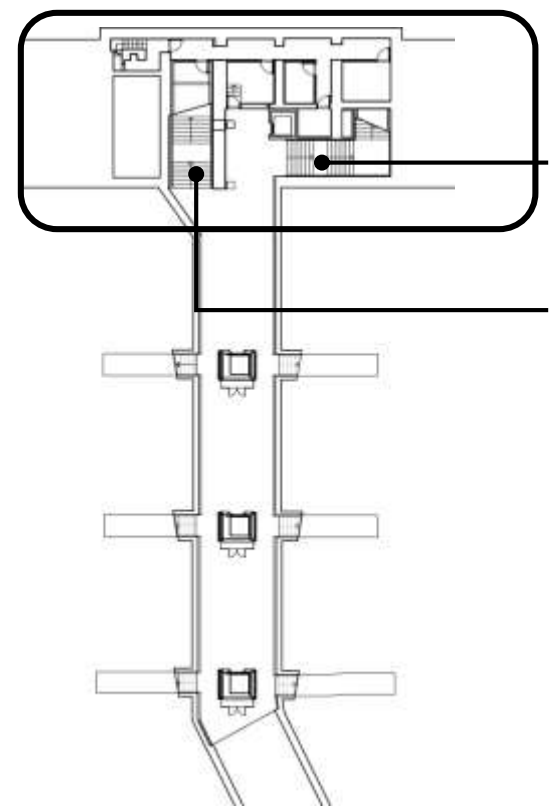
2. LOS sottopasso pedonale attuale



Peso delle banchine in funzione del numero di treni

- Binario 1: 15%
- Binari 2-3: 19%
- Binari 4-4est-5: 35%
- Binari 6-7: 31%

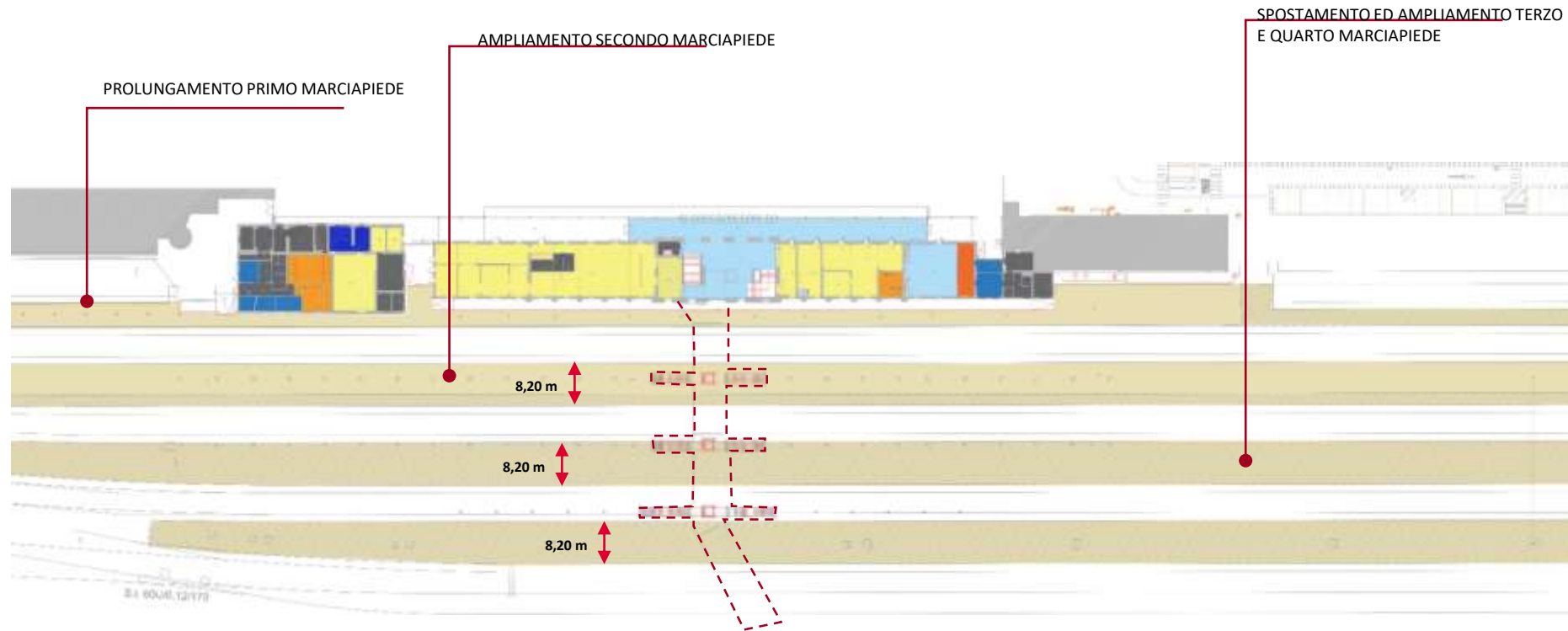
PP/m*min		
min	max	
	16,40	A
16,40	22,97	B
22,97	32,81	C
32,81	42,65	D
42,65	55,77	E
55,77		F



Il livello di servizio è calcolato senza considerare il ruolo dell'accesso da via Gavazzeni

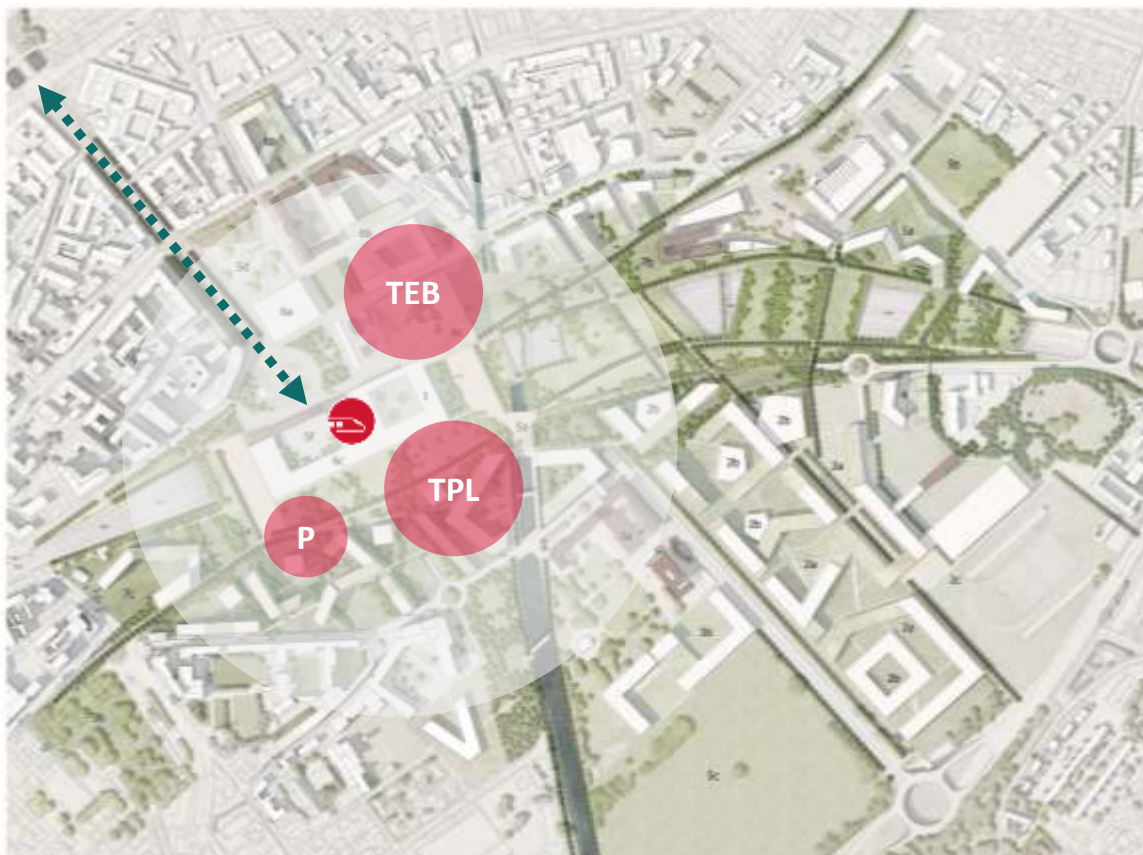
Analisi spaziale e dimensionamento futuro

3. Le banchine e le Modifiche al PRG ferroviario



1. RIDISEGNARE LE CONNESSIONI
2. GARANTIRE UN COLLEGAMENTO TRA MARGINI SUD E MARGINI EST DEL CENTRO URBANO
3. INDIVIDUARE FUNZIONI URBANE QUALITATIVAMENTE SIGNIFICATIVE
4. PORRE AL CENTRO DELLA RIQUALIFICAZIONE IL TEMA DELL'AMBIENTE E DEL VERDE
5. INTEGRAZIONE DI DIVERSE FORME DI MOBILITA'

OBIETTIVI



Legenda

1. Polo Intermodale

- 2a. Istituti scolastici
- 2b. Servizi comuni
- 2c. Campus sportivo

3. Città della Salute e del Benessere

- 3a. Padiglioni esistenti
- 3b. Nuovi Padiglioni
- 3c. Centro di formazione sanitaria

4. Polo della collaborazione

5. Il sistema del Verde e degli Spazi aperti

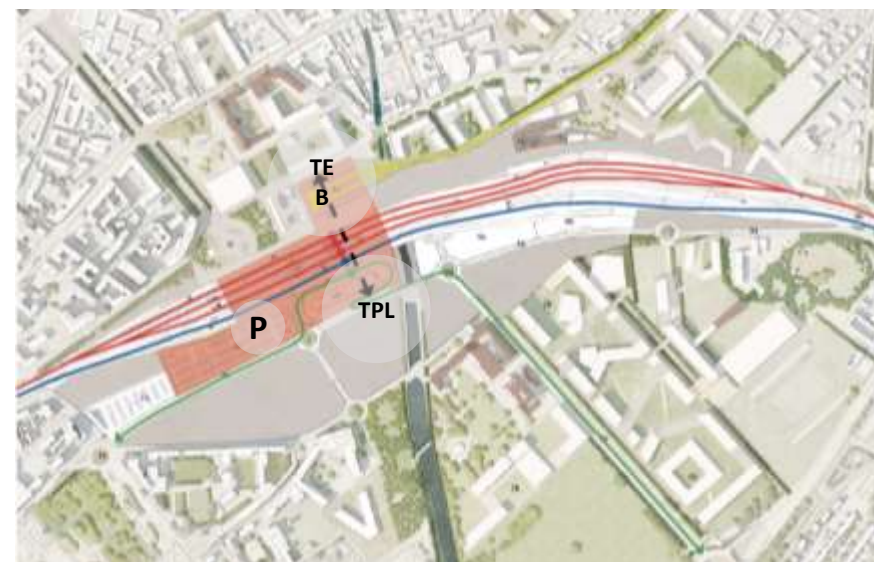
- 5a. Nuovo parco urbano centrale
- 5b. Parchi urbani integrati con il nuovo parco urbano centrale
- 5c. Cintura verde dei corpi sani e delle delizie
- 5d. Piazza Alpi
- 5e. Piazza Marconi
- 5f. Mirador
- 5g. Sema urbane

6. Il sistema dei luoghi centrali

- 6a. Nuovo mercato coperto
- 6b. Riqualificazione tessuto urbano
- 6c. Attrattori urbani: galleria commerciale, servizi, ricettivo

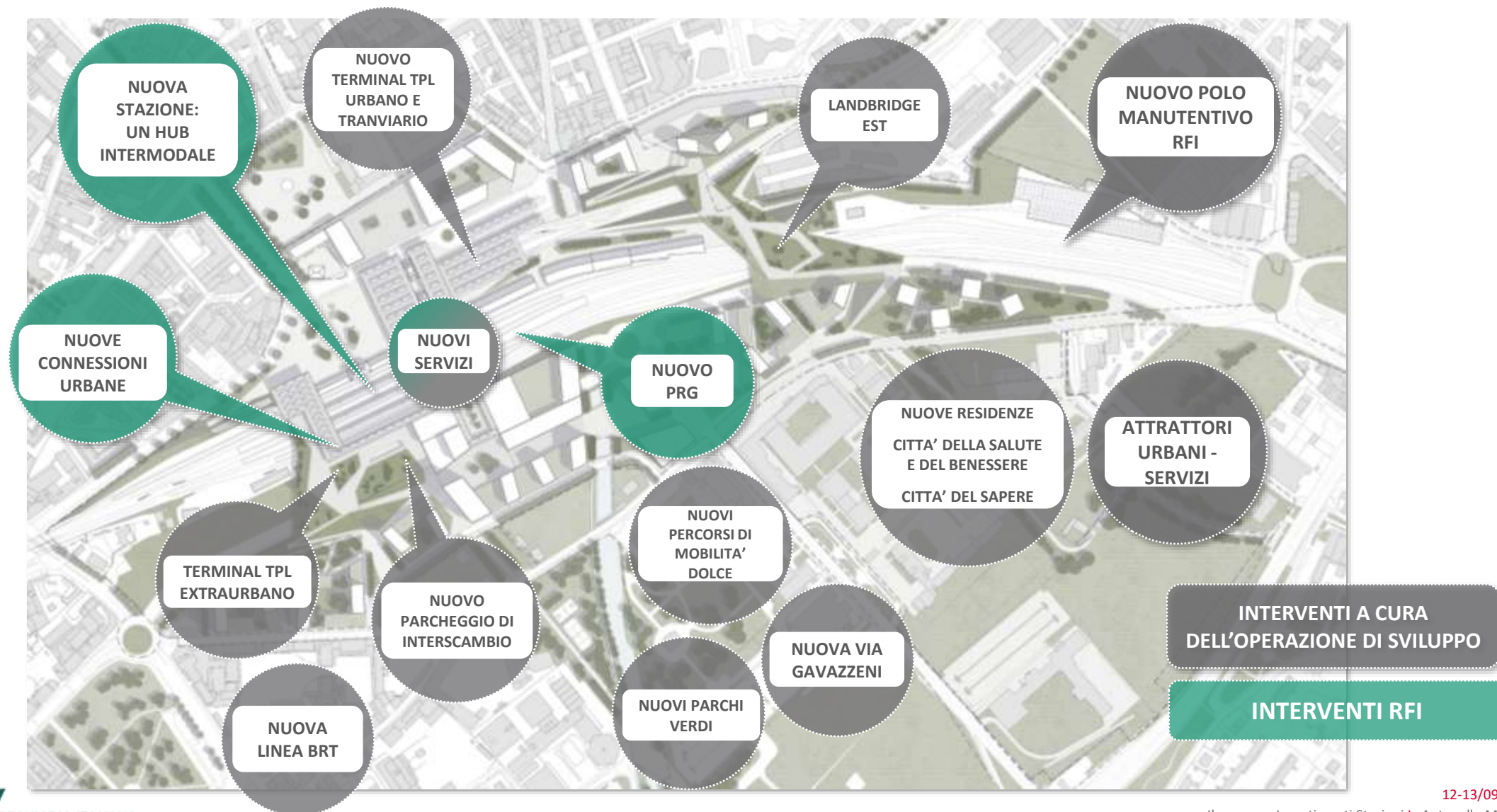
7. Il rapporto con la città esistente

- 7a. Borlo urbano Nord (Zona 30)
- 7c. Borlo urbano Sud (Zona 31)



Il processo Investimenti Stazioni. Un caso di studio: Bergamo

Evoluzione del progetto: il nuovo Masterplan Bergamo Porta Sud



Stazione di Bergamo

Potenziamento della Stazione connesso al nuovo PRG:

- Nuova struttura sopraelevata di collegamento e di accessibilità alla stazione, che ospiti anche spazi per servizi ai viaggiatori con connessioni integrative ai marciapiedi
- Riqualificazione del FV con integrazione con la nuova struttura sopraelevata

Sviluppo e Trasformazione urbana:

- Struttura di collegamento integrata con la piastra di stazione
- Connessioni con l'hub intermodale in sviluppo lato Nuovo Terminal Teb e TPL urbano

Obiettivi/Benefici

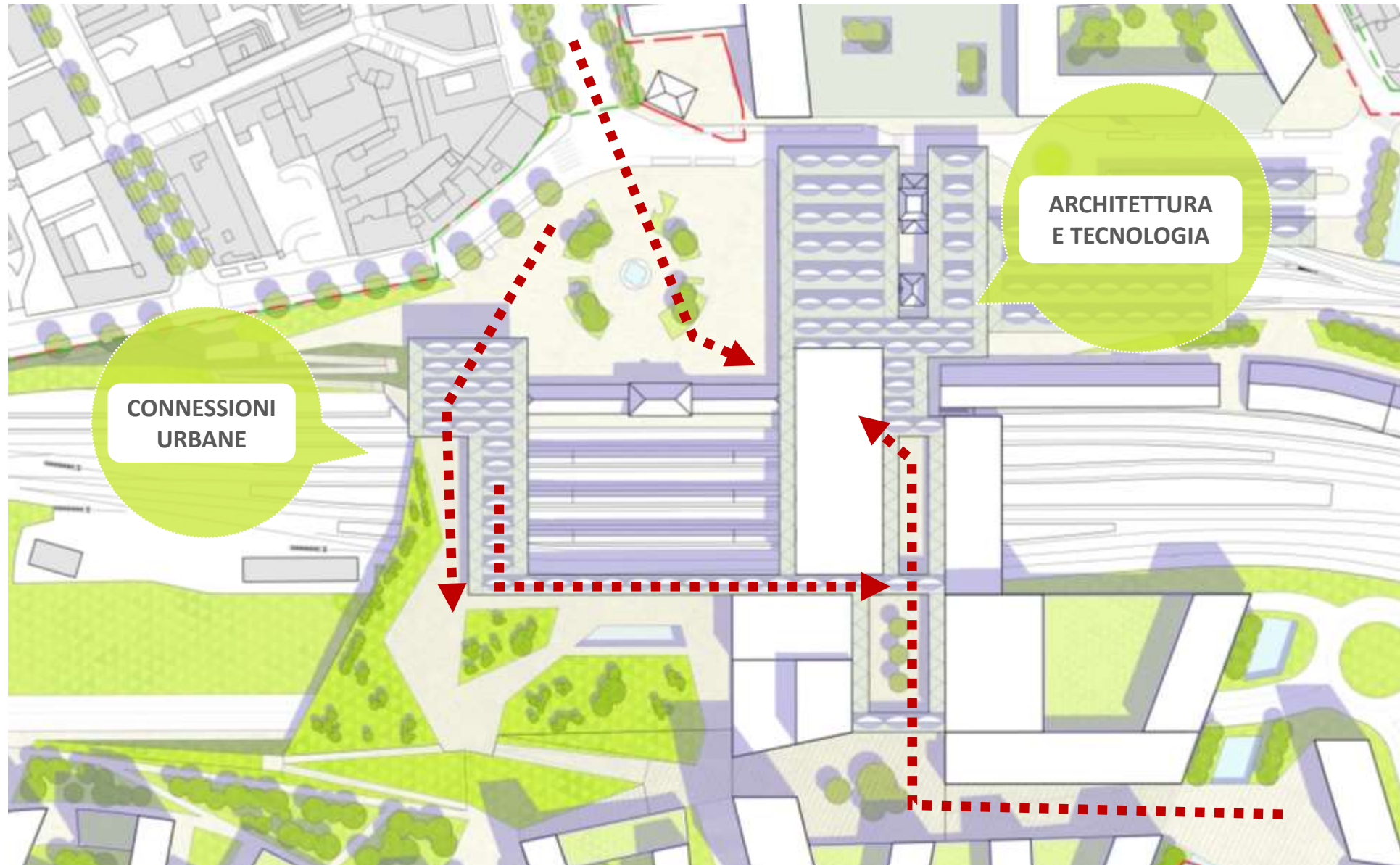
- Nuovo fronte di stazione lato sud, compresa la nuova intermodalità
- Miglioramento accessibilità stazione

- ✓ **PROTOCOLLO D'INTESA PER IL POTENZIAMENTO DEL POLO DI INTERSCAMBIO MODALE DELLA STAZIONE DI BERGAMO, IN CORRELAZIONE CON LA RIGENERAZIONE URBANA DELLE VICINE AREE FERROVIARIE DISMESSE** tra RFI, MIMS, Regione, Comune, FSSU



Stazione di Bergamo

La nuova Stazione – Hub intermodale



Il processo Investimenti Stazioni. Un caso studio: Bergamo

La Nuova Stazione HUB intermodale



Stazione di Bergamo

Viste di progetto



Stazione di Milano Greco Pirelli



Adeguamento della stazione:

LATO BICOCCA

- Riqualificazione Fabbricato Viaggiatori
- Riqualificazione fabbricato accessorio
- Riqualificazione aree verdi
- Nuove pensiline sul fronte FV esistente
- Integrazione di Percorsi Tattili, illuminazione e

AREA FERROVIARIA

- Riqualificazione sottopassi esistenti
- Completamento nuovo sottopasso
- Nuove pensiline
- Riqualificazione marciapiedi esistenti
- Innalzamento marciapiedi

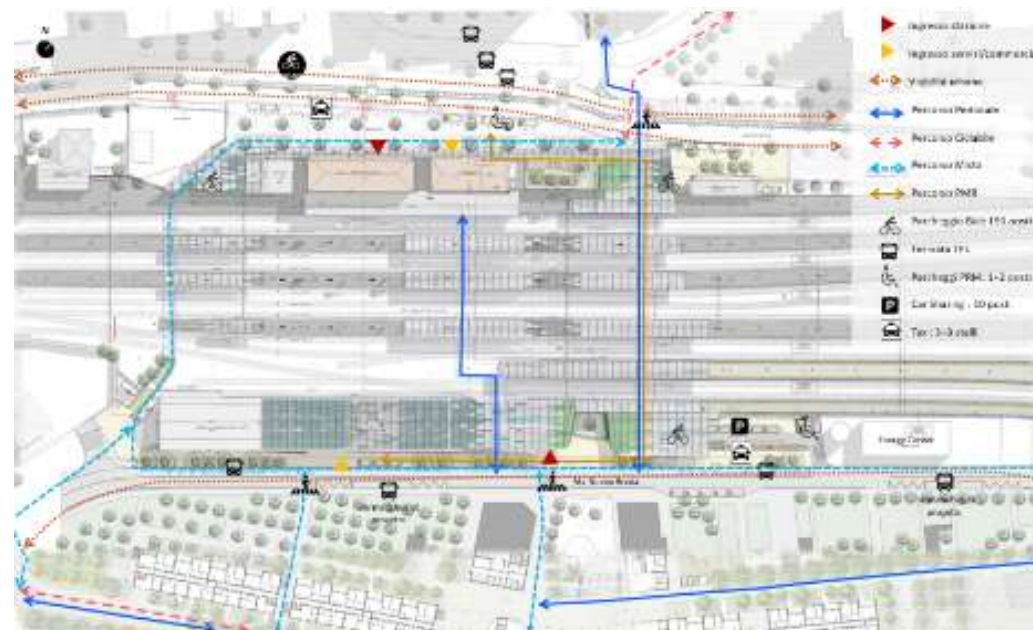
LATO TORCELLO

- Nuovo Fabbricato Viaggiatori
- Trasformazione Fabbricato Torcello in spazi commerciali
- Nuova connessione ciclopedonale, velostazione e area intermodale

Obiettivi/Benefici

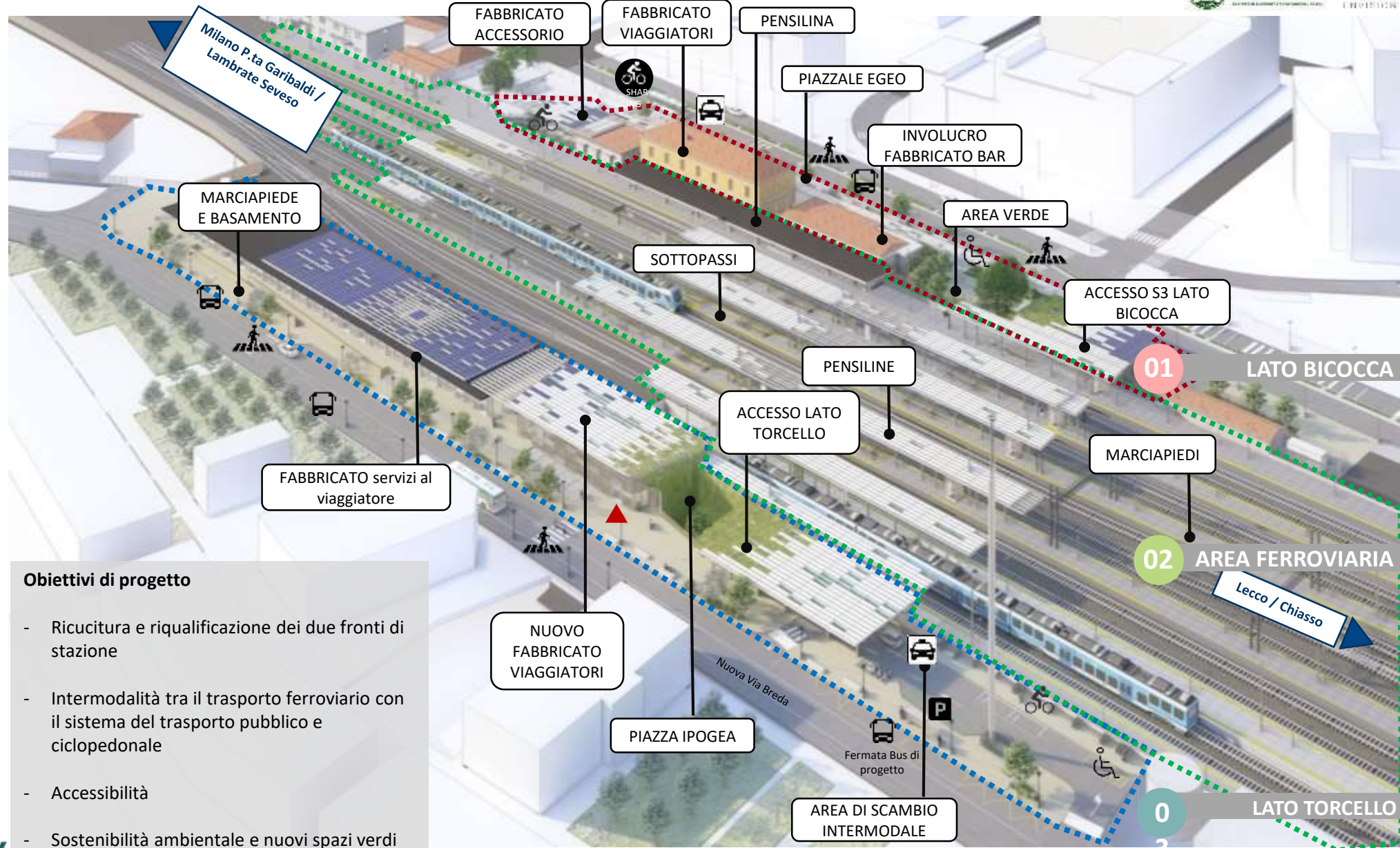
- Ricucitura e riqualificazione dei due fronti di stazione
- Intermodalità tra il trasporto ferroviario con il sistema del trasporto pubblico e ciclopedonale
- Miglioramento dell'accessibilità di stazione
- Sostenibilità ambientale e nuovi spazi verdi

✓ **Accordo di Programma (AdP Scali)** sottoscritto in data 23 giugno 2017 da Comune di Milano, Regione Lombardia, RFI, FSSU e FS nonché da Savills IM SGR SpA con l'obiettivo di promuovere la riqualificazione urbana delle aree ferroviarie dismesse site in Comune di Milano, associata al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario in ambito milanese, del trasporto pubblico e della mobilità in generale.



Stazione di Milano Greco Pirelli

Vista a volo d'uccello degli ambiti di intervento



Obiettivi di progetto

- Ricicatura e riqualificazione dei due fronti di stazione
- Intermodalità tra il trasporto ferroviario con il sistema del trasporto pubblico e ciclopedonale
- Accessibilità
- Sostenibilità ambientale e nuovi spazi verdi

Stazione di Milano Greco Pirelli

Viste di progetto



Stazione di Milano Greco Pirelli

Viste di progetto



Stazione di Milano Greco Pirelli

Viste di progetto



Stazione di Milano Porta Garibaldi – Piazza Freud

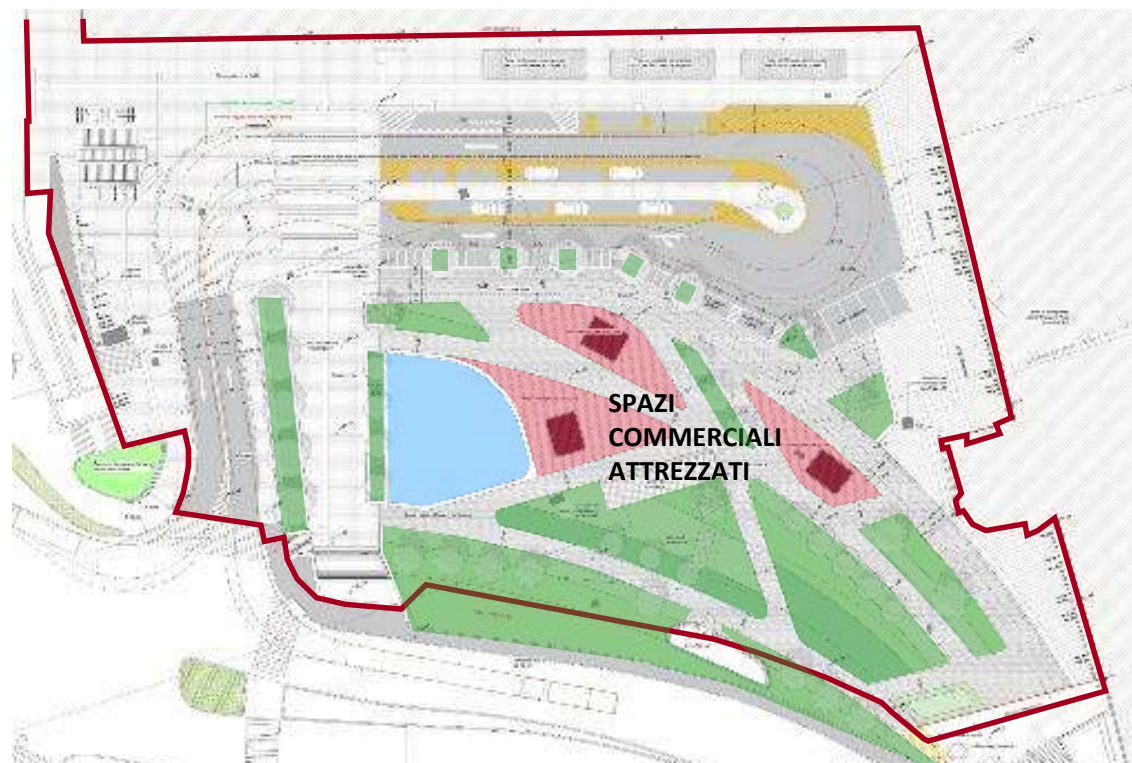


Descrizione:

Il progetto prevede la creazione di un piccolo parco urbano con la realizzazione di aiuole alberate, l'ampliamento del marciapiede di fronte alla stazione, nuovi percorsi ciclopedonali in calcestruzzo impermeabile, la realizzazione di uno specchio d'acqua e la sistemazione a verde della lieve scarpata che recupera il dislivello fra viale Sturzo e la piazza stessa. La piazza inoltre ospiterà spazi destinati ad attività commerciali con un mix di funzioni e servizi al cittadino.

Obiettivi/Benefici

- Miglioramento della fruibilità e della sicurezza pedonale e ciclabile della piazza antistante la stazione ferroviaria.
- Valorizzazione della peculiarità intermodale della piazza.
- Integrazione dell'area di ingresso alla stazione con il contesto circostante.



STATO DI FATTO	
Sup. carrabile 4.743 mq	Sup. pedonale 3.434 mq

PROGETTO	
Sup. carrabile 1.887 mq	Sup. pedonale 6.290 mq
+ 83 % Sup. pedonale	

Stazione di Milano Porta Garibaldi – Piazza Freud

Stato di fatto



Stazione di Milano Porta Garibaldi – Piazza Freud

Stato di progetto



Grazie per l'attenzione!