RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Forum Mobilità

La stazioni ferroviarie come hub intermodali

Ing. Marco Toccafondi

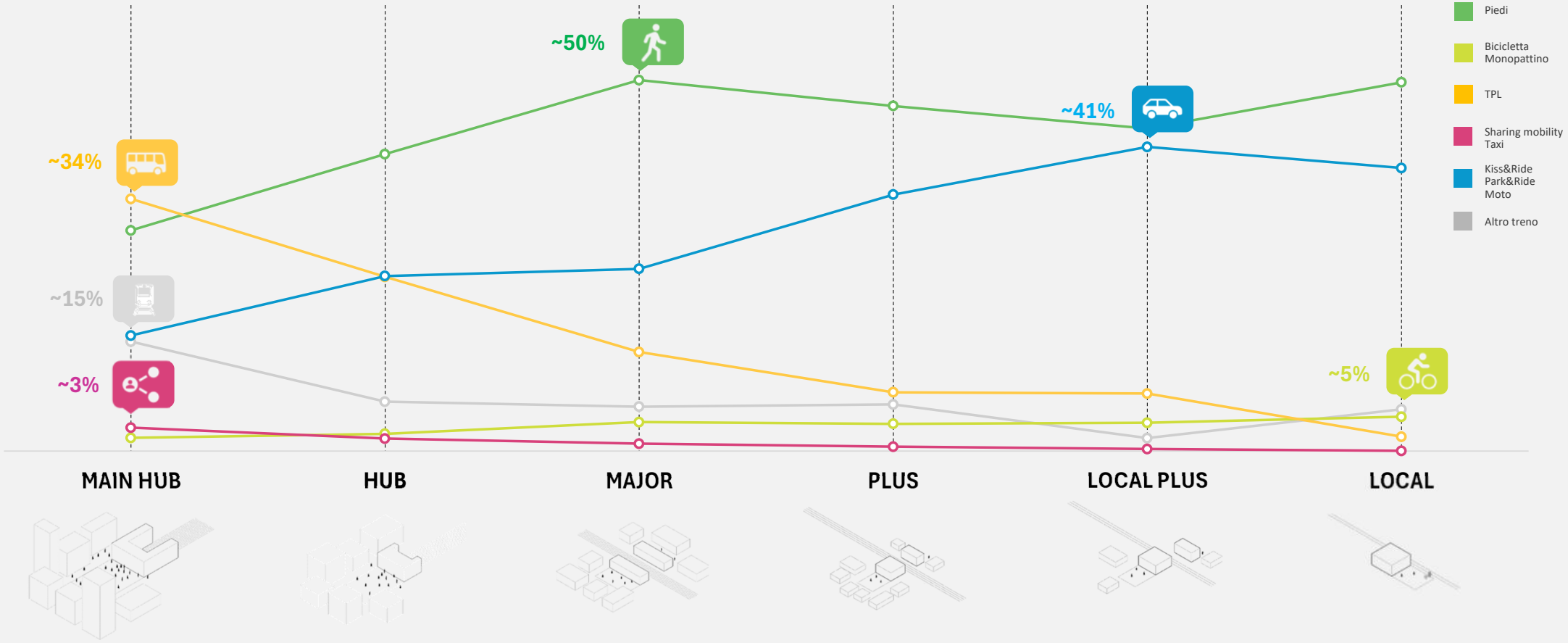
Scandicci, 5 giugno 2026

Le stazioni come hub intermodale – le strategie

In linea con la visione della stazione del MIT, declinata nel *Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci*, RFI mira a rendere **stazioni e aree circostanti più sicure e connesse**, *a elevare il ruolo della stazione da nodo di scambio intermodale a* **centro nevralgico della mobilità urbana** e ha come obiettivi qualificanti:

- **migliorare la rete pedonale** nel raggio di 1 km dalla stazione
- collegare con **nuove piste ciclabili l**e stazioni e i principali punti di interesse nel raggio di 3 km, garantendo **adeguati spazi attrezzati per la sosta bici**
- garantire che il **TPL** copra adeguatamente il **bacino di captazione** della stazione in un raggio di almeno 30 minuti
- garantire all'utenza una maggiore facilità di accesso ai servizi di **sharing mobility** tramite spazi dedicati a presa/rilascio dei veicoli
- garantire lo sviluppo, laddove opportuno, di **spazi per la sosta auto**
- localizzare in prossimità delle stazioni **infrastrutture di ricarica** per mezzi elettrici

Modal share di accesso in stazione vs contesto urbano (OdM 2025)

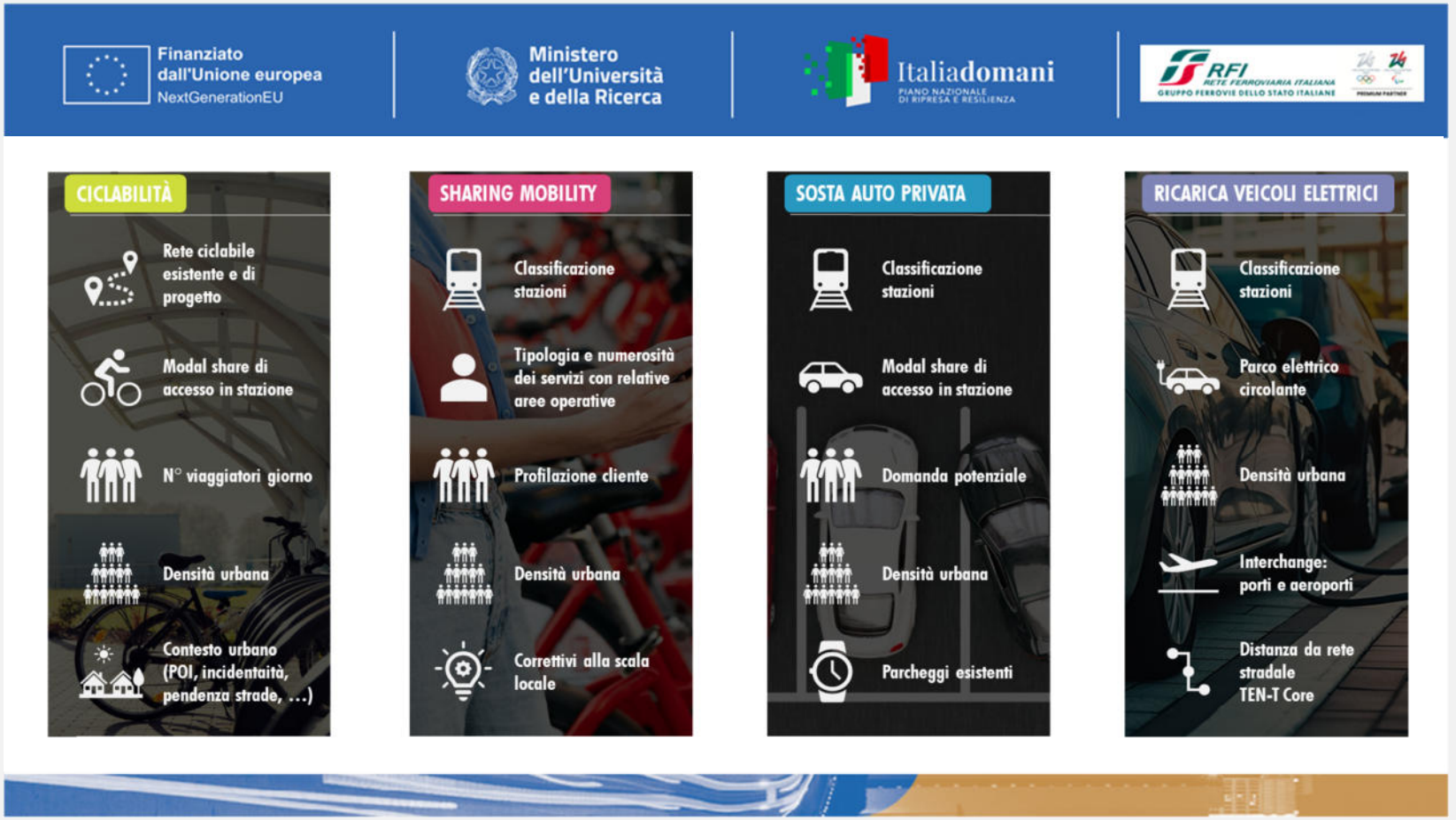


Modelli di dimensionamento dei servizi di mobilità in stazione

Owner MOST\Spoke9\WP2\T2.2-Multimodal Hub

MOST
CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Modelli per la definizione delle **Catchment Area** delle stazioni ferroviarie RFI e **dimensionamento dei servizi dell'HUB Multimodale**



Linee di indirizzo RFI-Regioni per lo sviluppo dei servizi multimodali

Owner MOST\Spoke9\WP2\T2.2-Multimodal Hub

MOST
CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Redazione **Linee di indirizzo RFI-Regioni per lo sviluppo dei servizi intermodali nelle stazioni ferroviarie RFI** con specifici focus su servizi di sosta, TPL, sharing mobility, reti di ricarica per veicoli elettrici, ciclopedonalità.

Sharing Mobility – Attività in corso

Progetti sperimentali:

- Avviati (2024-2025): PARMA, AREZZO, LA SPEZIA
- In fase di avvio (2026): VERONA PN (marzo 2026)

Progetti post Linee Guida RFI:

- Comune/Agenzia ingaggiati e primi sopralluoghi effettuati: BOLOGNA[1], FIRENZE[2] **VIAREGGIO, LUCCA**
- Comune/Agenzia ingaggiati e def. stazioni pilota: ROMA[3], MILANO[4], **CIAMPINO**
- Prospect avanzati: PRATO, RIMINI, PISA

[1] **Bologna**: avvio su bike-sharing per tutte le stazioni + verifica opportunità car sharing Corrente e IdR su *Mazzini, **Corticella**, Casteldebole.* Prospect *Bologna Centrale*

[2] **Firenze**: avvio su bike-sharing per ***Santa Maria Novella*** (fase 1) + verifica altre stazioni (fase 2) + tavolo congiunto progetto velostazioni del Comune

[3] **Roma**: Definizione congiunta stazioni pilota *Trastevere, Ostiense* e *San Pietro*

[4] **Milano**: Definizione congiunta stazioni pilota *Rogoredo* e *San Cristoforo*

FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'analisi si basa sui dati **RideMovi** dal **1° agosto** al **20 ottobre 2025**:

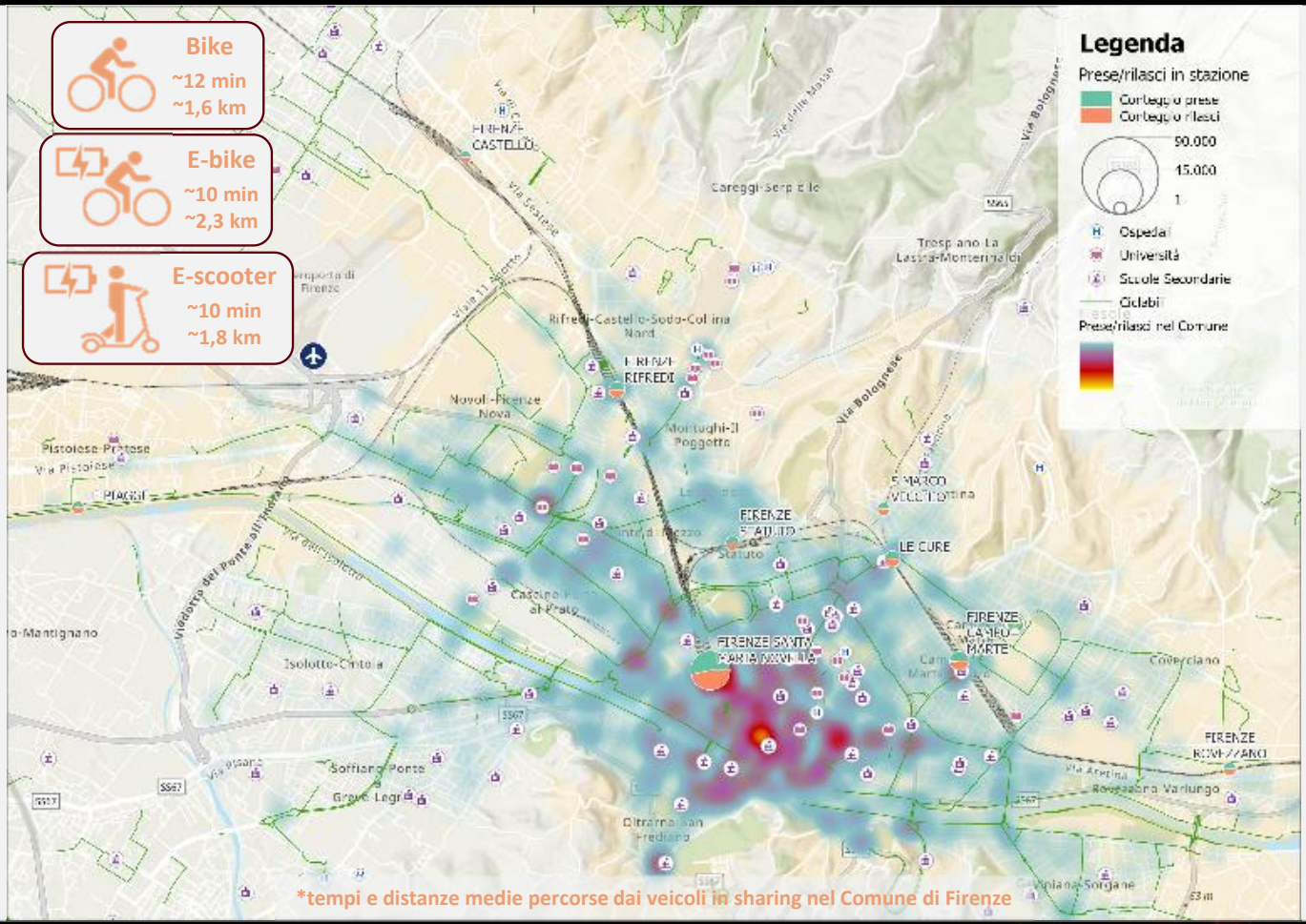
- **bike (12%)** **e-bike (67%)** ***e-scooter (20%)**

*Dal 31/3/2026 monopattini non più presenti; solo bike (+1.000 bici).

- **11,4%** *peso dei viaggi in sharing con origine o destinazione presso una* ***stazione ferroviaria RFI*** *rispetto al totale comunale*
- **3,7%** *dei prelievi e* **3,2%** *dei rilasci complessivi di mezzi in sharing del Comune di Firenze avvengono presso la stazione di* ***Santa Maria Novella***

Stazione	Classificazione per frequentazioni	Media prelievi giorno	Media rilasci giorno
Firenze Santa Maria Novella	Top	250	216
Firenze Rifredi	Alta	34	34
Firenze Campo Marte	Medio Alta	61	58
Le Piagge	Medio Bassa	4	4
Firenze Statuto	Medio Bassa	15	15
Firenze Castello	Medio Bassa	2	2
Firenze Rovezzano	Medio Bassa	7	7
Firenze S.Marco Vecchio	Bassa	6	7
Le Cure	Bassa	32	33
**Sesto Fiorentino*	Media	2	2

** Stazione non coperta dal servizio*



*tempi e distanze medie percorse dai veicoli in sharing nel Comune di Firenze

FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA

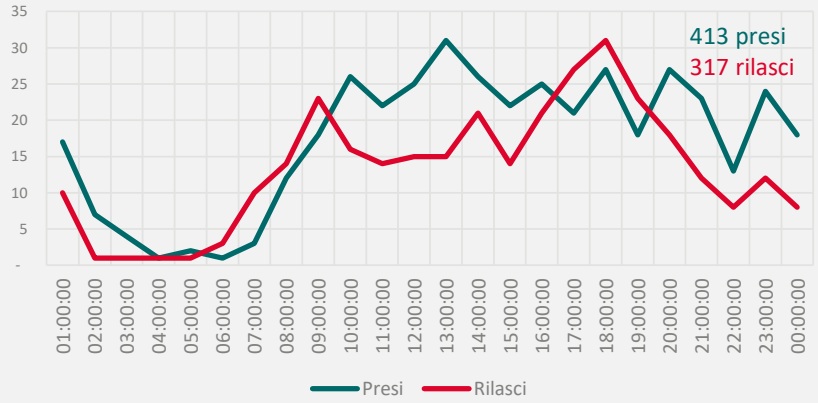
DIMENSIONAMENTO AREE SHARING

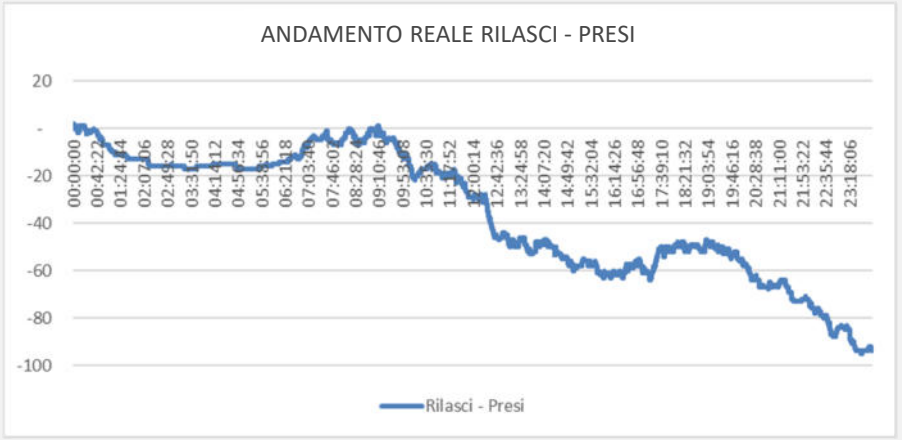
Considerando il **15 settembre**, il fabbisogno iniziale di **97** stalli, con:

- **17** mezzi presenti alle **00:00** garantiscono il minimo delle **03:20:32**
- **47** mezzi rilocalizzati alle **10:07:38** garantiscono il minimo delle **17:18:51**
- **31** mezzi rilocalizzati alle **17:18:51** garantiscono il minimo delle **23:38:32**

il fabbisogno si riduce a **47 stalli**, assicurando continuità del servizio.

Data	Max da rilocalizzare	Max presenze	Dimensionamento (Presenti + rilocalizzati)
lunedì 15 settembre 2025	-95	2	97





FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA

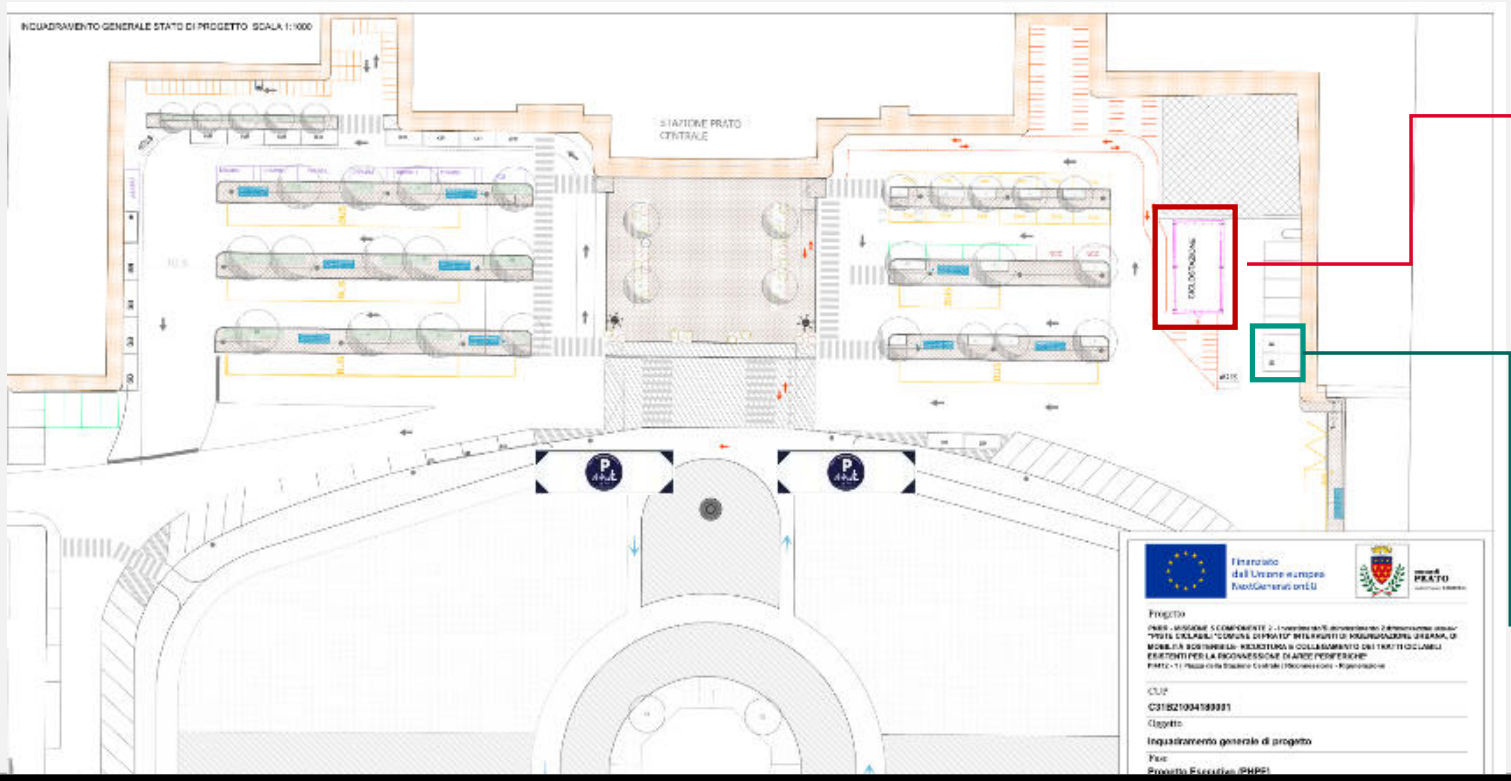
SPAZI SHARING

PRATO CENTRALE

VELOSTAZIONE, SPAZI SHARING E RICARICA ELETTRICA

Rifunzionalizzazione Piazza: progetto e realizzazione lavori a cura e spese del Comune, approvato da RFI

Infrastruttura di ricarica: Manifestazione di interesse pubblicata dal Comune 13/01/2026, scadenza 28/01/2026



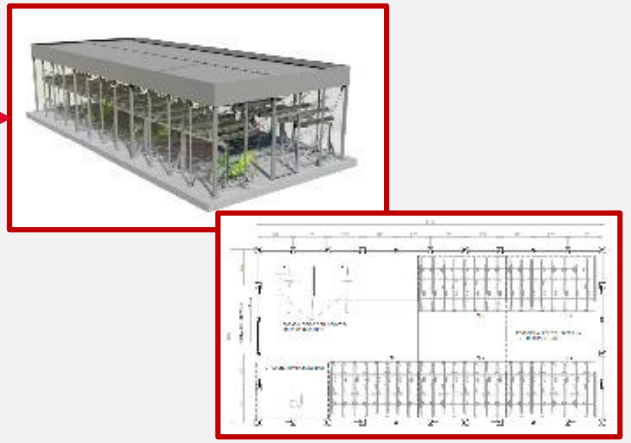


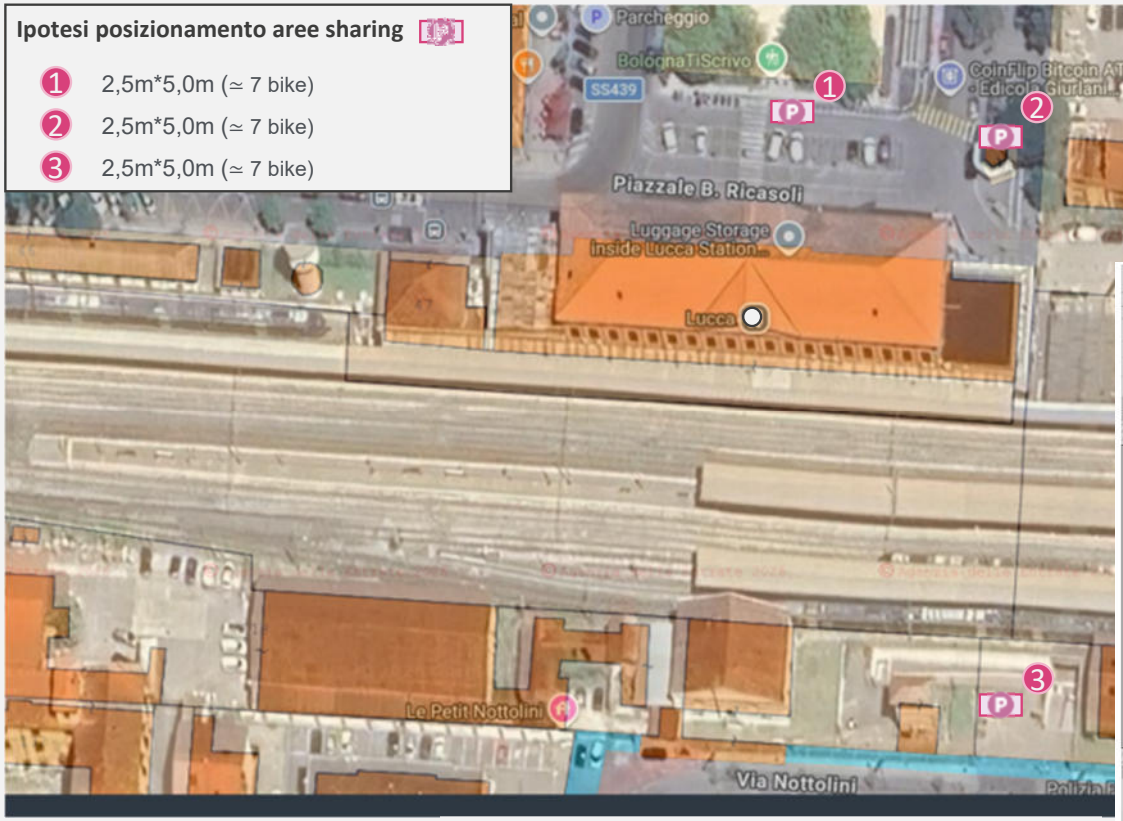
Immagine di esempio vestizione stallo

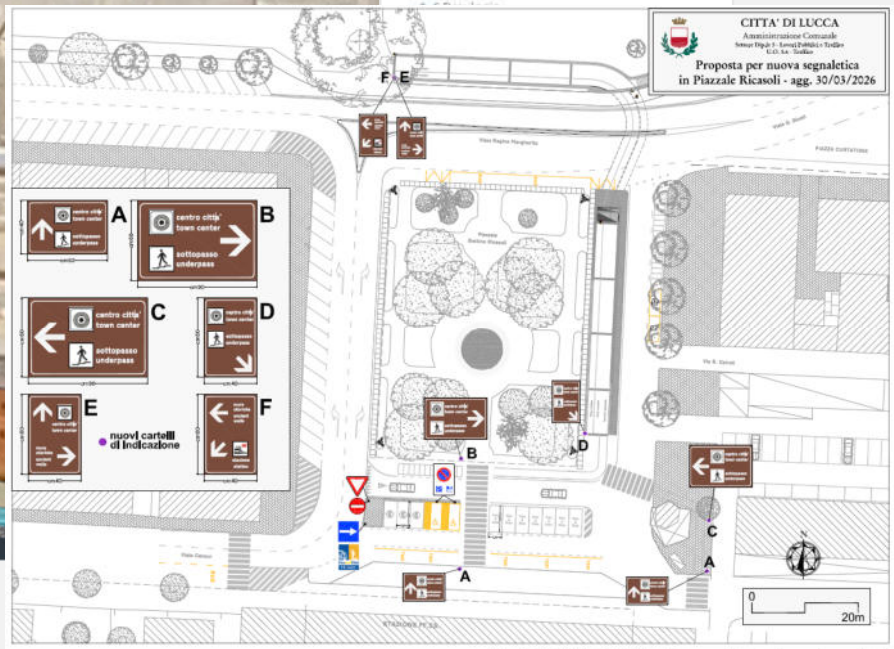
LUCCA

SPAZI SHARING E NUOVA CARTELLONISTICA

Ipotesi posizionamento aree sharing

1. 2,5m*5,0m (≃ 7 bike)
2. 2,5m*5,0m (≃ 7 bike)
3. 2,5m*5,0m (≃ 7 bike)



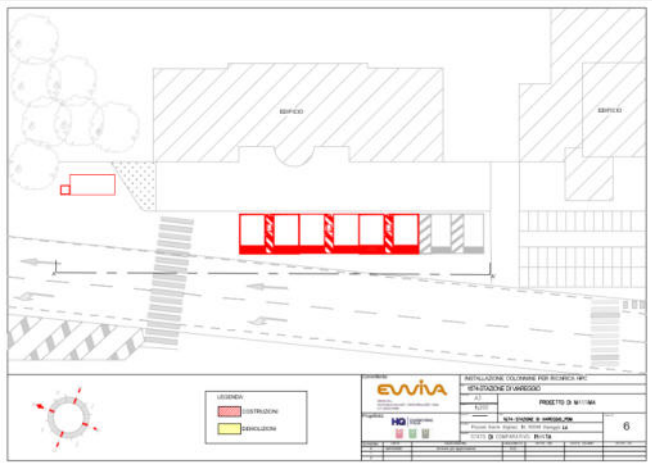


COMUNE CATASTALE: LUCCA (LU) FOGLIO: 128

VIAREGGIO

VELOSTAZIONE, SPAZI SHARING E COLONNINE RICARICA

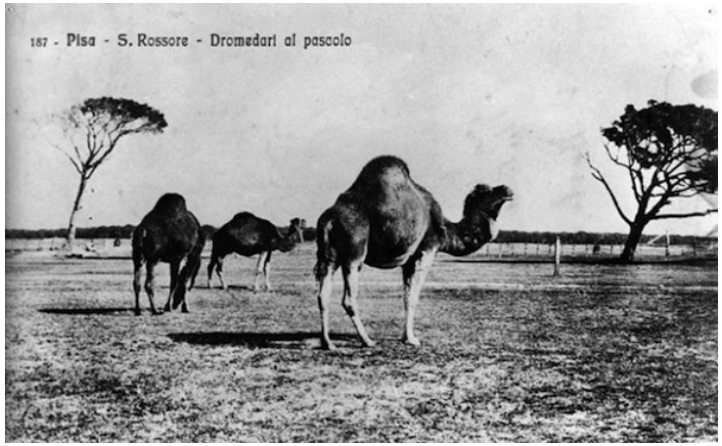
Convenzione 5/1/1940



Progetto di *renaming* Pisa S. Rossore

Da stazione storica a hub del territorio

La Villa Reale di Cascine Vecchie



La stazione venne attivata il 15 novembre 1846 quale capolinea provvisorio del nuovo tracciato diretto a Bagni di San Giuliano, posta sulla ferrovia Lucca-Pisa che, in seguito alla dismissione della stazione di testa di Porta a Lucca, anch'essa realizzata come provvisoria, avrebbe dovuto proseguire verso la nuova stazione di Pisa Centrale. Venne inaugurata con la denominazione di Pisa Porta Nuova per la vicinanza dell'omonimo ingresso nelle mura.

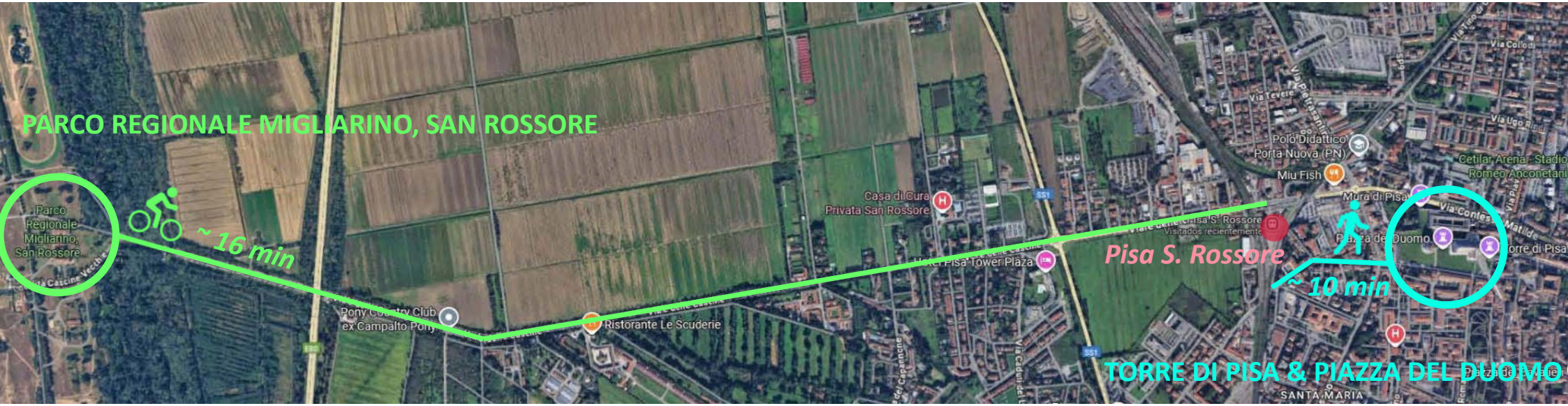
Il 15 aprile 1861 fu attivato il nuovo tronco della ferrovia Tirrenica fra Pisa e Pietrasanta cui, 6 giorni dopo, venne collegata la linea da Lucca. Il 10 dicembre dello stesso anno venne completata la tratta di collegamento con la stazione centrale di Pisa comprendente il lungo ponte sull'Arno.

Nel corso degli anni venne utilizzata dai reali italiani per spostarsi da e verso la vicina **tenuta di San Rossore**: sul lato mare, in direzione di Genova, è ancora visibile la rimessa che ospitava il Treno Reale.

Assunse l'attuale denominazione nel 1939.

Progetto di *renaming* Pisa S. Rossore

Il posizionamento della stazione rispetto ai principali attrattori turistici



Progetto di *renaming* Pisa S. Rossore
Da PISA S. ROSSORE a TORRE DI PISA (TO BE)

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Grazie per l’attenzione