

Album di progetto

Codice: R-00
Data: 24/07/2026
Revisione: 02



COMUNE DI BERGAMO
Programma Integrato di Intervento (PII)



PII - BERGAMO PORTA SUD

Proponente



Vitali Spa
Via Lombardia 2/A
20068, Peschiera Borromeo (MI)



Expand Srl
Via Vittor Pisani 20
20124, Milano (MI)

Team di progettazione

Coordinamento generale, progetto urbanistico
e procedure ambientali



Arup Italia Srl
Corso Italia 1
20122, Milano

Progetto architettonico e paesaggistico



Cino Zucchi Architetti
Via Revere 8
20123, Milano



Archiland Studio Srl
Via Ettore De Sonnaz 16/c
10121, Torino

Progetto architettonico e urbanistico



Attilio Gobbi Architettura
Via Maj 3
24122, Bergamo



ING Srl
Via G. Falcone 12
24048 Treviolo BG

Trasporti e mobilità



Systematica Spa
Via Lovanio 8
20121, Milano



Studio Legale Associato Bonomi Giudici
Avv. Paolo Bonomi
Via Ghislanzoni Antonio 41
24122, Bergamo

Titolo

Schede delle opere

Codice

OU-S-01

Data	Scala	Revisione	
24/07/26	-	Rev 02	

Indice

- 1. La metamorfosi di una città**
- 2. La riforma dei nodi ferroviari oggi**
- 3. Il masterplan di Bergamo Porta Sud**

1. La metamorfosi di una città

Bergamo domani: valori e forme della metamorfosi

Nei duemila e più anni della sua storia, Bergamo è cambiata molto sia nelle dinamiche sociali che nella sua dimensione fisica, che a sua volta porta inscritta le 'linee di forza' di una topografia naturale che si intreccia con la sua forma urbana. Da sempre in dialogo con civiltà diverse, Bergamo è oggi sempre più connessa alla dimensione globale e aperta all'incontro tra culture; ma questa apertura è paradossalmente aiutata dalla tangibile presenza di una sua irriducibile specificità fatta di luoghi fisici e da consuetudini e modi di fare ancora radicati.

La forza iconica di Bergamo alta e del centro piacentiniano non deve oggi nascondere la dimensione estesa della città; essa non può che essere oggi guardata nel suo rapporto con un territorio allargato, innervato dalle reti di trasporto pubblico e non riconducibile alla classica dicotomia tra 'centro' e 'periferia'. Le metamorfosi di questa nuova forma urbana avvengono contemporaneamente a scale diverse: nelle trasformazioni quotidiane di scala minuta del tessuto consolidato fatto di abitazioni, luoghi di lavoro e servizi; negli interventi su luoghi specifici governati dall'intervento pubblico; infine, nelle più vaste occasioni di disegno urbano legate alla rigenerazione di grandi aree a proprietà indivisa e di recinti infrastrutturali.

La riforma dello scalo ferroviario a sud della stazione e la sua trasformazione in un nuovo polo della città è un'occasione non ripetibile; essa deve essere considerata in rapporto a una serie di dinamiche attuali ma anche nella sua capacità di ospitare ruoli e bisogni non così prevedibili.



Bergamo vista da porta San Giacomo

Dare forma al futuro: previsione e cambiamento

Progettare la trasformazione della città significa capire le necessità presenti e future dei suoi abitanti e dei suoi visitatori. La 'futurologia' deve tuttavia confrontarsi con il carattere non-determinista e multiplo dei futuri possibili, spesso legati a variabili che oggi non è possibile prevedere.

In un mondo sottoposto a fenomeni di omologazione della cultura e degli stili di vita sempre più spinti, la comprensione della specificità dei luoghi è la base di ogni visione delle loro possibili evoluzioni. Anche se la tecnologia informatica ci fornisce strumenti di predizione sempre più sofisticati, piccole deviazioni non previste possono cambiare in maniera decisa l'interazione tra le forze in gioco, generando domani inattesi.

Più che cercare di 'indovinare' scenari futuri, bisogna tentare di capire le direzioni in cui si possono sviluppare una serie di valori in continua elaborazione che agiscono come vettori di trasformazione del presente. Nell'evoluzione di un oggetto tecnico, un nuovo modello rende obsoleto quello precedente, che è abbandonato o distrutto. Tuttavia, non possiamo buttare via la città come facciamo con un cellulare.

La vita si adatta agli spazi che si adattano alla vita: la dinamica delle forme urbane

L'urbanistica modernista concepiva la città come una 'grande macchina'. Ma se questa fosse la sua sola natura, ogni generazione dovrebbe distruggerla completamente e ricostruirla secondo i propri bisogni. Gli spazi di una città devono essere adeguati agli usi e alla vita che accolgono, e tuttavia non sono determinati in forma diretta da un 'programma funzionale'.

Nella città reale, la vita si adatta continuamente agli spazi e agli edifici esistenti, ed essi si modificano per poter ospitare le nuove abitudini individuali e collettive. La struttura della città sopravvive alle funzioni che le hanno dato forma.

Molti edifici e luoghi storici di Bergamo ospitano oggi funzioni e attività del tutto diverse da quelle originarie. Contenitore e contenuto, spazio e società si influenzano

reciprocamente, formando insieme un 'sistema culturale' che evolve senza sosta.

Bergamo è da sempre divisa tra la gravidanza del suo passato e le necessità di rispondere a nuovi bisogni. Se il nucleo storico stesso appare come un palinsesto di epoche diverse, le trasformazioni del secolo scorso appaiono altrettanto eterogenee e non riconducibili a un modello urbano unico: una struttura urbana ancora ottonevicesca si riempie progressivamente di tipi edilizi inediti, ma da un certo momento l'estensione della maglia stradale non ne governa più la crescita, che prende forme nuove e modalità più o meno pianificate. Se le politiche urbane odierne intervengono su questo insieme complesso attraverso una serie di singole azioni legate a occasioni specifiche, la scala allargata necessita di una strategia al contempo chiara e flessibile nel tempo.



Piazza Vecchia allestita per l'evento 'I maestri del paesaggio'



Il palazzo di Diocleziano a Spalato

Dare struttura e direzione all'incertezza: lo spazio aperto come matrice urbana

Il disegno dello spazio aperto è da sempre l'elemento capace di plasmare i luoghi di incontro collettivo e fondare una regola per la miriade di interventi e trasformazioni private. La sua struttura permane nel tempo e forma l'ossatura di una città che muta ogni giorno. In una realtà futura in perenne aggiornamento, la matrice dello spazio collettivo - sia esso un parco, un viale, una piazza, un giardino o un nuovo modello ambientale - è uno degli elementi più efficaci di governo della forma urbana: non verde come puro 'standard' o 'servizio', ma come strumento di disegno della città e del territorio.

Nella storia di Bergamo, la creazione di nuovi spazi urbani segue le vicende politiche e sociali e spesso la volontà di autorappresentazione del potere, che apre nuove direzioni ma spesso lavora per intarsio e metamorfosi nei tessuti esistenti. Il carattere intimo e avvolgente del centro storico non può essere riprodotto in forma letterale nella città estesa, ma oggi il disegno del paesaggio può creare nuovi spazi collettivi di qualità diversa

Densità, urbanità, sostenibilità: verso una nuova ecologia dell'ambiente urbano

Oggi tutta Europa sta riscoprendo le virtù ecologiche della densità urbana. Un abitante dei sobborghi consuma da due a tre volte l'energia di uno del centro, e concentrare le densità edilizie intorno ai punti di grande accessibilità da parte del trasporto pubblico è una delle strategie più efficaci per perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale.

Vediamo oggi proposte urbane tanto seducenti quanto sbagliate, che tentano di ibridare densità edilizia e verde generando macrostrutture abitate. Esse non possiedono le doti fondamentali di una città vitale: la capacità di crescere per fasi e adattare il proprio sviluppo a esigenze non presenti al momento della loro progettazione.

La storia della città europea contiene esempi meravigliosi di come un'alta qualità ambientale possa convivere con un'urbanità diffusa e con figure architettoniche decise e memorabili. I vecchi e nuovi parchi non devono essere



Il Centro Piacentiniano

una 'anti-città', piuttosto un elemento cardine della sua trasformazione in un ambiente sostenibile. Guardare a esempi storici di integrazione tra verde e tessuto urbano nelle città europee non vuol dire in alcun modo essere nostalgici, ma piuttosto essere capaci di trovare nel 'codice genetico' della città esistente i semi per la sua trasformazione futura nel senso dell'ecologia e della sostenibilità.



Place des Vosges, Parigi

Un nuovo rapporto con la natura e il verde urbano

Si potrebbe definire il millennio da poco iniziato come quello della presa di coscienza del rapporto tra uomo ed equilibrio del pianeta. Questa sensibilità collettiva nei confronti dell'ambiente si esplica in una serie di ricerche e azioni che influenzano in maniera decisiva molti dei sistemi che supportano e rendono possibile il vivere comune.

Se la tradizionale 'arte dei giardini' è stata soppiantata da modalità del tutto diverse di progetto del paesaggio, quest'ultimo non entra più solo come risorsa a posteriori nella pianificazione dei nuovi quartieri, ma come vero e proprio elemento trainante del nuovo disegno urbano alle varie scale.

Alla scala più minuta degli edifici e dei loro spazi di pertinenza interni ed esterni, il disegno del verde è considerato in tutte le sue potenzialità di strumento di controllo ambientale, dalla coibenza termica dei tetti alla ritenzione e purificazione delle acque meteoriche, dall'agricoltura urbana alla mitigazione delle radiazioni solari estive o di inquinanti ambientali quali polveri sottili.

Un nuovo apprezzamento delle qualità architettoniche e ambientali della città

Molte delle teorie urbane del secolo scorso sembravano vedere solo gli elementi negativi della metropoli e della congestione urbana che ne deriva, e ipotizzavano come soluzione la creazione di 'quartieri satellite' autosufficienti di bassa o media densità rigorosamente basati sul concetto di zoning funzionale.

Se gli ultimi anni del secolo scorso hanno visto a Bergamo la fuga verso i comuni della cintura per ragioni economiche o sociali, la riscoperta dell'ambiente urbano per la sua ricchezza di stimoli, servizi e interazione umana va di pari passo con la rivalutazione estetica non solo delle sue parti storiche, ma anche dei suoi edifici del primo e secondo novecento.

Le possibilità date dai nuovi collegamenti aerei e dei treni veloci hanno generato un sempre più intenso 'turismo breve' che ha spesso come meta le città europee; questo ha a

sua volta aumentato grandemente il nostro amore per la dimensione urbana sia nella sua dimensione storica che in quella contemporanea.

Oggi anche a Bergamo l'architettura di qualità è diventata sempre più un elemento 'trainante' dei nuovi interventi, capace di generare il senso di identità e unicità dei luoghi che è alla base del nostro apprezzamento delle città storiche, e che appare sempre più necessario per innescare il senso di vita urbana nelle nuove trasformazioni urbane.



Highline, New York



Piazza Dante Alighieri, Bergamo

2. La riforma dei nodi ferroviari oggi

Lo scalo dismesso, un'occasione unica per una nuova città

Le linee ferroviarie hanno storicamente rappresentato, al tempo stesso, una risorsa strategica e un elemento di criticità per lo sviluppo urbano. Pur garantendo connessioni e accessibilità, esse hanno spesso occupato ampie porzioni di territorio con infrastrutture complesse, configurandosi come vere e proprie cesure fisiche e percettive tra quartieri contigui.

La progressiva dismissione di grandi ambiti a destinazione unitaria, come quelli degli scali ferroviari, ha innescato importanti processi di trasformazione urbana. Tali spazi, oggi liberati da funzioni obsolete, offrono l'opportunità di essere reinterpretati come nuovi poli urbani, capaci di generare qualità ambientale, rafforzare le connessioni e promuovere forme di innovazione insediativa.

In questo contesto si colloca la rigenerazione dello scalo ferroviario di Porta Sud, che si configura come un'occasione significativa per ricucire porzioni di città, ridefinire i sistemi della mobilità, creare nuovi spazi pubblici e introdurre funzioni miste coerenti con l'evoluzione dei bisogni della popolazione. L'infrastruttura ferroviaria, destinata a permanere come elemento strutturante, richiede un'attenta integrazione con i nuovi assetti urbani: la qualità del progetto risiede proprio nella capacità di armonizzare la sua presenza con spazi aperti e funzioni urbane. Numerose esperienze europee dimostrano come un disegno urbano consapevole possa favorire una convivenza virtuosa tra infrastrutture, paesaggio e città.

Le aree a proprietà indivisa che hanno perso la loro funzione originaria assumono oggi un ruolo strategico nella costruzione di nuove relazioni tra la dimensione centrale e quella del territorio esteso. In tale prospettiva, lo scalo ferroviario di Bergamo Sud rappresenta un caso emblematico. Il suo ridisegno si fonda su una visione che ne valorizza la funzione di connessione urbana, sostenuta da un'ipotesi insediativa e paesaggistica capace di

interpretarne correttamente la scala in rapporto ai tessuti circostanti.

Da spazio chiuso e specializzato, esso può evolvere in un nuovo polo urbano, contribuendo a innalzare la qualità ambientale e a ristabilire continuità tra parti di città oggi frammentate. In particolare, il sistema degli spazi verdi, favorito dai nuovi scavalchi ferroviari, è destinato a divenire elemento strutturante, capace di raccogliere e amplificare le relazioni tra la città consolidata e la rete diffusa di percorsi connessi al territorio agricolo ancora presente, nonostante i processi di espansione disordinata del secondo dopoguerra.

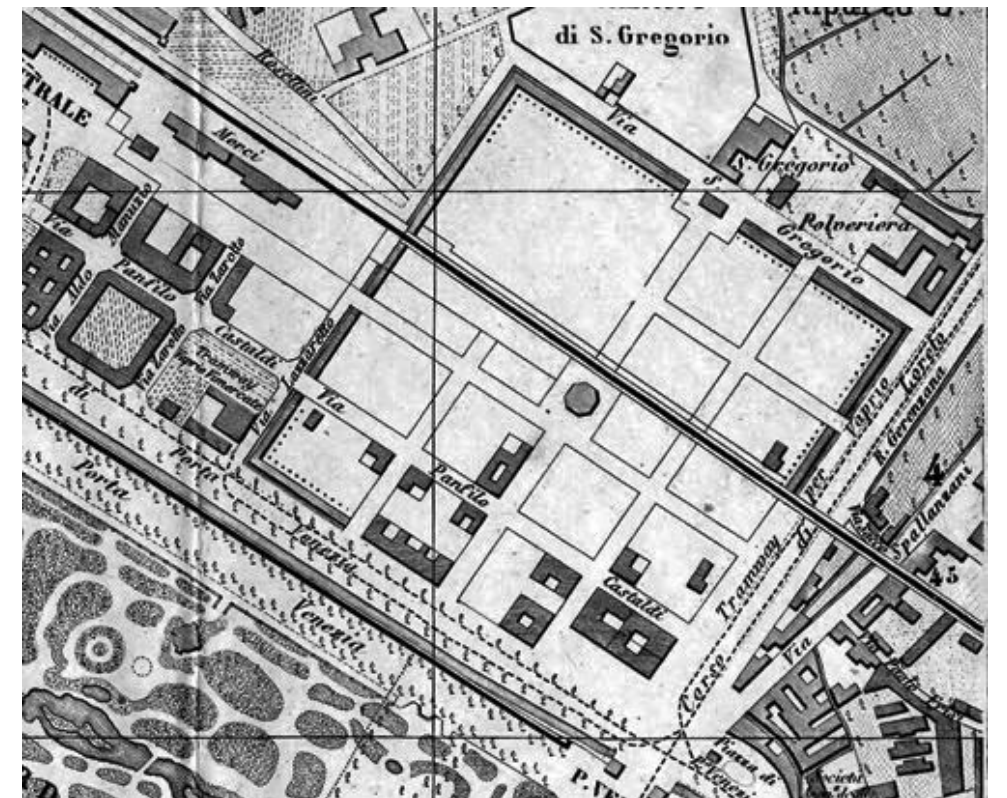
L'immagine dell'antico Lazzaretto di Milano tagliato in due dal viadotto ferroviario è il simbolo del conflitto tra il tessuto urbano e la logica univoca della rete infrastrutturale.



Il lazzaretto di Milano, foto storica



Stazione di Waverley, Edimburgo



Il lazzaretto di Milano, cartografia storica

Infrastruttura e città

I tracciati stradali e poi le vie di grande scorrimento hanno rappresentato nella crescita di Bergamo una risorsa e un problema, un elemento di collegamento tra luoghi lontani e talvolta di cesura tra parti di città contigue.

Le linee di trasporto pubblico si intrecciano con la rete stradale automobilistica, dando valore ad assi diversi e creando fuochi caratterizzati da una migliore accessibilità. Solo in pochi casi tuttavia questa qualità viene rinforzata da luoghi o edifici significativi; in questo senso, l'edificio a ponte della nuova stazione ferroviaria può essere l'innescò di un cambiamento di rotta. Molte realizzazioni recenti nel mondo dimostrano come l'azione combinata di disegno urbano e paesaggio può realizzare una nuova integrazione tra infrastrutture di trasporto, verde e città.

Le nuove tecnologie e i nuovi sistemi 'intelligenti' di gestione del trasporto pubblico contribuiscono oggi ad un decisivo miglioramento del rapporto tra mobilità su ferro e ambiente urbano, addolcendo antichi contrasti tra tessuti urbani, binari e verde. Nuove abitudini di mobilità leggera – bici, scooter e piccole auto elettriche ad affitto breve – possono connettere e raggiungere luoghi un tempo solo raggiungibili in auto, contribuendo alla considerevole riduzione delle emissioni di Co2 e polveri sottili.

La trasformazione di Bergamo sud ha un'ambizione: quello di trasformare un luogo di interscambio tra diverse forme di trasporto che qui vengono a convergere in un'occasione di disegno urbano e ambientale.

Diverse città europee hanno già sperimentato con successo interventi simili, dando vita a nuovi quartieri sostenibili, multifunzionali e dotati di una forte identità urbana.



Parco Valentino Bompiani, Milano



King's Cross, Londra



Clichy-Batignolles, Parigi

La riforma dei nodi di trasporto e delle aree ferroviarie in dismissione deve fondarsi oggi su nuovi valori:

- ***Intensità e ricchezza*** dell'esperienza urbana
- ***Ibridazione*** di funzioni diverse
- ***Nuovi modelli*** di spazio pubblico
- ***Rapporto*** con il contesto e il paesaggio
- ***Dialogo*** tra la scala territoriale e quella locale
- ***Integrazione*** tra nuove forme di mobilità
- ***Sostenibilità*** ambientale a tutti i livelli

3. Il Masterplan di Bergamo Porta Sud

Il masterplan di Bergamo Porta Sud si configura come un progetto strategico capace di stabilire nuove connessioni tra la scala territoriale e la dimensione urbana, rafforzando il ruolo della città all'interno dei principali sistemi di mobilità e sviluppo.

Cuore dell'intervento è il nuovo polo intermodale, pensato per ricucire in modo efficace la città a nord e a sud dello scalo ferroviario, trasformando una storica cesura in un elemento di integrazione. Grazie alla realizzazione dei nuovi scavalcatori urbani, favoriti dalla nuova stazione ferroviaria a ponte e ambientali come il landbridge, il progetto integra funzioni e spazi oggi separati dallo scalo, favorendo continuità fisica e sociale.

In questo processo, il masterplan si confronta inoltre con importanti preesistenze architettoniche, riconoscendo la stratificazione storica come parte fondamentale dell'identità urbana.

Il masterplan così pensato vuole promuovere lo sviluppo di nuovi ambienti di vita collettiva, spazi pubblici e servizi capaci di innestarsi sulla struttura di una città complessa, mantenendo sempre un dialogo aperto con il paesaggio e con le viste verso la Città Alta, elemento simbolico e riferimento costante del progetto.

Bergamo Porta Sud propone una visione urbana contemporanea che fonde sostenibilità, efficienza energetica e lunga durata, dando forma a un nuovo pezzo di città inclusivo, connesso e resiliente.



Vista aerea



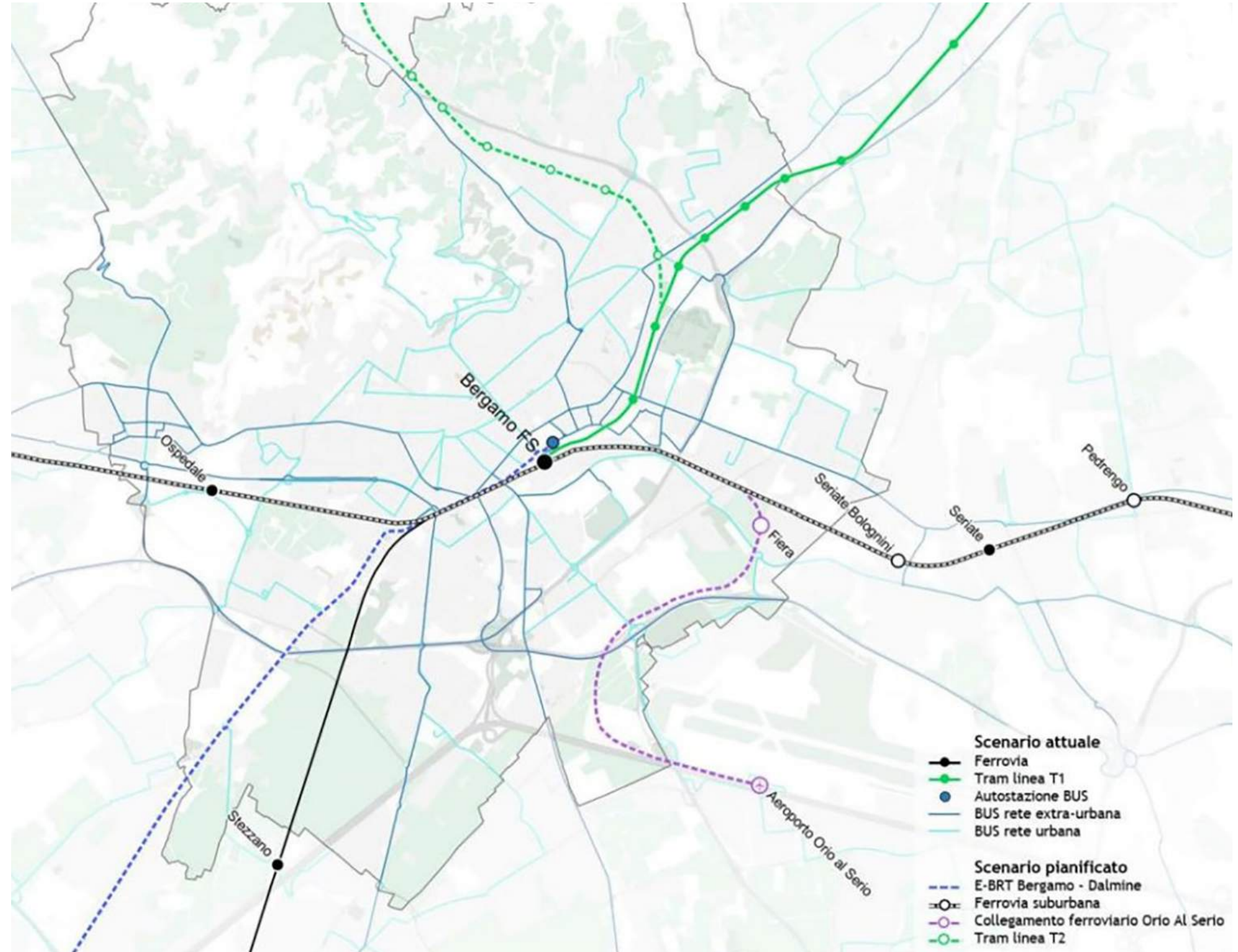
Gli obiettivi del masterplan:

- Stabilire ***nuove connessioni*** tra scala territoriale e dimensione urbana
- ***Ricucire*** la parte sud della città con il centro cittadino
- Creare nuovi ambienti di ***vita collettiva***
- Integrare ***funzioni*** e ***spazi*** oggi divisi
- Innestare ***nuovi ambienti di vita*** sulla struttura di una città stratificata
- Dare vita ad una ***smart city*** sostenibile ed efficiente energeticamente

Stabilire nuove connessioni tra scala territoriale e dimensione urbana

I modi di vita e lavoro contemporanei hanno generato nuovi rapporti tra l'intimità dei luoghi e la dimensione estesa permessa dai mezzi di trasporto e dalla information technology.

La crescente importanza dell'aeroporto di Orio e le future connessioni con la rete ferroviaria europea donano nuove risorse alla rete più fine della TPL e della TEB e alla dimensione pedonale dei quartieri a nord e sud della stazione.



La nuova rete di connessioni infrastrutturali di Bergamo

Ricucire la parte sud della città con il centro cittadino

In tutte le città europee, il sistema ferroviario ha creato connessioni territoriali ma anche cesure urbane. La riforma dello scalo ferroviario di Bergamo è anche e soprattutto l'occasione di una ricucitura tra la città a nord della stazione e il territorio a sud.

Il nuovo progetto di Bergamo Porta Sud si configura in questo senso come una porta che apre i percorsi cittadini integrando i quartieri a sud dello scalo quali Malpensata, Boccaleone e Carnovali.

I vari attraversamenti del fascio dei binari sono quindi concepiti non come oggetti tecnici ma come elementi urbani e ambientali in grande continuità con i percorsi, i servizi e gli spazi aperti collettivi delle due parti di città.



■ Quartieri a nord della ferrovia
■ Quartieri a sud della ferrovia

Creare nuovi ambienti di vita collettiva

Se l'espansione delle città nel secondo dopoguerra ha spesso seguito logiche puramente funzionali, le metamorfosi urbane generate dalla cultura europea contemporanea si fondano su nuovi valori – prima di tutto sostenibilità e inclusività – e mostrano la possibilità di unire intensità urbana e qualità ambientale.

Le infrastrutture dei trasporti, gli spazi pubblici e quelli verdi troveranno a cavallo della stazione di Bergamo una miscela inedita, capace di diventare un nuovo luogo amato e abitato da tutti i cittadini. Il masterplan propone molteplici spazi per la condivisione, supportati da un mix tipologico tale da favorire la commistione e l'integrazione tra la sfera privata e quella pubblica.

Rete futura degli spazi collettivi

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| 1. Piazzale Marconi | 5. Collegamento con le scuole |
| 2. Piazza nuova stazione | 6. Ponte sulla Morla |
| 3. Percorso lineare nord | 7. Parco est |
| 4. Piazza di quartiere | 8. Piazza Ex magazzini ferroviari |



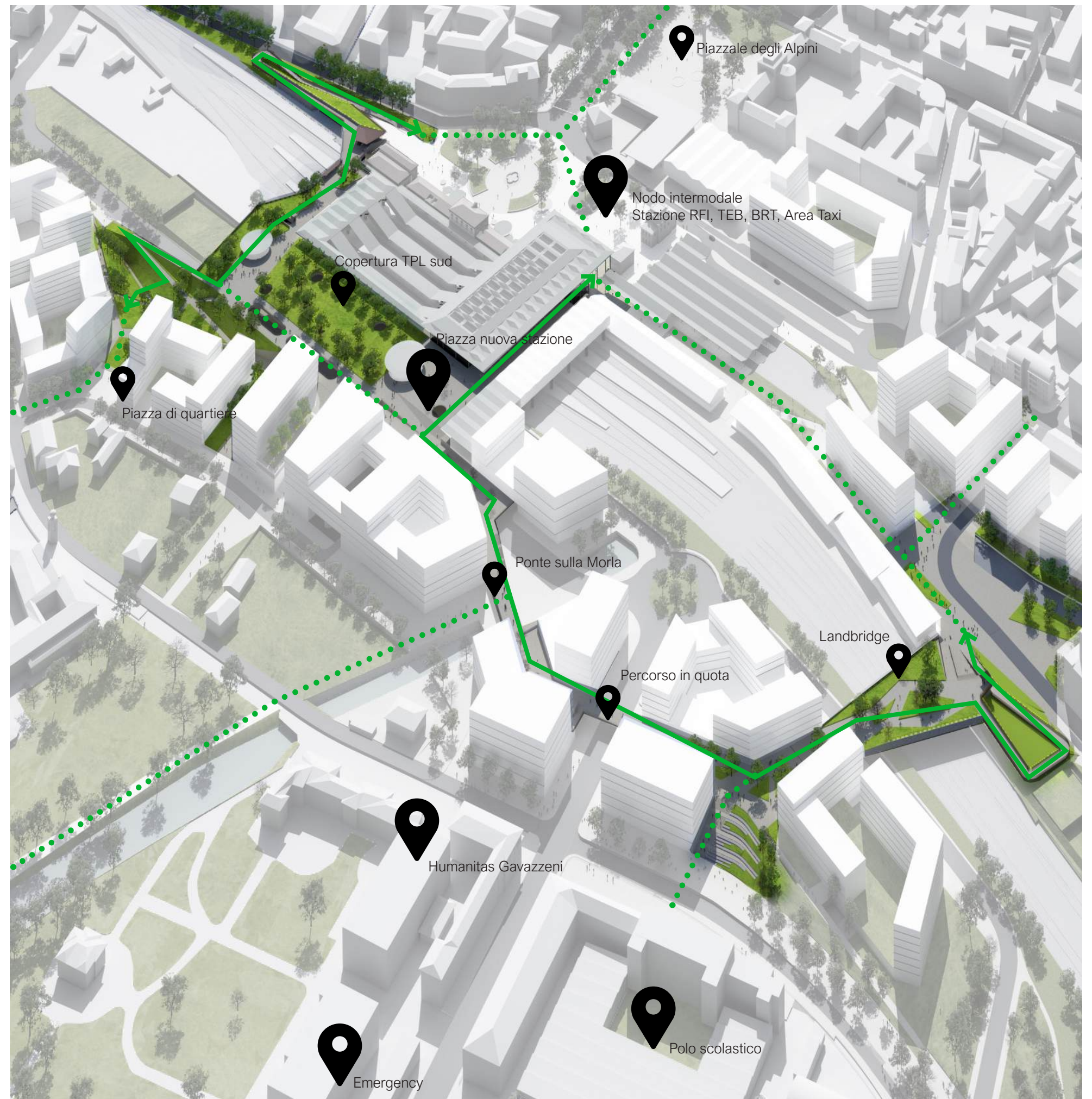


Integrare funzioni e spazi oggi divisi

Il concetto di zoning caro all'urbanistica classica ha spesso separato tra loro funzioni e parti di città, riducendo verde e servizi pubblici a puri standard.

Il nuovo polo intermodale permetterà non solo il passaggio veloce tra diversi mezzi di trasporto da parte degli utenti ma, insieme al nuovo sviluppo dell'edificato a sud favorirà una nuova sequenza di spazi pubblici capace di connettere le attività didattiche e sanitarie lungo via Gavazzeni e via Europa con la città a nord, garantendo una molteplicità di percorsi ciclo-pedonali sicuri e protetti dal traffico veicolare cittadino.

←→ Attraversamenti pedonali in quota
● Luoghi di interesse
..... Connessioni pedonali





Innestare nuovi ambienti di vita sulla struttura di una città stratificata

Il riconoscimento del carattere stratificato della città, l'individuazione delle potenzialità nascoste dei luoghi storici, e la capacità di creare nuovi spazi ben innestati sulla struttura esistente sono gli elementi portanti di una trasformazione urbana.

Conservazione e metamorfosi non vanno viste come aspetti reciprocamente conflittuali ma come dimensioni complementari di un progetto urbano efficace. Gli edifici soggetti a vincolo non sono semplicemente da preservare, ma devono costituire le pietre miliari del nuovo progetto.



Vista da piazzale Marconi

Le viste su Bergamo alta e la silhouette della nuova città

La particolare orografia che fonda l'insediamento di Bergamo Alta è un elemento cardine di ogni riforma della città ai suoi piedi. L'asse di viale papa Giovanni XXIII che dalla stazione attraverso Porta Nuova inquadra il Bastione San Giacomo funziona anche al contrario, come punto di vista prospettico che attraversa la città bassa.

Il progetto prevede il mantenimento di un asse visivo rafforzato e dirazionato dalla giacitura delle volumetrie adiacenti. Questo spazio diventa così un fuoco visivo semplice ed efficace capace di connettere visivamente e idealmente le due parti separate dai binari. I tessuti residenziali e misti a sud dei binari sono concepiti come luoghi porosi, capaci di generare spazi urbani significativi in continuo dialogo con i fronti urbani esistenti e al contempo di incarnare nuovi modelli di grande qualità ambientale. L'alternanza di diverse altezze permette a tutte le unità la vista sulla città alta e al contempo massimizza l'insolazione di tutti gli ambienti interni.

Vista dalla circonvallazione



Gli elementi della riforma:

- L'asse Ferdinando
- Le preesistenze architettoniche
- Il Polo intermodale
- Una nuova connessione urbana
- Gli attraversamenti verdi
- I nuovi tessuti residenziali

L'asse Ferdinando

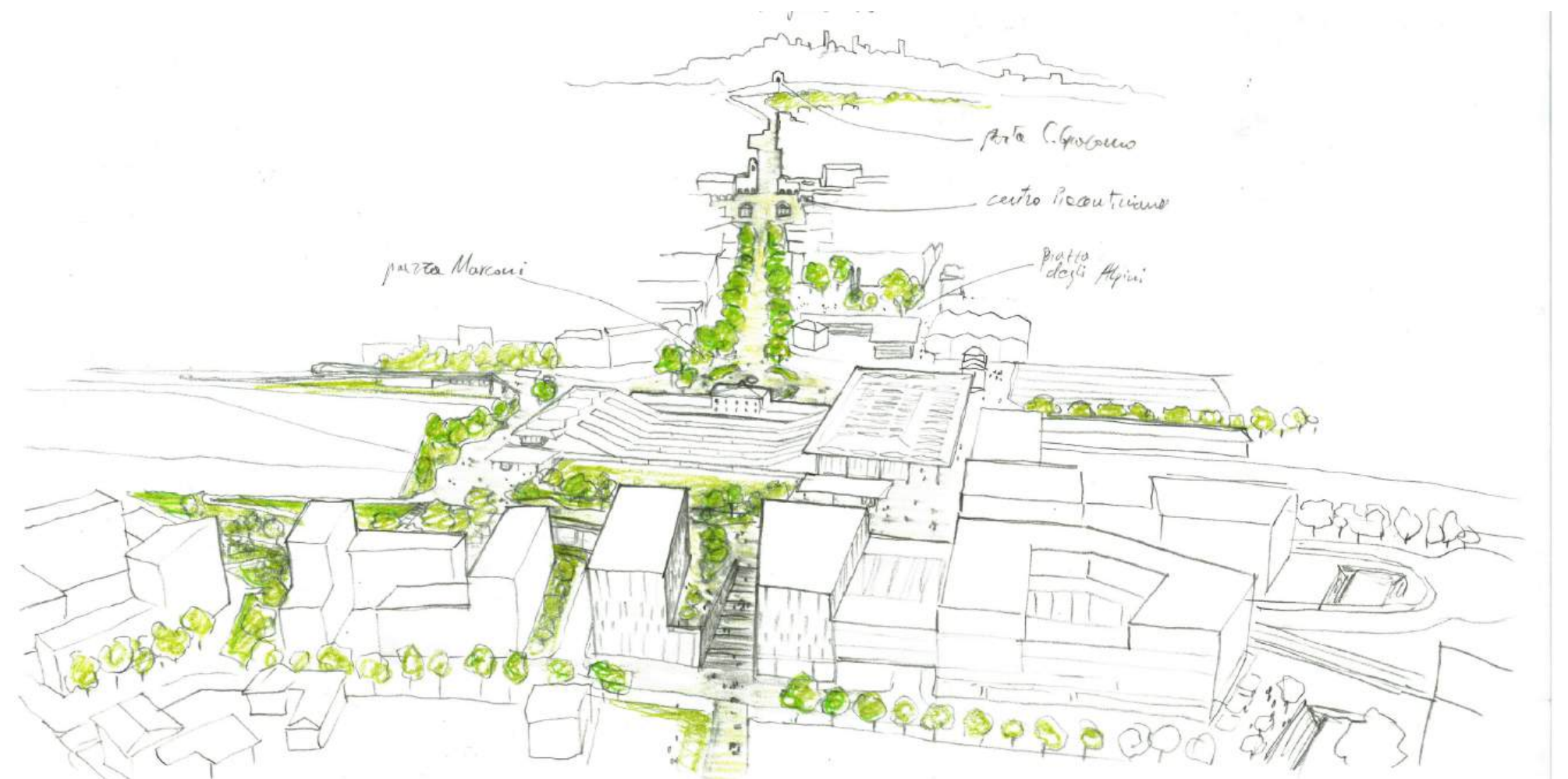
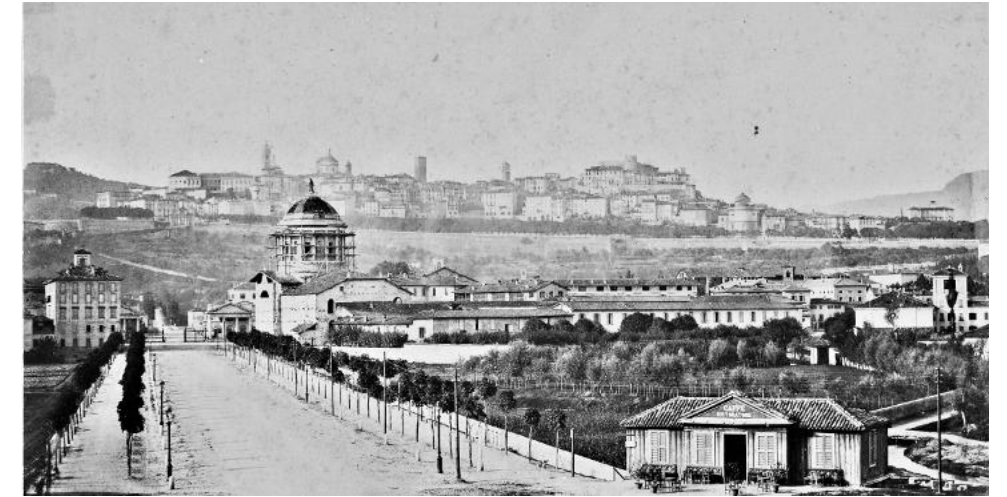
L'asse Ferdinando si configura come uno dei dispositivi fondativi della Bergamo moderna, esito diretto delle trasformazioni avviate durante la dominazione austriaca (1815-1859). In tale contesto, la città intraprende un processo di ridefinizione della propria struttura urbana, abbandonando progressivamente l'impianto medievale fatto di tracciati irregolari e spazi compressi, a favore di una visione più ampia, ordinata e rappresentativa.

Momento emblematico di questa svolta è l'apertura di Porta Nuova nel 1837, sancita dall'erezione dei Propilei, che non solo celebrano l'ingresso in città dell'imperatore Ferdinando I, ma si configurano come un vero e proprio manifesto della modernità urbana. Attraverso questo nuovo varco si introduce un diverso modo di concepire lo spazio pubblico: non più un sistema chiuso e introverso, bensì una sequenza di assi prospettici, viali rettilinei e alberati, piazze ampie e luminose, capaci di instaurare un dialogo visivo continuo con la città storica.

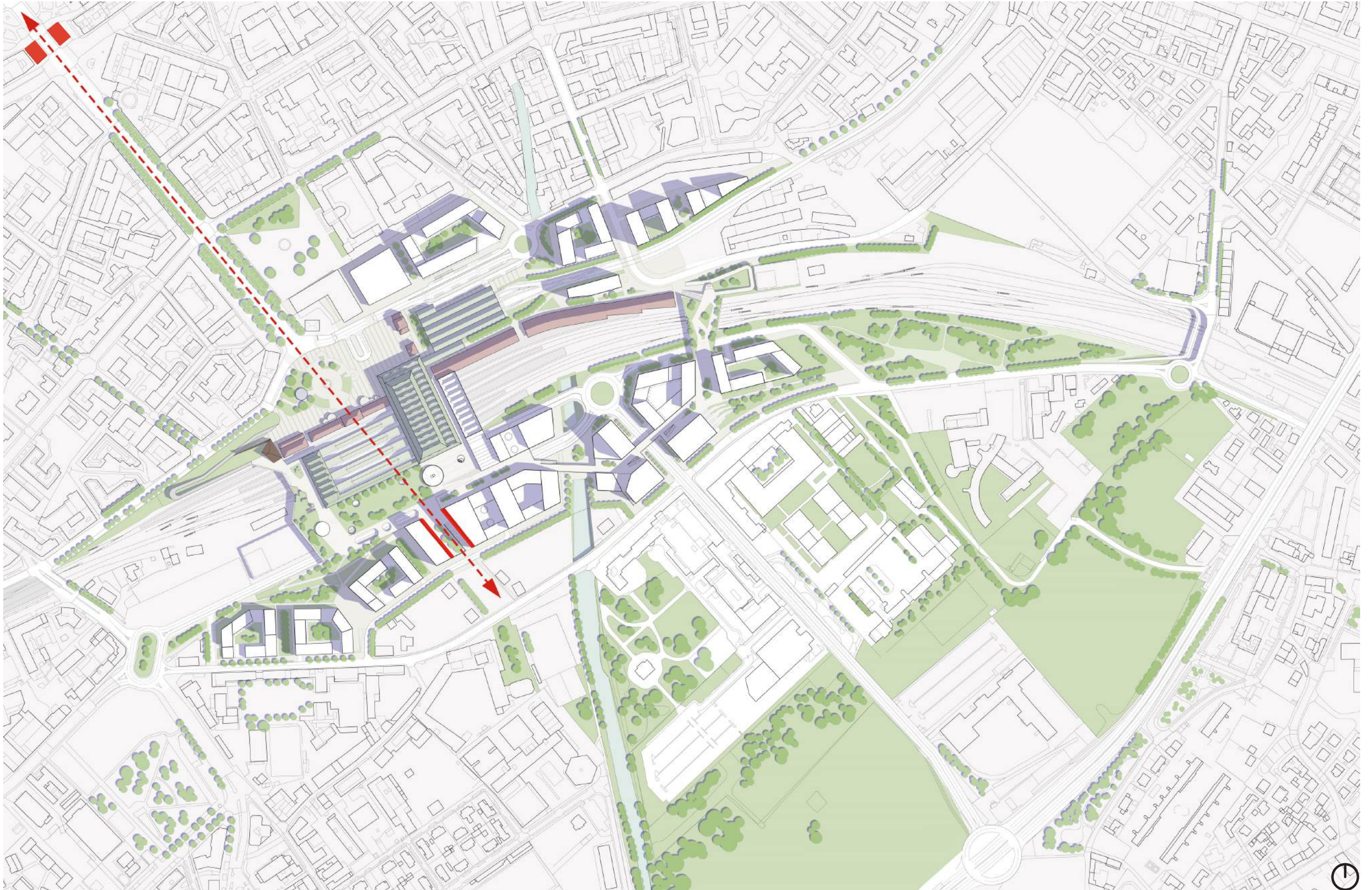
In questo quadro si inserisce la Strada Ferdinandea, tracciata a partire da Porta Nuova e sviluppata lungo un asse rettilineo ascendente fino alla porta di Sant'Ambrogio. Essa assume fin da subito il ruolo di nuova arteria principale, destinata a divenire la spina dorsale attorno alla quale si organizzerà la crescita della città bassa. La sua forza risiede non solo nella funzione infrastrutturale, ma anche nella capacità di strutturare lo spazio urbano secondo principi di chiarezza geometrica e gerarchia compositiva. L'avvento della stazione ferroviaria infine rafforza ulteriormente questo impianto, consolidando l'asse Ferdinando come elemento ordinatore dell'intero sistema urbano. In tal modo, l'asse si completa e si afferma definitivamente come dorsale della "Città Bassa", capace di connettere simbolicamente e funzionalmente le diverse parti del tessuto urbano.

Il masterplan di Porta Sud si inserisce consapevolmente in questa tradizione, reinterpretando e rimarcando l'asse prospettico attraverso la costruzione di un vuoto urbano fortemente caratterizzato, definito dalla presenza di due edifici che ne scandiscono i margini. Tale scelta progettuale richiama esplicitamente il gesto originario di fondazione della nuova Bergamo, riaffermando la centralità dell'asse Ferdinando come segno generatore e ordinatore della forma urbana contemporanea.

*Destra: La Strada Ferdinandea vista dalla stazione, 1865
Sotto: prospettiva dell'asse ferdinando da Porta Sud*



L'asse Ferdinando



Le preesistenze architettoniche

Il masterplan si misura con un articolato sistema di preesistenze architettoniche di rilevante valore storico e culturale, assumendole non come elementi residuali, bensì come componenti attive del progetto urbano. In particolare, il margine settentrionale dell'area, fortemente connotato dalla presenza dell'ambito ferroviario, conserva testimonianze significative della stagione ottocentesca, tra cui la vecchia stazione ferroviaria e i relativi edifici accessori. Tali manufatti, espressione di una memoria infrastrutturale stratificata, sono oggetto di un intervento di riqualificazione volto a restituire loro centralità attraverso l'inserimento di funzioni collettive e servizi, capaci di riattivare e vitalizzare gli spazi pubblici circostanti.

Sempre a nord dell'intervento, la presenza degli istituti scolastici che definiscono il fronte urbano della piazza degli Alpini, si configura come elementi di continuità morfologica e funzionale. Il progetto instaura con tali preesistenze un rapporto di dialogo e integrazione, prevedendo la costruzione di nuove relazioni con gli isolati di progetto e garantendo la continuità dei percorsi pedonali e degli spazi aperti, in una logica di permeabilità e connessione urbana.

Sul versante meridionale, la Casa del Giovane, situata oltre via Gavazzeni, assume un ruolo di particolare rilievo all'interno della composizione urbana, configurandosi come fulcro visivo e punto di riferimento nella prospettiva di ingresso proveniente dal quartiere della Malpensata. La sua presenza contribuisce a strutturare l'impianto percettivo e simbolico dell'area, rafforzando l'identità dei luoghi.

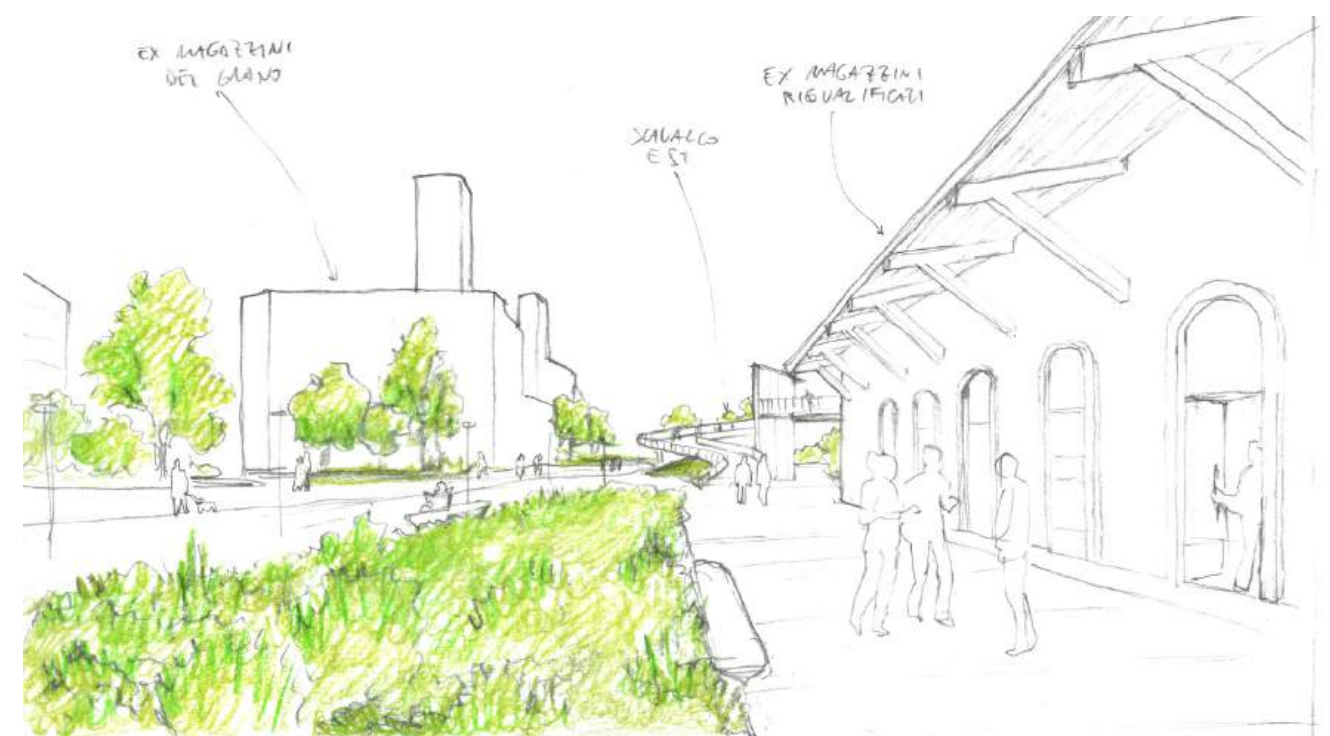
Nel complesso, le preesistenze vengono interpretate come dispositivi generativi del progetto: non semplicemente conservate, ma integrate in modo attivo all'interno del masterplan, esse concorrono alla costruzione di un tessuto urbano continuo e articolato, fondato su un equilibrato mix tipologico e funzionale, capace di coniugare memoria e trasformazione.



Piazzale degli Alpini

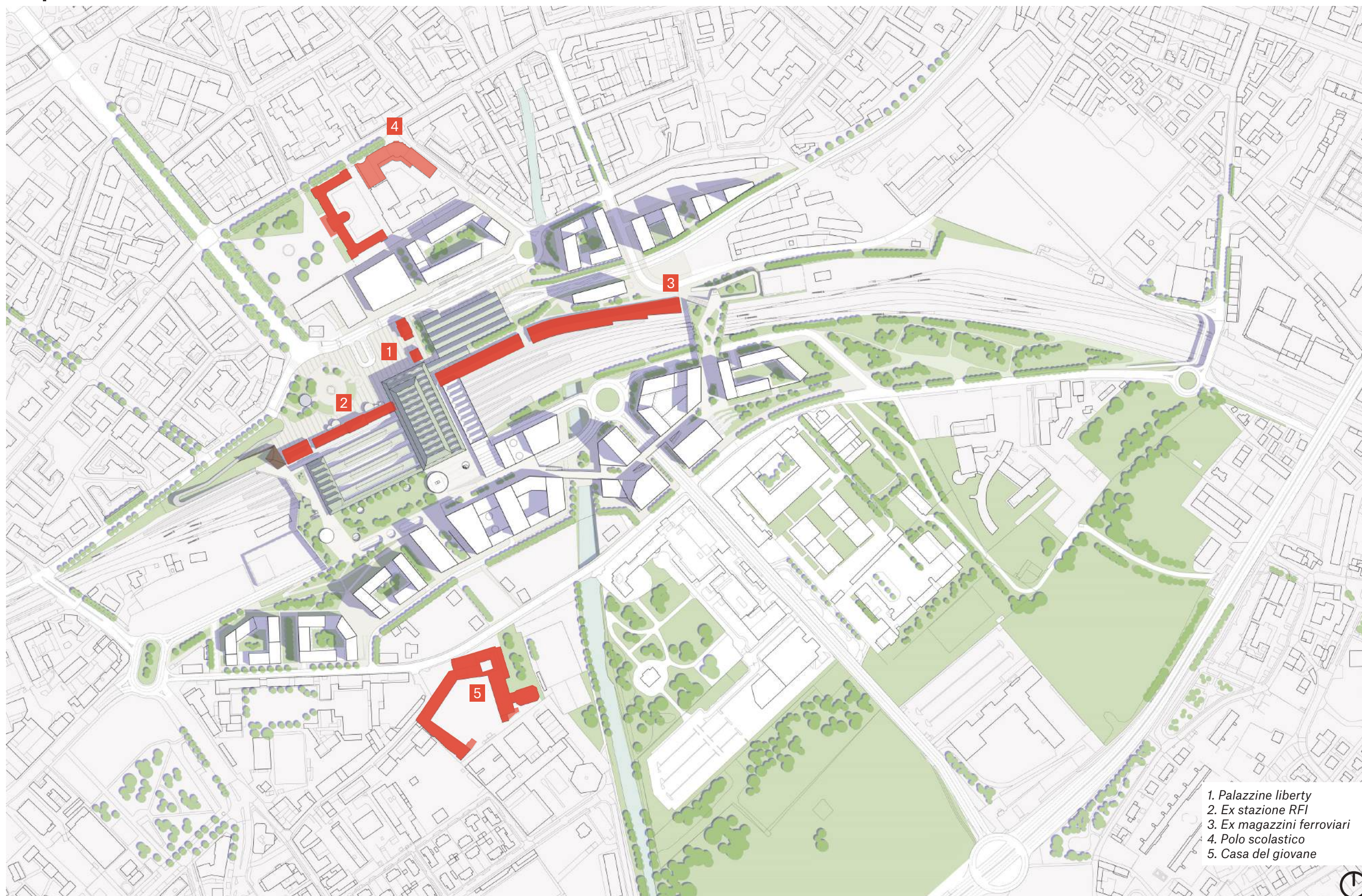


Ex stazione RFI



Schizzo del percorso a nord degli ex magazzini ferroviari

Le preesistenze architettoniche



Il polo intermodale

Il futuro assetto della stazione di Bergamo si delinea come un'opportunità strategica di primaria rilevanza, destinata a consolidarne il ruolo di nodo di trasporto pubblico di scala nazionale, capace di integrare in maniera sinergica ed efficiente i diversi sistemi di mobilità. In questa prospettiva prende forma il nuovo Polo Intermodale, concepito per ottimizzare le dinamiche di interscambio tra i vari servizi, rendendole più sicure, fluide e confortevoli, e contribuendo in modo significativo al miglioramento dell'esperienza quotidiana degli utenti.

Elemento cardine del progetto è l'articolato sistema di connessioni, affidato a una rete di percorsi sopraelevati e a scavalco, studiati per garantire continuità spaziale, piena accessibilità e leggibilità dei flussi. Tale configurazione consente di superare la tradizionale concezione della stazione come semplice infrastruttura tecnica, trasformandola in una vera e propria porta urbana, capace di accogliere e orientare i consistenti flussi di utenti che quotidianamente accedono alla città.

L'integrazione in un unico hub di quattro sistemi di trasporto pubblico – rete ferroviaria, sistema tranviario, autolinee e collegamento diretto con l'aeroporto di Orio al Serio – rappresenta il fulcro del progetto. Questa convergenza modale si configura come leva determinante per incentivare l'utilizzo dei mezzi collettivi, in coerenza con gli indirizzi delle politiche europee orientate alla progressiva riduzione del trasporto su gomma a favore di quello su ferro, in un'ottica di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni.

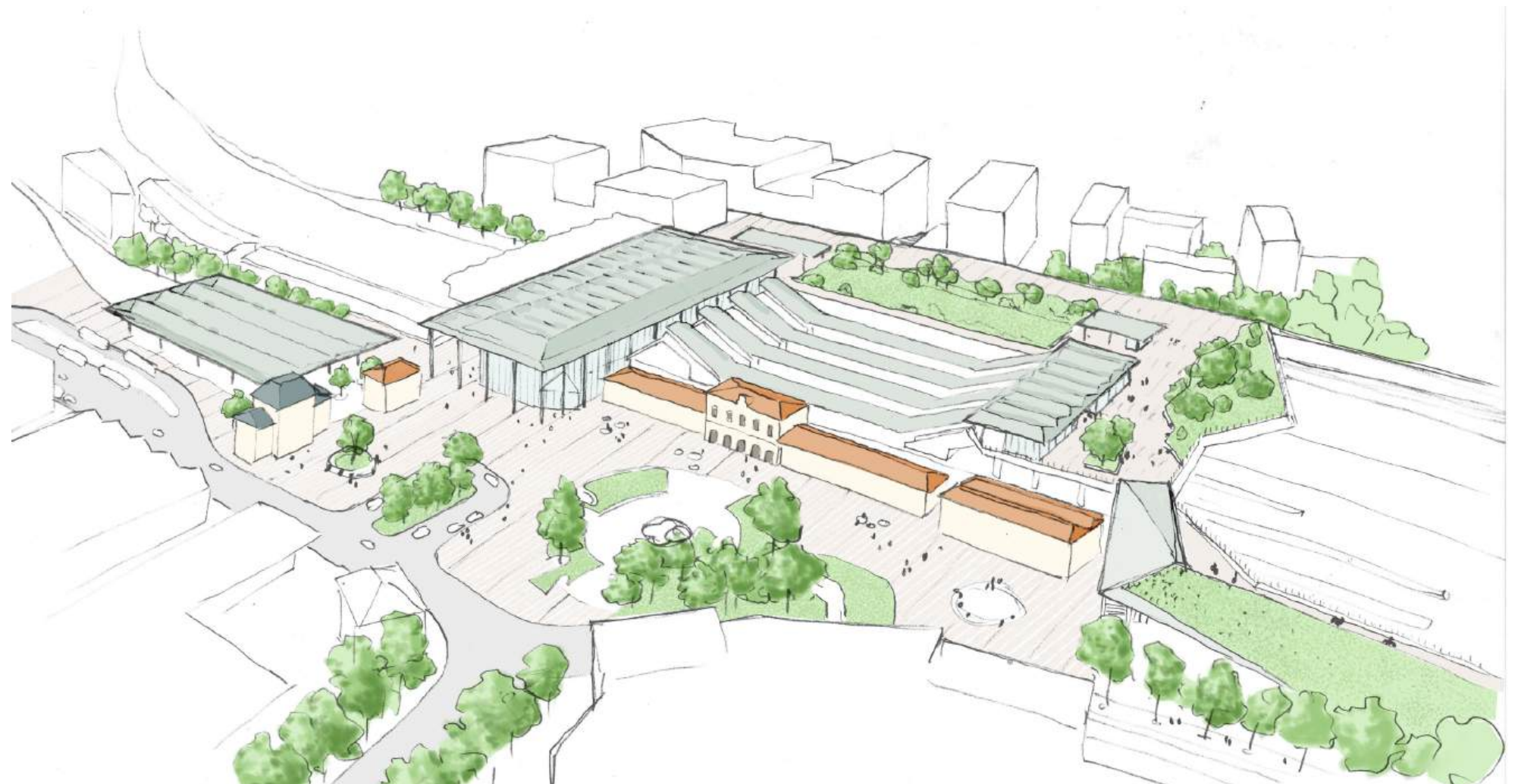
La connessione con la rete ferroviaria regionale e nazionale garantisce un'elevata accessibilità territoriale, rafforzata ulteriormente dal collegamento diretto con l'aeroporto di Orio al Serio, destinato ad ampliare sensibilmente il bacino di utenza del Polo. Parallelamente, il sistema tranviario, con l'affiancamento della nuova linea TEB T2

alla linea T1 esistente, assicura un collegamento efficiente con le principali direttrici delle valli, in particolare la Val Brembana e la Val Seriana. Il potenziamento del sistema di autolinee completa il quadro infrastrutturale, contribuendo a incrementare l'attrattività complessiva dell'area e a sostenerne le prospettive di sviluppo.

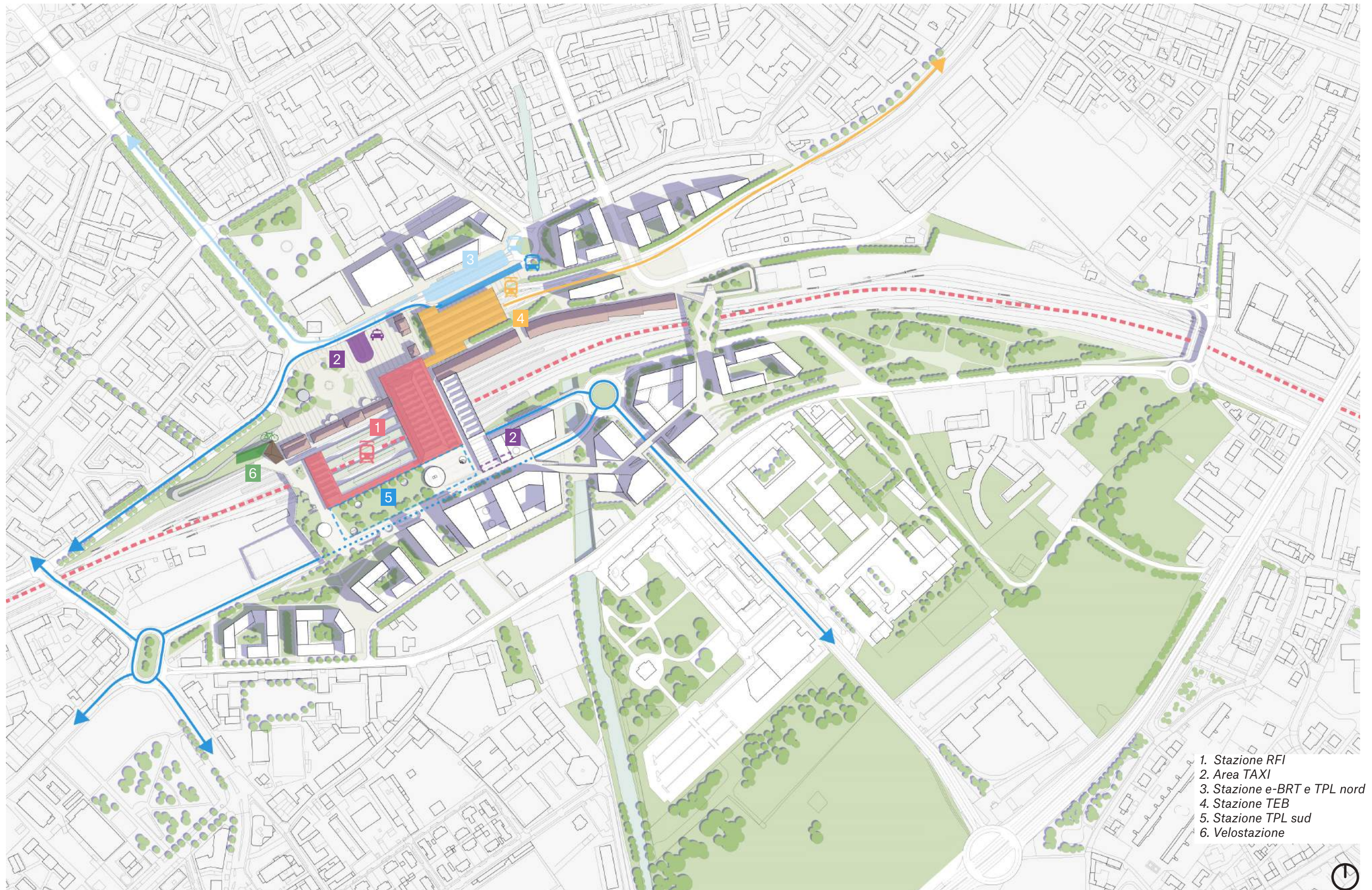
A tale sistema si affianca una rete capillare di mobilità dolce, che garantisce una piena integrazione del Polo con il tessuto urbano circostante, favorendo gli spostamenti ciclopedonali.

Completa l'assetto un ampio parcheggio di interscambio collocato a sud, in prossimità delle autolinee, pensato per agevolare il passaggio dal mezzo privato ai sistemi di trasporto collettivo, rafforzando ulteriormente l'efficienza e la sostenibilità complessiva del nodo intermodale.

Schizzo di progetto del polo intermodale



Il polo intermodale



Il polo intermodale



Una nuova connessione urbana

Il progetto introduce una rinnovata concezione degli attraversamenti del fascio ferroviario, interpretandoli non come meri dispositivi tecnici di connessione, bensì come autentici elementi di spazio pubblico, capaci di stabilire una continuità fisica, funzionale e percettiva tra le due parti di città storicamente separate dall'infrastruttura. Tali dispositivi si configurano come estensioni naturali del sistema dei percorsi, dei servizi e degli spazi aperti collettivi, contribuendo a ricucire il tessuto urbano in una logica di integrazione e permeabilità.

In particolare, l'attraversamento collocato in prossimità del nuovo fabbricato viaggiatori assume i caratteri di un vero e proprio percorso urbano, che si sviluppa con andamento dolce e progressivo a partire dalla piazza, accompagnando il pedone verso la quota sopraelevata senza soluzione di continuità. Questa scelta progettuale consente di trasformare un elemento infrastrutturale in un'occasione urbana, capace di offrire nuove relazioni visive con il contesto.

Il tracciato sopraelevato prosegue attraversando la nuova edificazione prevista nella porzione meridionale del masterplan, al di sopra del sistema commerciale e delle funzioni terziarie. Diviene così una vera e propria spina di connessione interna al progetto, in grado di mettere in relazione le diverse polarità funzionali e gli spazi pubblici, migliorando l'accessibilità complessiva e favorendo l'integrazione dei flussi pedonali. Al contempo, l'infrastruttura sopraelevata si configura come un dispositivo di sicurezza urbana, in quanto consente di separare i flussi pedonali da quelli carrabili presenti nella parte sud dell'area. L'attraversamento delle infrastrutture viene infatti trasferito a una quota superiore, garantendo maggiore sicurezza e comfort per gli utenti. L'accessibilità ai diversi ambiti, in particolare quelli scolastici e sanitari, è assicurata da un sistema di connessioni verticali, garantendo un percorso inclusivo e pienamente fruibile.

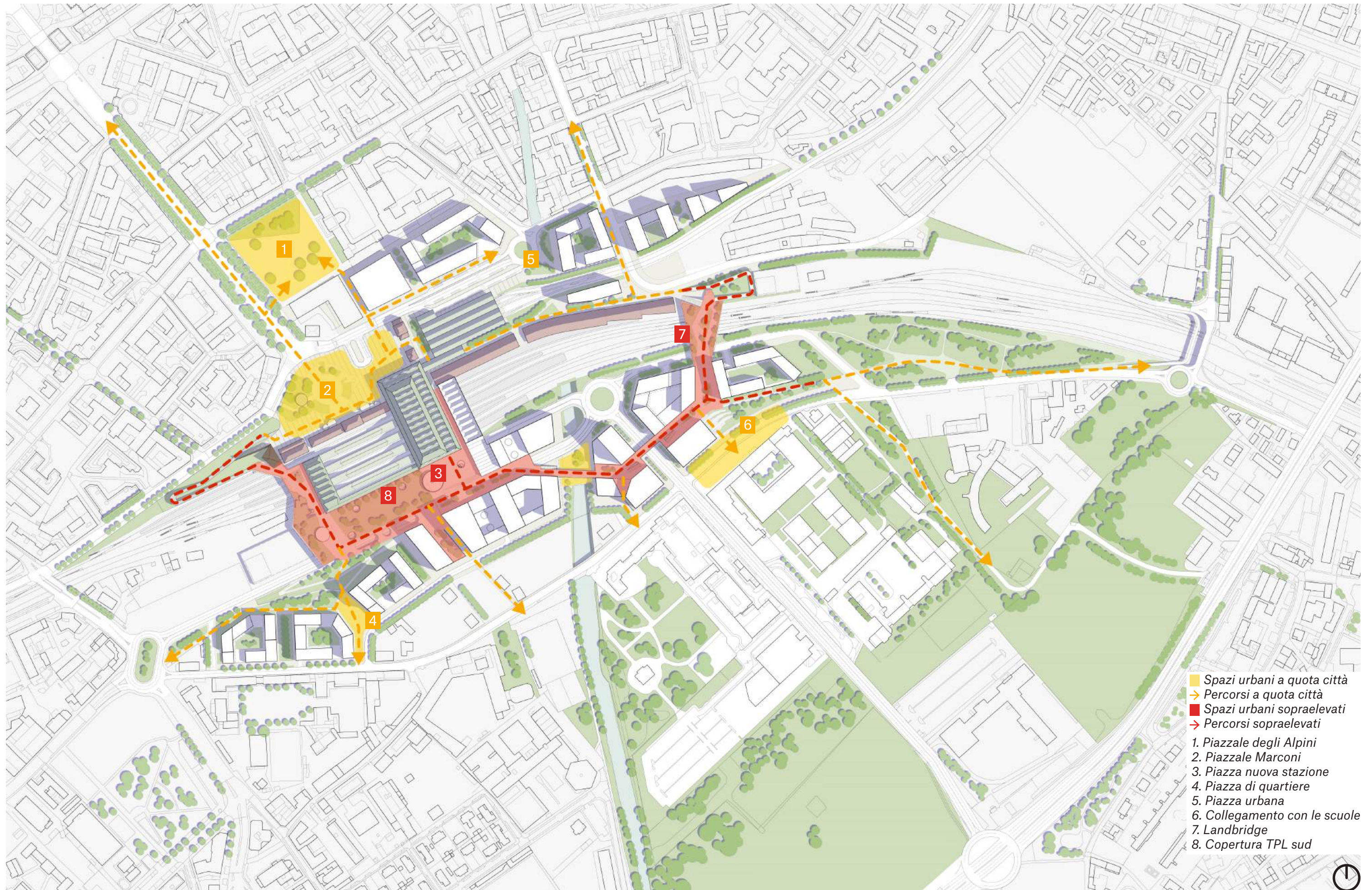
Schizzo del percorso pubblico in quota



Una nuova connessione urbana



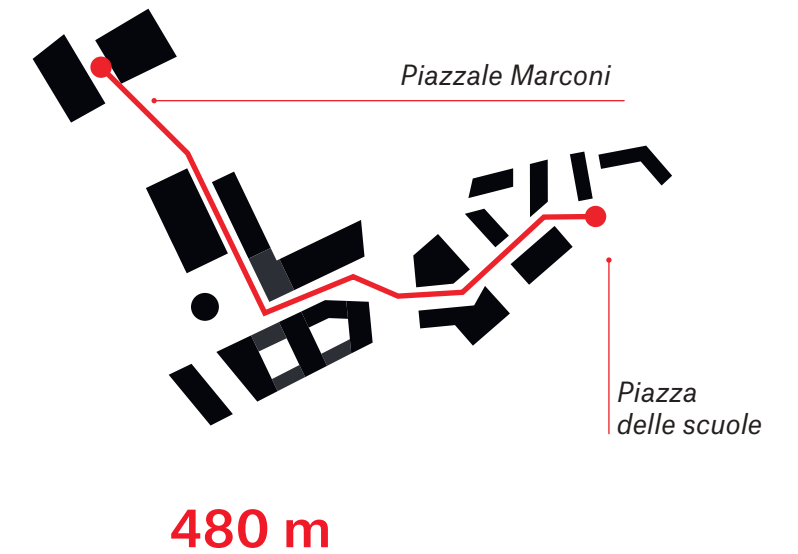
Una nuova connessione urbana



Una nuova connessione urbana



Una nuova connessione urbana



Il percorso che si snoda da Piazza della Cittadella a Piazza Padre Giuliani, nel cuore di Bergamo Alta, rappresenta un esempio emblematico della struttura urbana medievale, caratterizzata da fronti edilizi continui e da una sequenza ritmata di piazze che interrompono e qualificano l'andamento dello spazio pubblico.

In modo analogo, il nuovo asse urbano previsto dal masterplan di Bergamo Porta Sud, da Piazza Marconi fino al complesso scolastico, rievoca per estensione e articolazione degli spazi questa esperienza consolidata della città storica. La successione degli ambienti urbani e la relazione tra pieni e vuoti richiamano infatti, in chiave contemporanea, la stessa logica di percorrenza e di costruzione dello spazio che contraddistingue il tessuto di Bergamo Alta.



1. Piazza della Cittadella

2. Piazza vecchia

3. Piazza Padre R. Giuliani

Gli attraversamenti verdi

Il sistema degli attraversamenti verdi si iscrive all'interno di una più ampia strategia di progetto che riconosce nello spazio aperto l'elemento strutturante dell'intervento di Bergamo Porta Sud.

In tale prospettiva, il disegno del paesaggio assume un ruolo primario nel ricucire e mettere in relazione parti di città storicamente separate dalla presenza della ferrovia e della circonvallazione, trasformando tali cesure in occasioni di continuità e riconnessione urbana. Gli spazi aperti non sono dunque concepiti come esiti residuali dell'edificazione, ma come dispositivi ordinatori capaci di orientare la forma urbana, definire i nuovi isolati e costruire una chiara gerarchia degli spazi pubblici.

L'impianto del masterplan prende forma a partire da un attento progetto del suolo, che articola una rete continua di spazi collettivi e percorsi, garantendo una connessione fisica e percettiva tra i diversi ambiti. Una maglia ciclopedonale accessibile, priva di barriere architettoniche e diffusa, assicura una fruizione inclusiva dell'intera area, promuovendo la mobilità lenta e favorendo la permeabilità trasversale dell'intervento.

All'interno di questa struttura, i corridoi verdi assumono un ruolo determinante sia sotto il profilo ecologico sia urbano. Il sistema degli spazi verdi e pubblici si sviluppa su due livelli interconnessi, generando un paesaggio urbano complesso e stratificato.

A quota terreno, i percorsi si intrecciano tra il tessuto esistente e il nuovo sviluppo di Porta Sud, ricomponendo frammenti urbani e restituendo continuità al suolo.

A quota sopraelevata, i cosiddetti landbridge attraversano l'infrastruttura ferroviaria in punti strategici: il primo, a ovest della nuova stazione-ponte, connette gli isolati sud-occidentali; il secondo, a est, si configura come un ponte

pedonale che scavalca i binari e si innesta nel percorso lineare posto a nord, restituendo accessibilità e qualità al nuovo sistema verde.

Entrambi gli attraversamenti si distinguono per il loro marcato carattere paesaggistico, configurandosi come veri e propri "ponti verdi" capaci di offrire visuali privilegiate verso il profilo storico della Città Alta. Essi sono raccordati alla quota urbana mediante un sistema di scale, ascensori e rampe verdi, progettate per il movimento lento, ciclabile e pedonale, e per garantire un'esperienza continua, accessibile e immersa nel paesaggio.

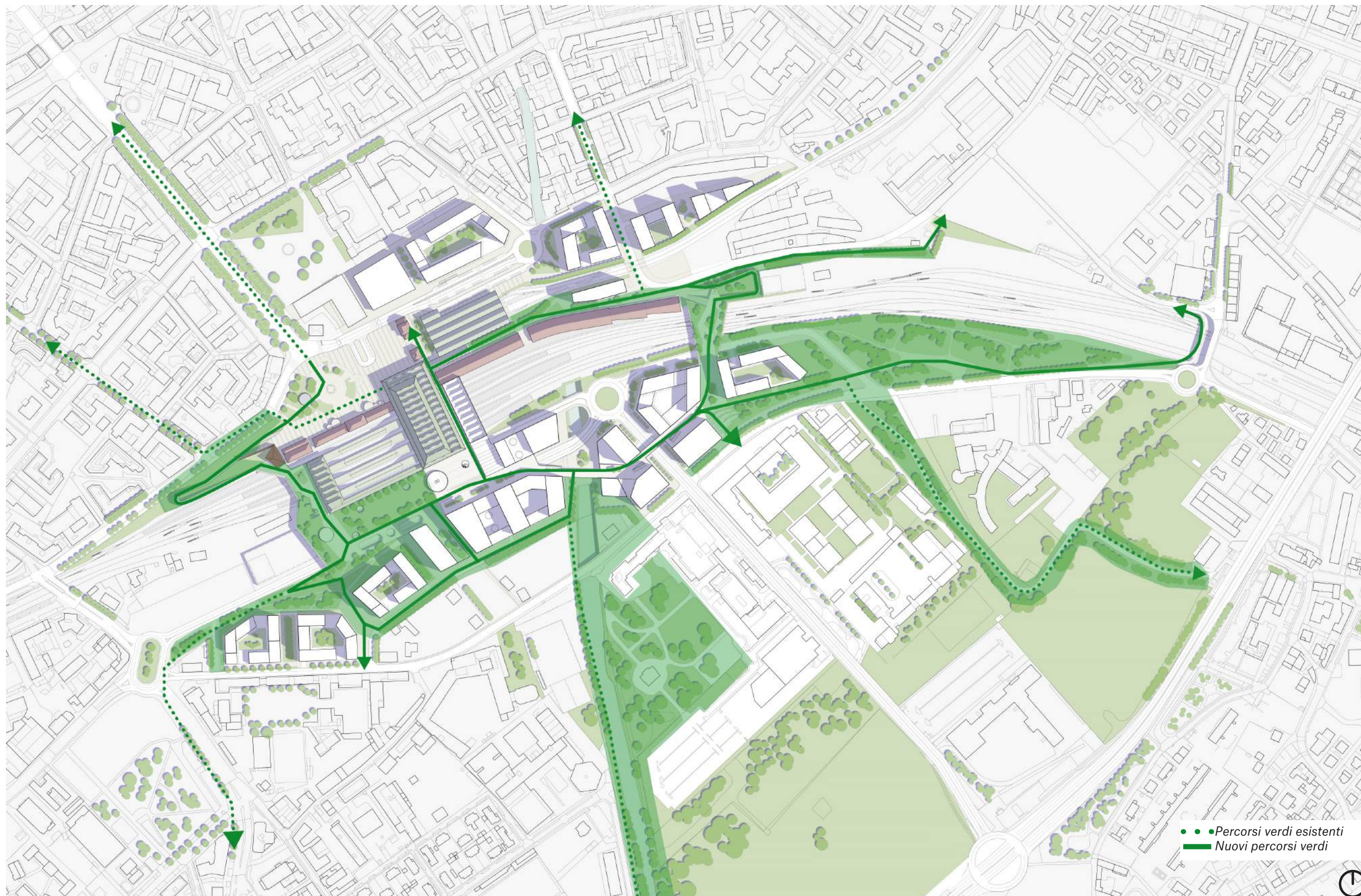


Percorsi nel verde sotto le mura storiche



Il 'Sentierone'

Gli attraversamenti verdi



Gli attraversamenti verdi



I nuovi tessuti residenziali

All'interno del masterplan, i nuovi tessuti residenziali si sviluppano secondo un impianto coerente e unitario, assumendo una disposizione equilibrata che affida la maggiore intensità funzionale e rappresentativa al comparto centrale, in prossimità del polo intermodale. In questa zona si concentra infatti l'edificato a uso misto, a prevalenza direzionale, commerciale e di servizio, mentre le funzioni residenziali vengono collocate in ambiti più defilati, in grado di offrire condizioni abitative più favorevoli in termini di qualità ambientale, comfort e riservatezza, nonché una maggiore distanza dall'impatto diretto delle infrastrutture.

I tessuti residenziali posti a sud della ferrovia sono caratterizzati da una forte integrazione con il sistema del verde, che svolge una funzione mitigativa sia sul piano acustico sia su quello percettivo. Ampi spazi alberati e superfici permeabili contribuiscono a costruire un microclima più equilibrato, migliorando la vivibilità complessiva degli insediamenti. Gli isolati si articolano prevalentemente attorno a corti aperte, concepite come ambiti semi-privati capaci di favorire relazioni di prossimità e garantire al contempo un adeguato grado di intimità. Dal punto di vista morfologico, i volumi si compongono attraverso un'alternanza calibrata di corpi edilizi più bassi ed emergenze puntuali in altezza, orientate prevalentemente lungo l'asse est-ovest. Tale configurazione consente di evitare la formazione di fronti continui e barriere visive, preservando le visuali, in particolare quelle di maggiore pregio verso la Città Alta.

Diversamente, gli isolati residenziali collocati a nord assumono una configurazione più compatta, in relazione al contesto urbano consolidato con cui si confrontano direttamente, caratterizzato dalla presenza di edifici residenziali novecenteschi e da una trama urbana più densa e stratificata. In questo ambito, il progetto ricerca

una continuità morfologica e tipologica con l'esistente, pur mantenendo attenzione alla qualità degli spazi aperti e alla permeabilità visiva. Anche in questo caso, la disposizione dei volumi è attentamente calibrata per non compromettere le principali direttrici prospettiche provenienti da sud, contribuendo a costruire un equilibrio tra densità urbana, qualità abitativa e valorizzazione del paesaggio.

Schizzo dello sviluppo residenziale ad ovest



I nuovi tessuti residenziali

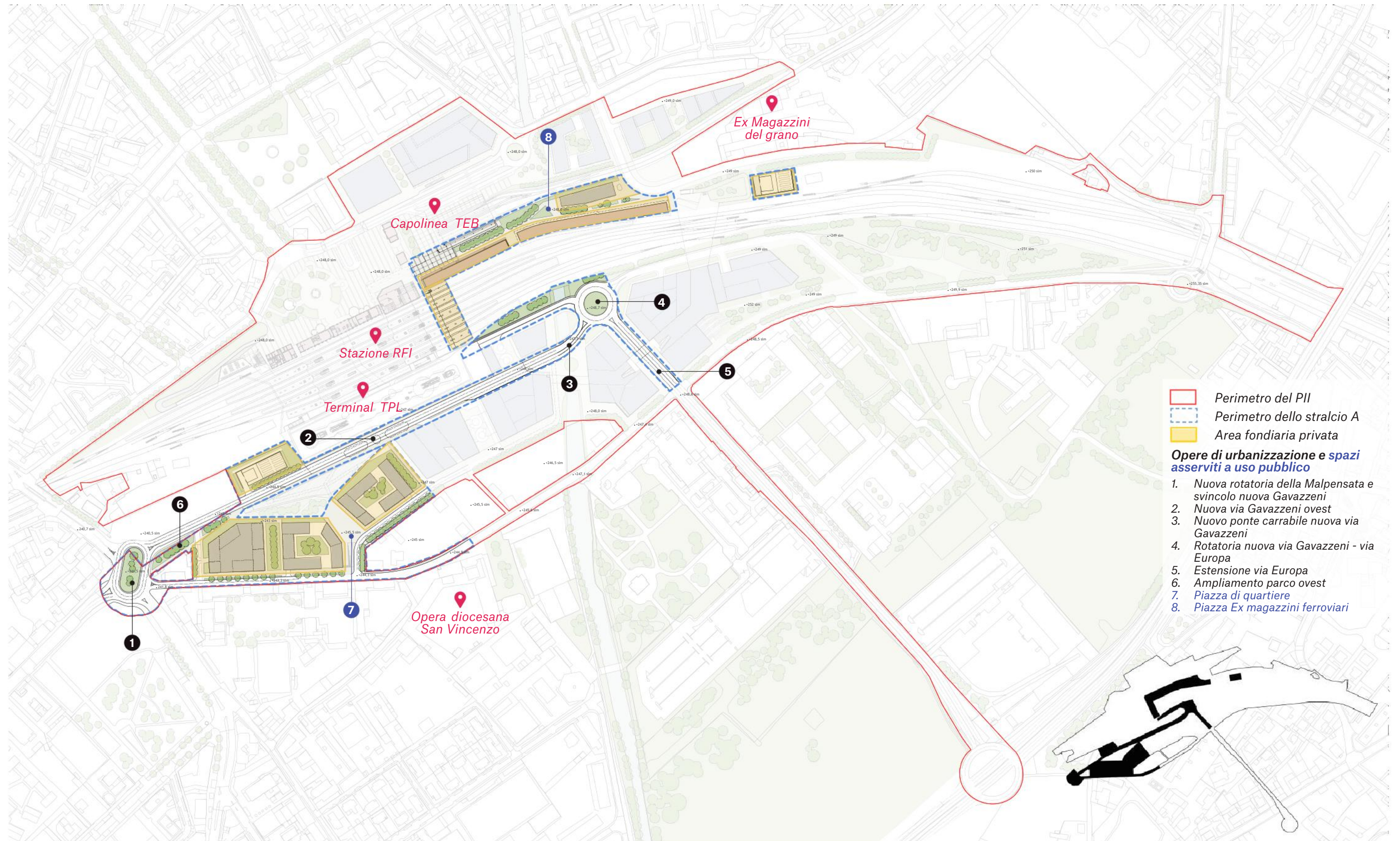


I nuovi tessuti residenziali



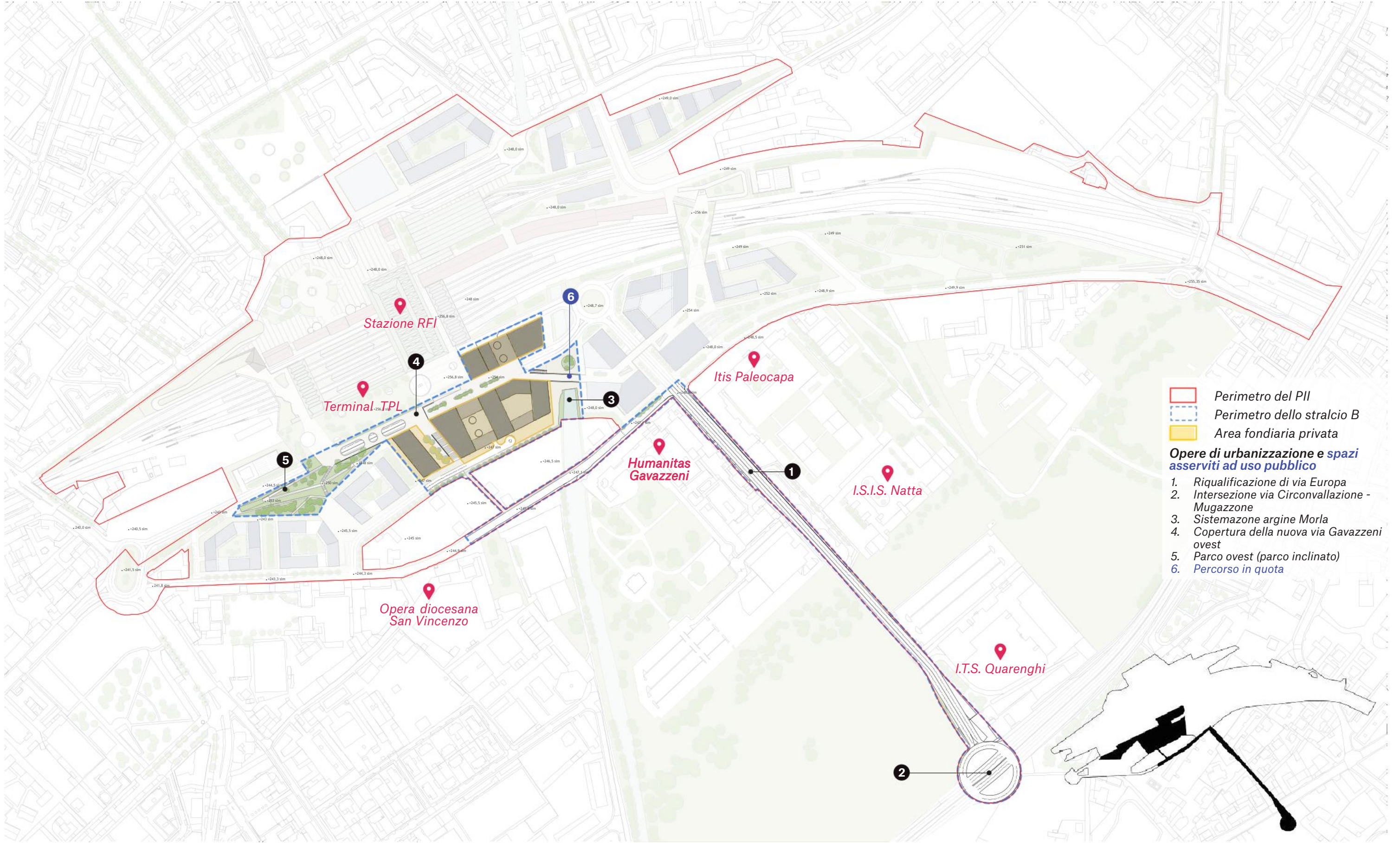
Gli stralci funzionali

Stralcio A



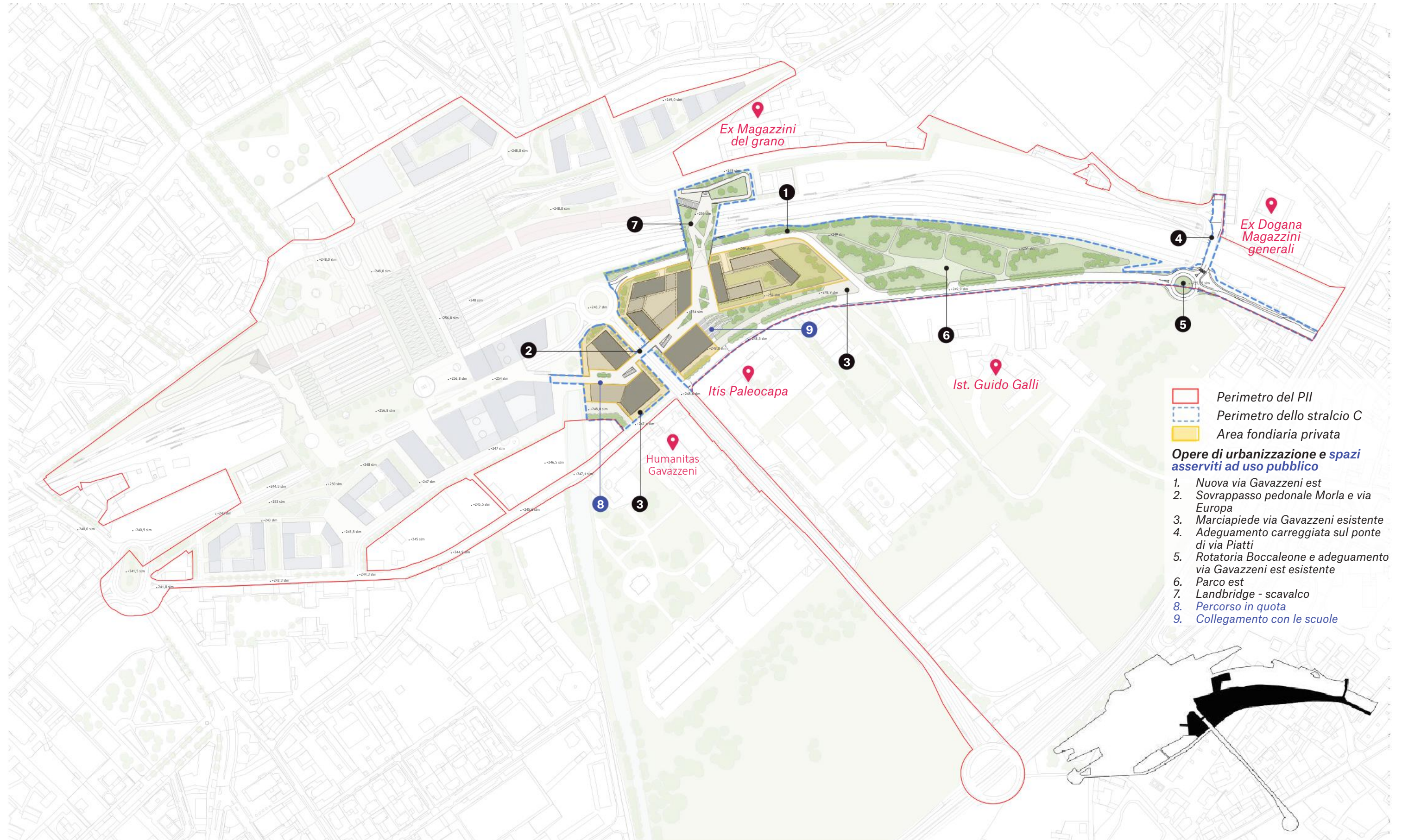
Gli stralci funzionali

Stralcio B



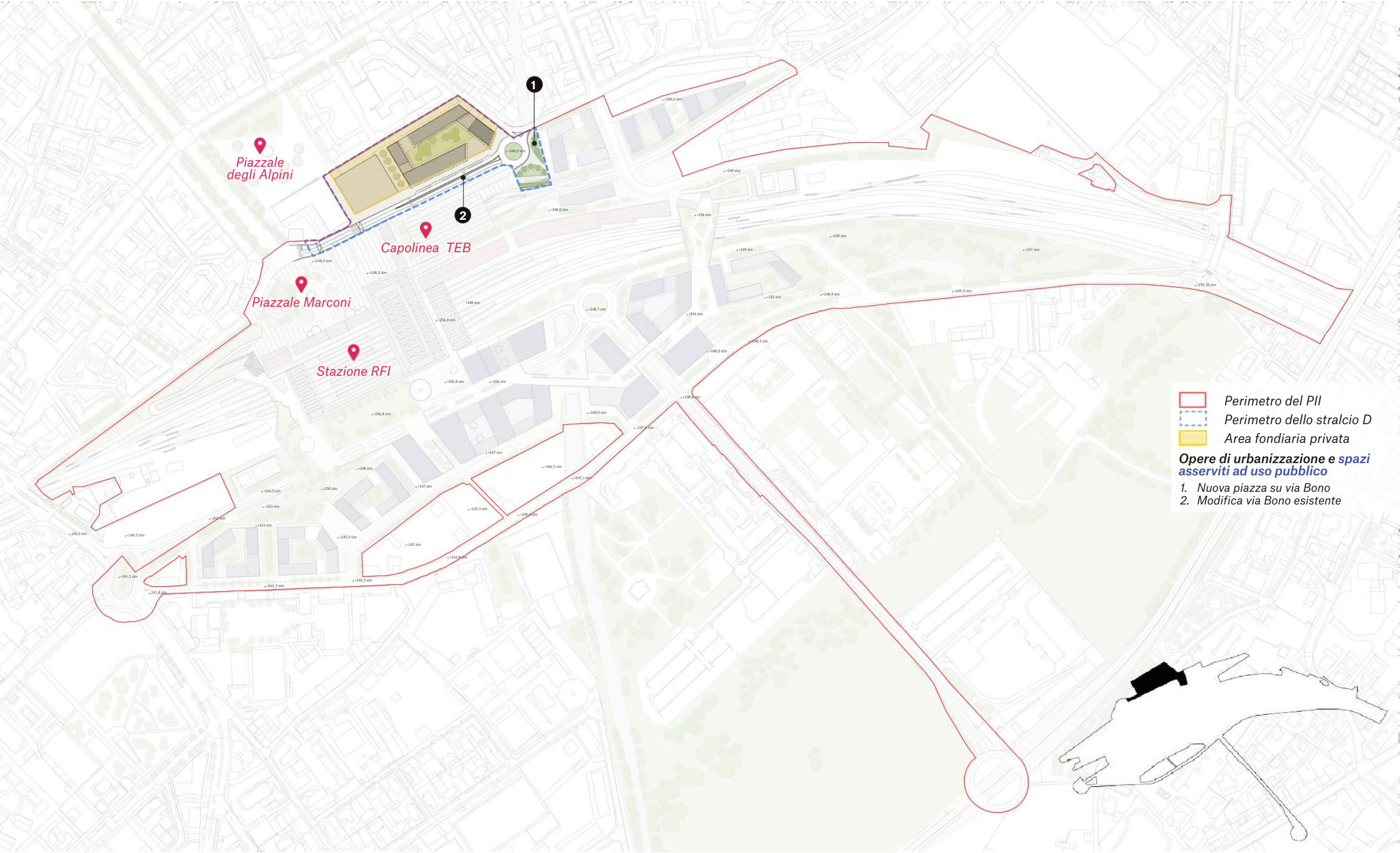
Gli stralci funzionali

Stralcio C



Gli stralci funzionali

Stralcio D



Gli stralci funzionali

Stralcio E

