

<b>PN più facile</b> <i>perché</i> <b>Mobile</b>		Area vasta	Pedonalità e ciclabilità	Trasporto pubblico	Idee
		Flussi, connessioni, accessibilità	Bambino, anziano, diversamente abili	Trasporto pubblico: fruizione e funzionalità	Circolazione e movimentazione
<b>Saperi</b>	<b>da Condividere</b> <i>analisi, monitoraggi ed esplorazioni progettuali già condotte</i>	Analisi dedicate a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Piano nazionale della sicurezza stradale</li> <li>incidentalità (Osservatorio regionale),</li> <li>connessioni ecologiche (Comune).</li> <li>traffico di attraversamento (Comune – ing. Honsell)</li> </ul> Esplorazioni progettuali: <ul style="list-style-type: none"> <li>Piano urbano della mobilità comunale (linee guida).</li> <li>Progettare per la lentezza – atti del convegno dedicato alle barriere edilizie e all’utenza ampliata (Associazione ICTUS).</li> <li>Workshop Città complessa.</li> <li>Progetto del parco urbano di collegamento e sistemazione del verde tra Porcia, Pordenone e Cordenons.</li> </ul>	Analisi ed esplorazioni progettuali condotte da:: <ul style="list-style-type: none"> <li>FIABA Fondo italiano abbattimento barriere architettoniche.</li> <li>Rapporto bici in città (Fiab, Legambiente, CittàinBici). Nello studio è stato utilizzato il nuovo indicatore modal split: misura il numero degli spostamenti effettuati in città con i diversi mezzi di trasporto, raggruppando quelli fatti a piedi, in bici e con il trasporto pubblico come sostenibili (da integrare con dati sul contesto).</li> </ul> Risorse: <ul style="list-style-type: none"> <li>opportunità del bike sharing e del pedibus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reale utilizzo del mezzo pubblico (chi lo usa e come)</li> <li>Utilizzo degli “utili” della azienda partecipata e tipologie di investimento.</li> <li>Situazione dell’offerta: linee, tempo di viaggio, frequenza, luoghi attrattori/partenza-destinazione, copertura territoriale, distanza della fermata, accoglienza della fermata, sicurezza della fermata e nel tragitto per raggiungerla, n° utenti per classi tipologiche, qualità del mezzo, flusso del traffico veicolare, corsie riservate al TPL (km e ubicazione), numeri del servizio extraurbano, intermodalità fermata, soddisfazione utenti, popolazione notturna e diurna.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tesi di Laurea.</li> <li>Buone pratiche da diffondere: dall’esterno verso l’interno (es. “case di quartiere” di Torino) e dall’interno verso l’esterno (es. esperienze di hub di cooperative locali).</li> </ul>
	<b>da Costruire</b> <i>analisi, monitoraggi ed esplorazioni progettuali ancora da condurre</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definizione di area vasta: conurbata/sfrangiata; confini e attrattività; dimensione sovralocale, provinciale, regionale, nord-est.</li> <li>Componenti e flussi di traffico: movimento e sosta, itinerari e mete, uscite ed entrate, lavoro-scuola-svago.</li> <li>Classificazione funzionale delle strade in base al loro uso reale e alle componenti di traffico (traffico pesante e auto, mobilità soft).</li> <li>Uso finalizzato del ring.</li> <li>Connettività dei servizi principali (ospedali, scuole, parcheggi, stazioni, eccellenze ambientali).</li> <li>Grado di accessibilità per diversamente abili e utenza debole.</li> <li>Mobilità delle cose: il km 0 dell’area vasta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di ciclisti quotidiano e reale uso dei percorsi cilabili.</li> <li>Monitoraggio della percezione dell’utenza (ciclisti, pedoni): criticità e reali opportunità della ciclo-pedonalità (questionario).</li> <li>Biciplan</li> <li>Mappa delle barriere architettoniche (da costruire con l’ascolto del fruitore e la collaborazione tecnico-utente).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impatto ambientale dell’intero ciclo di vita del mezzo (produzione, funzionamento/carburante, manutenzione, smaltimento).</li> <li>Mappa delle linee urbane ed extraurbane.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I luoghi di scambio di idee (es. associazioni sportive, casa dello studente, Cinema Zero, Biblioteca, ecc...): quanti e quali sono, come si relazionano tra loro, cosa li caratterizza.</li> </ul>
	<b>Pro-vocazioni</b> <i>Domande: alla città, per la città</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gli effetti della congestione del traffico chi li paga?</li> <li>Come sarà utilizzata la “bretella sud”?</li> <li>E’ necessaria la gronda nord?</li> <li>C’è effettivamente un traffico di attraversamento della città? Quale quota è utile e quale è parassita?</li> <li>Possiamo fare a meno dei parcheggi su strada?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Che città vogliamo? Da questa domanda parte qualunque tipo di pianificazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quali sono i vantaggi dell’uso del trasporto pubblico? Quali dovrebbero essere per renderlo un mezzo alternativo all’auto?</li> <li>Un sistema di circolazione ad anello con direttrici verso i quartieri: è gradito agli utenti attuali? E a quelli potenziali?</li> <li>Perché non esistono corse più frequenti effettuate con autobus più piccoli ed ecologici?</li> <li>La copertura dei servizi è sufficiente?</li> <li>Infomobilità: su quali tecnologie conviene investire?</li> <li>Cosa ne pensano del trasporto pubblico i non utenti?</li> </ul> Perché non sperimentare: <ul style="list-style-type: none"> <li>centro chiuso per un dato tempo e autobus gratis,</li> <li>accesso al centro solo se presenti quattro persone in auto,</li> <li>chiusura delle strade di accesso alle scuole.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le “idee” rendono Pordenone un luogo centrale rispetto al territorio provinciale? Il PRGC può indagare l’effetto gravitazionale delle “idee” rispetto l’area vasta?</li> <li>Quanto sappiamo/conosciamo del mondo creativo dei giovani che non gravitano attorno ad associazioni?</li> <li>Mobilità delle idee e idee mobili - C’è una partenza, un arrivo, uno stare e un circolare, un dentro e un fuori (nel piccolo centro o nell’area vasta): quali sono gli aspetti delle “idee” da esplorare e che ne definiscono la “mobilità”?</li> <li>Aree dedicate ad aggregare e circolare idee - centro di Torre, Parco Galvani e spazi Bertossi: ma bastano?</li> </ul>
<b>Situazioni</b>	<b>Opportunità Criticità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiera: in occasione dei diversi eventi il traffico si congestiona.</li> <li>Interporto/centro intermodale: impatto ambientale nell’intorno (confluenza del traffico pesante).</li> <li>Centro: attraversamento parassita; accesso a piazza Cavour (da via Brusafiera/Bertossi) ostruito</li> <li>Rete: connessioni ciclo pedonali carenti, barriere architettoniche anche nei pressi dei principali servizi, trasferimenti est-ovest/nord-sud intensi.</li> <li>Ferrovia: alternativa la traffico pesante su gomma.</li> <li>Noncello: possibile via</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastrutturazione e funzionalità inadeguate di piste e percorsi: incompleti, discontinui e non interconnessi, insicuri per ciclisti e pedoni abili, scarsamente accessibili per diversamente abili; promiscuità nell’uso eccessiva (e sgrabata); scarsa visibilità nella prossimità di molti incroci, pericolosità delle barriere di protezione.</li> <li>Tratti e collegamenti critici: Pordenone e Fiume Veneto (non praticabilità), Pordenone-Procia-Cordenons (assenza), via Damiani e via Nuova di Corva (incompletezza), viale Grigoletti e via Colonna (scarsa visibilità), via Candiani (occupata da interventi), piazzetta Cavour (non accessibile da via Brusafiera/Bertossi)</li> <li>Ring: non precedenza al pedone, percorrenza e attraversamenti insicuri su quasi tutti i tratti.</li> <li>Zone 30 km/h inefficaci (basate solo sul “colore”).</li> <li>Inquinamento (malattie respiratorie).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Territorio servito in modo disomogeneo (frazione di Villanova ben servita, frazione di Torre mal servita).</li> <li>Viabilità disincentivante per il trasporto pubblico (assenza di corsie protette almeno verso i nodi nevralgici)</li> <li>Scarso appeal: tempi di percorrenza lungo, culturalmente percepito come “out” (solo per anziani e studenti) con dubbia economicità e valore ambientale, coincidenze improbabili, sovraffollamento di alcune corse.</li> <li>Errata collocazione dei terminal.</li> <li>Inquinamento prodotto da alcuni mezzi.</li> <li>Difficile fruibilità del servizio per anziani disabili mamme con passeggini.</li> <li>Manca infomobilità dedicata</li> <li>Difficoltà di interrelazione tra orari scolastici e orari degli autobus.</li> <li>Trasporto pubblico poco integrato nella vita di città.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficoltà di comunicazione e poco scambio tra progetti (potenziare la parte web).</li> <li>Mancanza di sedi per le realtà organizzate, spazi - centri di aggregazione (solo due) ed un ostello per i giovani.</li> <li>Scarso ascolto del mondo giovanile (progetti imposti e “calati” es. Skatepark).</li> </ul>
	<b>Percezione Fruizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficoltà di orientamento nel raggiungere i servizi di carattere e interesse territoriale (ospedale, parcheggi).</li> <li>Città organizzata per quartieri (storici), con un centro di riferimento comunale.</li> <li>Ragionevole la dimensione della conurbazione nel funzionamento efficace ed efficiente della mobilità.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Centro storico: disagio dovuto alla convivenza tra fruitori diversi, abusato anche da ciclisti.</li> <li>Scarso utilizzo della pista ciclabile (poca praticabilità, a volte occupate da auto) e dei mezzi alternativi all’auto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trasporto pubblico e bicicletta sono un bene pubblico da valorizzare.</li> <li>La città dovrebbe essere a servizio del trasporto pubblico perchè il trasporto pubblico possa essere a servizio dell’utente.</li> </ul>	Lo spazio “pluriusabile”: <ul style="list-style-type: none"> <li>per le idee - flessibile, pronto alla modifica, versatile (partire da spazi in disuso);</li> <li>per l’operatività - organizzato, aperto a tutti (singolo o gruppi), riconoscibile (di qualità e in luoghi di qualità);</li> <li>per la virtualità - piattaforma indipendente dall’Istituzione (incubatore virtuale per i residenti del Friuli Occidentale).</li> </ul>
	<b>Luoghi Significati</b>	Aree <ul style="list-style-type: none"> <li>Centro città</li> <li>Mulino presso la stazione</li> <li>Ospedale</li> <li>Centro direzionale Galvani / Bronx</li> <li>Aree pedonali e ciclabili (esclusive)</li> <li>Interporto e centro logistico</li> </ul> Assi <ul style="list-style-type: none"> <li>Ferrovia, SS13 e superstrada ad essa parallela</li> <li>Ring, Assi di accesso al centro città</li> <li>Noncello e sistema delle acque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collegamenti con area vasta</li> <li>Centro storico: regole di fruizione pluriutente</li> <li>Ring</li> <li>Zone a Traffico Limitato</li> <li>Zone a 30Km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapporto urbano-extraurbano</li> <li>Aree scolastiche.</li> <li>Ring (possibilità di percorrerlo in ambo i sensi?)</li> <li>Periferie</li> <li>Nodi nevralgici (da connettere con corsie protette): Ospedale, Stazione, Fiera, Capolinea di Piazzale Ellero, tragitto viale Grigoletti - Don Bosco - terminal intermodale</li> </ul>	Infrastrutture/Strutture importanti per lo sviluppo di idee: <ul style="list-style-type: none"> <li>Biblioteca (da ampliare), Palazzo Badini</li> <li>Parco San Valentino</li> <li>Fiera, Grandi aree industriali</li> <li>Deposito Giordani</li> <li>Ex Cerit (da valorizzare come spazio con mix di funzioni)</li> <li>Cinema Zero</li> <li>Villa Cattaneo (per contaminazione tra generi musicali)</li> <li>Cotonifici (Torre, Amman)</li> <li>Villaggio del Fanciullo</li> </ul>

<b>PN più facile</b> <i>perché</i> <b>Mobile</b>		Area vasta	Pedonalità e ciclabilità	Trasporto pubblico	Idee
		Flussi, connessioni, accessibilità	Bambino, anziano, diversamente abili	Trasporto pubblico: fruizione e funzionalità	Circolazione e movimentazione
<b>Attenzioni</b>	Obiettivi generali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intervenire sulla grande viabilità per migliorare la viabilità locale urbana (due livelli: territoriale-urbano)</li> <li>Riorganizzare la domanda di traffico considerando nell'offerta il mix auto - trasporto pubblico – ciclopedonalità e una migliore logistica-combinazione di iniziative/eventi.</li> <li>Trasferire una quota del traffico su gomma (auto) ad altri sistemi (per il traffico pesante: treno; per il traffico casa-lavoro o casa-scuola: bicicletta).</li> <li>Valorizzazione dal punto di vista turistico i percorsi dei laghi (dai magredi di Cordenons alle risorgive di Porcia) e la ciclopedonalità da montagna a mare.</li> <li>Potenziare l'infomobilità (sistemi informativi al servizio della mobilità): localizzazione e disponibilità di parcheggi, limitazioni all'accesso, servizi ed eventi principali, itinerari principali e alternativi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coinvolgere i portatori di interesse e le associazioni specializzate (Fiab, Fiaba, A ruota Libera) nella fase della progettazione</li> <li>Maggiore tutela dei fruitori ciclo-pedonali: ridurre l'inquinamento per rispettare la salute, riduzione del traffico veicolare (favorendo l'autobus anche con corsi preferenziali, incentivando navette e parcheggi scambiatori), protezione dell'utenza debole nei tratti a maggiore traffico (soprattutto se pesante).</li> <li>Riscoprire le relazioni attraverso la centralità nella vita urbana di pedoni e ciclisti.</li> <li>Rendere la città bike friendly: collocare più porta biciclette, inserire semafori che indicano la precedenza alla bici, segnalare scorciatoie, marketing dedicato, colonnine per gonfiaggio bici, aree attrezzate per appendere bici in caso di riparazione, possibilità di nolo di "carretti a traino" per la spesa (con prenotazione on-line).</li> <li>Incentivare l'educazione e la cultura alla ciclopedonalità: definire regole per i diversi fruitori, chiudere le strade in prossimità delle scuole sostenendo l'uso di bici e pedibus.</li> <li>Collegare il piano della mobilità con il piano della mobilità scolastica (favorire i collegamenti per trasferimenti scolastici, soprattutto per la fascia di 10-14 anni).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rendere il trasporto pubblico locale amico del cittadino.</li> <li>Ripensare la "fruizione": favorirne l'uso per chi non ha reddito o non ha l'auto (gratuità di un certo numero di viaggi).</li> <li>Migliorare l'offerta con attenzione ai diversi aspetti: accoglienza/estetica di mezzo e pensilina; accessibilità sicura/agevole alla fermata; funzionamento e organizzazione (integrazione taxi, car sharing, servizio a chiamata, bus aziendali, coincidenze/facilità di scambio/frequenza, servizio dedicato, fasce orarie razionalizzate rispetto alle esigenze; tariffazione per reddito, per km, per virtuosità, per minuti, per zone, con timbro alla fermata o scolarità del pass; biglietto elettronico).</li> <li>Incentivare l'intermodalità: parcheggi delle bici vicino alle fermate, possibilità del trasporto della propria bici, nolo dell'auto elettrica principalmente per chi usa solo l'autobus non avendo l'auto (prenotazione on-line).</li> <li>Incentivare l'uso del mezzo pubblico (politiche urbane attente, corsie preferenziali,...) e disincentivare l'uso dell'auto privata.</li> <li>Strutturare le linee integrando ai percorsi circolari quelli diametrali con un disegno preciso, integrare il trasporto urbano con quello extraurbano.</li> <li>Sincronizzare i semafori con il trasporto pubblico locale (GPS).</li> <li>Destinare un'informazione precisa agli utenti occasionali (per turismo, per lavoro, per Università)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veicolare, integrare, interagire, ascoltare (soprattutto i giovani), contaminare, mescolare, collaborare: necessarie sia strutture fisiche che virtuali.</li> <li>Individuare luoghi dedicati al co-working.</li> <li>Creare spazi e occasioni di convivenza civile in cui le idee possano emergere e trovare terreno fertile (es. "casa delle associazioni", urban center).</li> <li>Promuovere lo scambio indipendente e aperto di idee (oltre al sito web del Comune: nuovo sito blog con design qualificato).</li> <li>Riconoscere e ricompensare le idee dei cittadini quando queste portano un miglioramento e dei guadagni per la collettività.</li> <li>Incentivare la movimentazione di idee e l'infomobilità nei quartieri periferici: importanza del connettere identità culturali differenti rispettando le diversità (anche territoriali).</li> <li>Promuovere iniziative – festival - che "movimentano idee" (es. Pordenone Legge, mappa in strada/Città complessa, concorso dedicato al verde/Scuole superiori, ecc...).</li> <li>Destinare spazi per i giovani, per la musica e le arti grafiche (es. Borgo Sant'Antonio).</li> </ul>
	Obiettivi per la progettazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrare le indicazioni del Piano Regolatore con il Piano urbano della mobilità in quanto interdipendenti (servizi/mobilità d'area vasta).</li> <li>Decongestionare l'interporto.</li> <li>Re-interpretare la Pontebbana come strada urbana a servizio della città.</li> <li>Integrare/completare i percorsi ciclabili (piste ciclabili) per connettere: i quartieri tra loro, i luoghi di riferimento collettivo (Ospedali, Questura, Università), il verde e i servizi dei comuni limitrofi.</li> <li>Individuare percorsi "dedicati" ai trasporti pubblici, anche alternativi a quelli odierni (carente il servizio ai quartieri, sovrabbondanti sui percorsi ad anello).</li> <li>Eliminare le barriere architettoniche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Completare rete ciclabile tra centro e periferia.</li> <li>Rivalutare lo spazio urbano disponibile per il pedone e il ciclista attraverso la riorganizzazione dei parcheggi: eliminare i parcheggi su strada dentro il ring (parcheggi coperti per i residenti, sosta consentita ai soli mezzi commerciali), parcheggi all'esterno per chi lavora incentro servito da bus/navetta al costo equivalente del parcheggio</li> </ul> <p>Interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>istituire il percorso ciclo-pedonale nel verde del Noncello,</li> <li>realizzare pista ciclabile in via San Valentino - via Piave,</li> <li>completare la pista ciclabile in piazza Risorgimento,</li> <li>sistemare i marciapiedi in tutta Pordenone (radici, asfalto, ecc.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrare le indicazioni del Piano Regolatore con il Piano urbano della mobilità in quanto interdipendenti (servizi/mobilità d'area vasta).</li> <li>Coniugare la forma/struttura urbana con le esigenze di uso funzionale/efficiente del trasporto pubblico: dimensione del bacino da servire e caratterizzazione delle diverse aree (forma della conurbazione, forma dei quartieri, densità e localizzazione dei servizi).</li> <li>Convertire i parcheggi in strada (ring) in corsia per autobus o piste ciclabili.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ridurre l'uso territorio e promuovere una maggiore leggerezza - flessibilità nell'uso dei contenitori esistenti (partire dai luoghi di idee).</li> <li>Avviare processi di rigenerazione e trasformazione urbana (es. Fiera, ex IACP, Zanussi).</li> <li>Creare padiglioni/stanze urbane (con marchio riconoscibile) in cui trovarsi, studiare, lavorare, confrontarsi, far circolare idee attraverso iniziative micro/macro (es. nei parchi e aree di qualità).</li> <li>Recuperare il parcheggio dietro la biblioteca per creare un deposito libri.</li> <li>Rendere i parcheggi scambiatori "interattivi" e pluriuso (favorire gli usi temporanei).</li> <li>Preservare il verde esistente intorno all'interporto (usato per coltivazioni ortofrutticole biologiche).</li> </ul>
	Criteri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intermodalità e infomobilità.</li> <li>Sostenibilità "logistica" nelle scelte localizzative dei servizi.</li> <li>Moderazione della velocità.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interconnessione (soprattutto con comuni limitrofi)</li> <li>Fruibilità funzionale.</li> <li>Riconoscibilità.</li> <li>Semplicità (easy e smart)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intermodalità (bus, bici, auto elettrica)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flessibilità, versatilità, pluriusabilità</li> <li>Usi temporanei</li> <li>Riconoscibilità</li> </ul>
<b>Opzioni</b>	Convergenze Divergenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collegamento del centro commerciale alla SS13: realizzare o impedire?</li> <li>Più strade per ridurre il traffico o meno traffico su meno strade?</li> <li>Estendere il ring oltre il Noncello?</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Meglio un mezzo piccolo (più distribuibile lungo la rete stradale) o più grande (più utenti)?</li> <li>Filobus sul ring?</li> <li>Biglietto economico o troppo caro?</li> <li>Preferibile un percorso diametrale o ad anello?</li> <li>Più efficace moderare il traffico e limitare con barriere o dissuasori (es. restringimenti di carreggiata) o educare i giovani ad una guida attenta al mezzo pubblico?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cotofinico veneziano (Borgomeduna): intervento possibile o impossibile? Gestibile o ingestibile? Adatto o fuori scala? Il Piano Regolatore dovrebbe creare un sistema di mobilità che renda centrale strutture come questa?</li> </ul>
	Variabili Invarianti				
	Idee <i>da discutere</i> <i>da approfondire</i>	<p><b>Il ring:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>recuperare il percorso come spazio connettivo "soft" (più fruibile per l'utenza debole) attraverso la moderazione del traffico (tecnica "smart") incentivando gli assi di penetrazione - come via Ravedole, viale della Libertà, via Treviso, via Cappuccini (al termine dei quali sono collocati parcheggi) – e aggiornando i tratti più critici (viale Marconi);</li> </ul> <p><b>Analisi della domanda di mobilità per nuclei urbani minimi.</b></p> <p><b>Sistema di metrobus Pordenone-Porcia-Cordenons</b></p>	<p><b>Bici "aperte"</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Riutilizzare tutte le biciclette perse e ritrovate dai vigili urbani, riassetandole ed etichettandole come servizio cittadino, da lasciandole aperte in giro per la città, messe in rete con un chip.</li> </ul> <p><b>Patto impresa-lavoratore bikers (livello provinciale)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accordo tra imprese della zona e comune/provincia stessa per erogare buoni/incentivi ai dipendenti ciclisti.</li> </ul>	<p><b>Il fiume come opportunità per il trasporto ecologico</b></p> <p><b>Metrol di superficie veloce 8dalla stazione)</b></p>	