

Udine, la migliore città ciclabile

Indirizzi ed obiettivi per il triennio sociale 2012-2014

Premesse

Quando l'8 aprile 2011 ci siamo ritrovati assieme per fondare questa Associazione, abbiamo espresso le nostre comuni aspirazioni:

- poter vivere in una città a misura d'uomo;
- circolare in sicurezza con la nostra bici per le strade e nel traffico cittadino;
- usare quanto più possibile la bicicletta per muoversi in città e nel tempo libero;
- ricercare socialità e benessere nell'utilizzo della bicicletta;
- incentivare gli altri cittadini ad abituarsi all'uso della bicicletta.

Proprio per quest'ultima ragione ci siamo chiamati "aBicitUdine" ed abbiamo dichiarato questi principi nello Statuto associativo, facendone motivo della nostra unione e della nostra azione verso i cittadini udinesi ed i loro rappresentanti.

Ci siamo associati alla FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus per avere più forza nei confronti dei nostri interlocutori, per ottenere sostegno e servizi alla nostra azione e per poter offrire altrettanto alla FIAB stessa ed alle Associazioni consorelle.

Dopo un iniziale breve periodo di intensa attività, legata soprattutto alle iniziative nazionali FIAB, il Consiglio Direttivo, assieme ad altri soci attivi, ha intrapreso un cammino di analisi della realtà ciclabile e sociale udinese nonché della nostra situazione associativa. Successivamente, tenendo conto della realtà, delle possibilità e delle potenzialità emerse dal territorio, dalla società udinese e dall'Associazione, è stata individuata una meta possibile verso la quale convergere la nostra azione negli anni futuri attraverso concreti obiettivi strategici e operativi, da attuare in tutte le attività sociali.

Per concretizzare quindi il nostro sogno collettivo, progetteremo, organizzeremo e realizzeremo insieme azioni efficaci e durature nel tempo, significative per il reale miglioramento della qualità urbana e della vita sociale udinese nonché qualificanti per la nostra Associazione.

In questo documento, presentato per la sua approvazione all'Assemblea dei soci del 20 gennaio 2012, si riporta sinteticamente il lavoro d'analisi svolto dal Consiglio direttivo di aBicitUdine e si dichiarano gli indirizzi, gli obiettivi strategici ed operativi che l'Associazione vuole perseguire per il triennio sociale 2012-2014.

Analisi dell'ambiente ciclabile della città di Udine e dintorni

L'associazione Legambiente ha collocato Udine al 18° posto di una graduatoria che valuta la ciclabilità delle città italiane, con 8,61 m di pista ciclabile ogni 100 abitanti; molto recentemente, sul quotidiano *Sole 24 Ore*, un altro Istituto di statistica ha posto la città al 16° posto delle città italiane per la migliore qualità della vita. Aldilà di quanto possano essere corrispondenti alle realtà queste classifiche, notiamo che gli udinesi usano abbastanza la bicicletta e non casualmente la città ha vinto il premio "Giretto d'Italia" 2011, promosso da Legambiente e FIAB, con la maggior percentuale di ciclisti transitati in determinati punti della città rispetto ai veicoli a motore (39,8%).

È fuor di ogni dubbio: Udine permette di utilizzare facilmente ed utilmente la bicicletta! Il territorio è pianeggiante, buona parte delle vie sono abbastanza larghe, il traffico urbano è intenso ma quasi mai congestionato, le distanze sono relativamente brevi tra i vari punti d'interesse quotidiano e di aggregazione. C'è una rete di strutture e servizi alla mobilità ciclabile di un certo livello: oltre 17 km di piste ciclabili in centro e più di altrettanti in periferia, c'è il bike-sharing (ancora poco utilizzato però), ci sono parcheggi per bici abbastanza diffusi. Il clima di Udine non è proibitivo per l'uso della bicicletta: mediamente 105 giorni all'anno si verifica una precipitazione piovosa, di durata varia, superiore a 1 mm e la temperatura media annua in città è di 13,5°C.

Sembra però che tutte queste opportunità siano in gran parte ancora poco colte dagli abitanti: secondo le statistiche eseguite dagli uffici comunali, solamente il 13% degli spostamenti in città avviene in bicicletta e a piedi. Pertanto è sempre l'auto che fa da padrona sulle strade cittadine, in quanto il 74% degli spostamenti avviene con mezzi privati a motore ed il possesso di tali mezzi è pari a 64 auto e 8 motocicli ogni 100 abitanti, bimbi compresi.

Questa concentrazione di mezzi privati comporta indiscutibilmente una serie di rischi e problemi preoccupanti. I rischi maggiori sono quelli per la salute, sia per chi circola nel traffico (incidenti, stress, ecc.), sia per chi ne subisce gli effetti (danni derivati dallo smog, dal rumore, dalla velocità, ecc.). I soggetti più a rischio ovviamente sono le cosiddette "utenze deboli" del traffico, cioè ciclisti e pedoni: solo pochi anni fa (2008) i VV.UU. di Udine registravano in città una media di circa 70 collisioni all'anno tra ciclisti e autoveicoli, gran parte con feriti e alcune mortali. In queste categorie di utenti, gli anziani ed i bambini hanno purtroppo la peggio. Oltre ad essere più vulnerabili per una minore capacità di attenzione/reazione alle situazioni di pericolo, subiscono con più danno le ingiurie al sistema respiratorio derivanti dallo smog e dalle polveri sottili.

I problemi sociali derivanti dallo strapotere del mezzo a motore si accentuano soprattutto nelle vie del centro storico, generalmente più strette di quelle periferiche e altrettanto trafficate. Non si tratta solo di percorrenza: i cittadini sentono particolarmente il problema del parcheggio. Nel centro molti edifici non hanno garage

di pertinenza o hanno pochi posti auto rispetto alle attuali esigenze dei condomini; quindi si brama una sistemazione in strada per le auto di famiglia, possibilmente davanti a casa e pure gratuita. I negozianti denunciano pari problemi: la mancanza di parcheggi dirotta la clientela verso i centri commerciali periferici e pertanto, a loro dire, il volume d'affari dei negozi del centro si è notevolmente ridotto. Queste situazioni si traducono in forti reazioni e polemiche quando si tratta di rimettere ordine alla circolazione e creare nuovi spazi stradali dedicati esclusivamente alla biciclette o aree urbane a traffico limitato.

I cittadini udinesi che privilegiano il mezzo a motore per spostarsi, nonostante i problemi gestionali ed i costi che comporta, hanno sicuramente anche altre giustificazioni culturali, sociali e personali contro l'uso della bici: c'è chi è un po' pigro chi ha problemi di salute, chi vuole ostentare del proprio status, chi ha paura di affrontare del traffico con mezzi poco "protetti", chi non vuole affrontare il clima della giornata, chi ha necessità di trasportare cose, ecc.. Ovviamente non ha questi problemi chi utilizza la bici e ci ha lasciato le sue risposte nei questionari recentemente distribuiti dalla FIAB. Il motivo più incentivante per l'uso della bici tra gli udinesi è il salutare beneficio psico-fisico dato dalla pedalata: è nelle motivazioni di oltre il 50% degli utilizzatori; la seconda ragione è il piacere di pedalare e di uscire in bici, indicata dal 37% degli intervistati. Tutte le altre ragioni vengono in secondo ordine: la soluzione ai problemi del traffico, il miglioramento dell'ambiente, ecc. Il costo elevato della benzina e dell'auto in genere non è assolutamente un motivo per cambiare mezzo di trasporto e la bici non è usata in alternativa ai mezzi pubblici, anche se carenti nelle zone d'interesse. Chi invece usa la bici perché non ha altri mezzi (10% degli intervistati),... non ha ragioni diverse da questa!

Per il ciclista udinese, il traffico, la mancanza di sicurezza, lo smog o anche i furti non sono fattori disincentivanti all'uso della bici. Casomai, il 21% degli intervistati ha dichiarato che il vero problema è il clima sfavorevole della giornata o delle stagioni, tutto il resto ha meno importanza. Certo, il 30 % degli intervistati userebbe di più la bici se ci fossero più piste ciclabili e meno traffico, ma non per questo la lasciano sempre chiusa nel garage. Tutti questi dati sono però basati su un numero ristretto di intervistati, insufficiente ad garantire un campione realmente rappresentativo.

Udine è attraversata da un paio di itinerari ciclabili turistici di rilevanza regionale, inseriti nella Rete delle Ciclabili di interesse regionale – ReCIR, lo strumento di pianificazione regionale ancora solamente adottato dalla Giunta ma mai presentato al Consiglio regionale per la sua approvazione. Il più importante è la Ciclovía Alpe Adria (FVG1) che collega Tarvisio a Grado, sul quale si stanno concentrando una serie di iniziative politiche, imprenditoriali e di marketing per attirare turisti specialmente dal Nord Europa; l'altro itinerario, che attraversa il Friuli da Sacile a Stupizza, collegandosi con la Slovenia (FVG4), riscontra invece meno successo di pubblico ed è ancora in gran parte incompleto. Ulteriori itinerari ciclabili realizzati dalla Provincia

dipartono dalla periferia Udine verso il territorio circostante: la ciclabile delle Rogge verso Reana del Rojale, l'Ippovia verso Buja compresa nell'itinerario FVG1, la Udine-Cividale compresa nell'itinerario FVG4. Altri sono in corso di realizzazione, come la ciclabile che collega Pradamano e gli itinerari verso Povoletto, mentre ben poco è stato realizzato per pedalare verso i Comuni a sud ed a ovest della città. Nessuno di questi frequentati itinerari è però adeguatamente segnalato per i ciclisti, così come le piste ciclabili cittadine non hanno indicazioni verso dove possono portare.

Analisi interna alla nostra Associazione

Alla fine del primo anno sociale di attività (30 novembre) la nostra Associazione aveva 62 soci iscritti, ordinari e familiari. La composizione è equilibrata: ci sono 29 donne e 33 uomini, la cui età media è rispettivamente di 53 e 54 anni. I giovani al di sotto dei 35 anni sono tre: pochi, purtroppo, ma anche gli anziani oltre 65 anni non sono tanti, 6 in tutto. Possiamo dire che la nostra associazione è composta da persone di mezz'età: la fascia più presente è quella tra i 50 e i 59 anni (45%), mentre il 18% ha meno di 50 anni. Gran parte dei soci sono ancora attivi nel mondo del lavoro: i pensionati sono solo il 24%. Le attività più esercitate sono quelle d'ufficio nel settore privato (30%), ma ci sono diversi dipendenti pubblici, medici, insegnanti (complessivamente 19%) e una discreta presenza di liberi professionisti (8%). Dalla tipologia di attività lavorativa si può facilmente comprendere che i soci hanno un livello culturale abbastanza elevato: una ristrettissima minoranza ha frequentato solamente le scuole dell'obbligo, mentre il 47% ha almeno la laurea breve.

Il 53% dei soci ha dichiarato che si iscrive alla nostra Associazione principalmente per sostenere la mobilità ciclabile cittadina, ma l'interesse prioritario per i viaggi e le escursioni in bici rimane comunque notevole, pari al 45%. Molto meno incentivanti sono gli sconti e gli altri vantaggi che la nostra tessera permette, forse perché questi attualmente sono ancora pochi. Anche se non abbiamo riscontri diretti, buona parte dei nostri soci utilizza quotidianamente la bicicletta e sono determinati a promuoverne l'uso: questo instaura un clima positivo e motivante all'interno dell'Associazione.

Il profilo del socio-tipo di aBicitUdine che si ricava dai dati dimostra che è interessato principalmente alla mobilità ciclabile cittadina ma non disdegna l'uscita in bici con gli amici o la famiglia; è inoltre una persona attiva, in grado di essere protagonista nella propria società.

Infatti, i soci più impegnati, compresi i membri eletti del Consiglio Direttivo, sono almeno una dozzina, pari al 20% degli associati: un valore nettamente più elevato della media regionale, dove, da analisi condotte nel 2009, solo il 5-6% dei soci collabora attivamente alla vita associativa. Soprattutto la buona volontà e l'azione di queste persone, grazie anche al consenso ed alla disponibilità degli altri soci, ha permesso all'Associazione di compiere i suoi primi importanti passi: questa dimens-

ione sociale, positiva e attiva, è stata finora il punto di forza principale di aBicitUdine! Abbiamo inoltre idee nuove, sia per le attività sociali, sia promuovere la ciclabilità cittadina, sia per dare a chi si iscrive all'Associazione nuove opportunità o vantaggi; crediamo di avere anche la forza e la competenza per portarle avanti nel tempo, trattandosi di iniziative relativamente semplici da realizzare, di seguito esposte.

Un limite a quanto sopra dichiarato potrebbe essere determinato dall'età media dei soci, in quanto le energie non sono più quelle giovanili ed anche l'adeguamento all'uso delle nuove tecnologie, alle nuove strategie di comunicazione ed alle novità sociali e di costume è generalmente più lento che nei giovani (con le dovute eccezioni...!). Inoltre, il tempo che la parte composta dai soci lavoratori può dedicare alle attività in Associazione è decisamente inferiore a quella dei soci pensionati: quest'ultimi però hanno dimostrato vivacità e pro positività e quindi non si farà a meno del loro importante supporto. Infine, non abbiamo ancora tanti fondi da investire nelle nostre attività e l'Associazione non è ancora molto nota nel panorama udinese.

Abbiamo la fortuna di vivere in una città dove buona parte della popolazione condivide l'idea di utilizzare di più e meglio la bici rispetto al veicolo a motore ed addirittura al mezzo pubblico. L'Amministrazione comunale udinese ascolta questo messaggio ed ascolta anche noi. Infatti sta intraprendendo importanti iniziative e opere a favore della ciclabilità, inserite nel nuovo piano della Mobilità Urbana. Inoltre, ci sono tante occasioni pubbliche, spazi e modi per poter propagandare liberamente il nostro messaggio e dobbiamo sfruttarle al meglio.

Sembrerebbe quest'ultima una situazione quasi ottimale se non ci fosse una forte opposizione preconcepita all'azione pro bici da parte di alcune categorie imprenditoriali e politiche, sostenute anche da una parte minoritaria della cittadinanza. C'è chi non riesce a staccarsi dall'uso della macchina o non vuole rinunciare al facile parcheggio sotto casa nella pubblica via. Si nota anche disinteresse e disinformazione da parte di una altra porzione della cittadinanza, che comunque non utilizza la bicicletta e non intende prendere posizione sui temi scottanti della mobilità cittadina. Tra i soci però non c'è tanto timore che le nuove ciclabili o gli altri interventi sulla moderazione del traffico e sulla sicurezza siano cancellati qualora un nuovo assetto della *governance* locale fosse meno attento o addirittura ostile verso la mobilità ciclabile.

La meta (obiettivo strategico)

Considerati i nostri principi, i risultati ottenuti dalle indagini di conoscenza ambientale, sociale ed associativa, analizzate assieme le prospettive di sviluppo del futuro della città, le nostre capacità e possibilità, le opportunità che si possono cogliere, riteniamo possibile e desiderabile che **Udine diventi “la migliore città ciclabile d’Italia”**: non la città che ha più piste ciclabili o quella dove ci sono più ciclisti, ma **quella in cui si pedala meglio, con la migliore sicurezza, salubrità ed il massimo benessere possibile**.

Questa nostra visione fa intravedere **una città che offre più sicurezza, opportunità e vantaggi a chi usa la bici**, nella quale il rapporto tra i vari utenti della strada è armonioso, dove scegliere un mezzo di trasporto o un sistema di locomozione non è foriero di attriti tra le persone, di antagonismi, di egoismi, di azioni di partito, di classificazioni pregiudizievoli e fuorvianti. Vogliamo che **Udine sia quindi un luogo dove si usa molto la bici per vari scopi**; per questo motivo ai primi posti delle attenzioni e delle azioni dei cittadini e delle Amministrazioni pubbliche locali deve esserci **la sicurezza per tutti nel traffico e un migliore governo della mobilità nel territorio comunale, a tutela della cosiddetta utenza debole (pedoni e ciclisti) e della salubrità dell’ambiente urbano**. In particolar modo, vogliamo una migliore gestione delle piste ciclabili esistenti, riqualificando la loro qualità costruttiva, la loro fruibilità e la loro percorribilità.

Udine può legittimamente e ragionevolmente ambire a questa meta! Si tratta principalmente di **far cambiare opinione alla popolazione, iniziando a proporre un diverso modo di muoversi e convincendo le persone che l’utilizzo della bicicletta dà migliore qualità di vita, risparmio, benessere e gioia**.

Non è detto che le azioni che metteremo in campo permetteranno ad Udine di diventare la prima città ciclabile italiana nelle classifiche di chissà quale Istituto di statistica. Vorremmo però che **la situazione positiva di apertura, vantaggio e consenso all’uso della bici sia nettamente e positivamente percepita dai cittadini udinesi**. In definitiva, vorremmo che **Udine si ponga in cima alle città italiane per qualità della ciclabilità e per uso diffuso della bicicletta, piuttosto che per la sola quantità di piste ciclabili**.

Per città non ci riferiamo solamente al centro storico, ma anche ai quartieri periferici, alle vie di comunicazione principali, alle aree industriali/artigianali/commerciali e alle frazioni: tutte le aree devono essere coinvolte in questo processo di miglioramento, creando i collegamenti se non esistenti e permettendo anche in quegli ambienti un utilizzo sicuro e salubre della bicicletta. Vanno inoltre tenuti bene in considerazione le infrastrutture, le iniziative e le attenzioni pro bici che ci sono nei Comuni limitrofi ad Udine, in quanto vi abita una quota considerevole di persone che poi gravitano su Udine per lavoro, studio, servizi, acquisti o diletto.

Non abbiamo la pretesa di realizzare il nostro sogno da soli, **chiederemo ad altre persone, Associazioni, Enti, imprenditori, ecc. se vogliono condividere appieno il nostro obiettivo.** Se vorranno lavorare con noi, ritroveranno in aBicitUdine FIAB una realtà propositiva, cooperante e attiva.

Il raggiungimento di tale meta potrà portare molti vantaggi ed risultati utili per tutto il sistema urbano, sociale ed anche economico udinese, ma soprattutto agli utilizzatori della bicicletta ed ancor di più ai soci di aBicitUdine.

Nei confronti della città e della popolazione, il netto miglioramento delle relazioni sociali fra utenti della strada comporterà un minor livello di tensione fra le persone e quindi una maggiore vivibilità nelle strade cittadine. Se riusciremo inoltre a convincere molte persone a rinunciare al veicolo a motore per gli spostamenti brevi in città, guadagneremo tutti anche in salubrità e sicurezza, perché ci saranno meno veicoli in giro. Sostenendo infine la realizzazione delle ciclopiste ma soprattutto delle “zone 30” previste dal Piano della Mobilità Urbana-PUM del Comune di Udine, nel giro di pochi anni si dovrebbe raggiungere anche un livello accettabile di sicurezza nella circolazione, con minor rischio di incidenti.

Oltre a maggior sicurezza, vivibilità e salubrità, coloro che utilizzano spesso la bicicletta potranno avere una serie esclusiva di servizi e vantaggi: reti amiche di negozi e di altri operatori economici, turistici e commerciali, informazioni mirate per la circolazione e la sicurezza, vigilanza e segnalazioni a chi di dovere sulla qualità e manutenzione delle piste e dei parcheggi per le bici, possibilità di avere varie opportunità per il tempo libero in bici, da soli o con la famiglia, occasioni di approfondimento culturale e scientifico sui benefici e sui modi in cui si può usare la bici, ecc.

Ci auspichiamo infine che alcune idee relative ai servizi per la bicicletta o effettuabili con l'uso della bicicletta, facilitato rispetto a quello dei mezzi a motore, possano divenire vera occasione per realizzare iniziative economiche e dare lavoro, specialmente ai giovani.

Non dobbiamo farci distrarre dai nostri intendimenti e dai nostri obiettivi: pertanto valuteremo, di volta in volta, le occasioni, anche interessanti, che si potranno presentare in futuro per raggiungere i nostri scopi, scartando con risolutezza quelle che hanno poco a che fare con la nostra meta finale.

Indirizzi d'azione e obiettivi operativi verso la meta

Gli indirizzi d'azione hanno lo scopo di volgere l'attenzione dell'Associazione a determinati soggetti e non a 360 gradi, per concentrare verso di essi gli sforzi e le non abbondanti energie. Gli obiettivi operativi sono le azioni concrete che si metteranno in campo nel tempo nei confronti dei vari soggetti, per addivenire alla meta finale.

INDIRIZZO D'AZIONE VERSO I SOCI

- **garantire ai soci una serie di escursioni, servizi, vantaggi e informazioni che rendano effettivamente utile e conveniente associarsi;**
- **i soci debbono essere coinvolti in tutte le attività, specialmente quelle che comportano una grande visibilità, dispiego di forze, organizzazione o forte interessere per l'Associazione;**
- **in particolare, vogliamo coinvolgere i soci giovani in iniziative nelle quali le loro capacità e competenze potrebbero essere utilissime per la buona riuscita: questo come primo passo per un loro maggiore coinvolgimento in tutta la vita associativa.**

Obiettivi operativi

1. ricercare e gestire nel tempo una sede sociale permanente che ci permetta di incontrarci e svolgere le tipiche attività associative (segreteria, deposito, mostra permanente, incontri periodici, angolo informazioni, ecc.);
2. ricercare inoltre una sala da usare abitualmente o altro luogo adatto dove tenere incontri, proiezioni, corsi, ecc.;
3. creazione e gestione di un sito internet visibile a tutti con novità, comunicazioni, ma sul quale, in area riservata, i soci possono trovare informazioni e documentazione particolari;
4. programmazione e realizzazione di corsi per riparare la bici, per praticare attività fisica adeguata, per GPS o altre cose che si ritengono utili e importanti;
5. coinvolgere i soci con chiamate/comunicazioni dirette chiedendogli di prendere parte attiva alle iniziative più importanti che l'associazione potrà varare, a seconda della loro professionalità, capacità e indole;
6. per le famiglie e coloro che amano le uscite fuoriporta, durante il periodo marzo-ottobre di ogni anno sociale programmare frequenti escursioni nel territorio friulano, che prevedano possibilmente la partenza da Udine direttamente con la bici oppure che utilizzino i mezzi pubblici o collettivi che permettono il trasporto delle bici e delle persone (treno+bici, bus+bici). Queste escursioni potrebbero essere aperte ai non soci;
7. anche in collaborazione con le altre associazioni FIAB regionali o altri soggetti, organizzare uno o due viaggi all'anno di più giorni, esclusivamente per soci, che tengano conto delle varie capacità ciclistiche ed economiche;

INDIRIZZO D'AZIONE VERSO LA FIAB E LE ALTRE ASSOCIAZIONI REGIONALI

- **nei prossimi anni vogliamo arrivare ad un numero di soci molto significativo, al fine di diventare una associazione importante in città e nel panorama nazionale FIAB nonché di riferimento in quello regionale;**

- **contemporaneamente, vogliamo crescere nella quantità dei soci attivi e dare loro stimoli e competenze adeguate, approfittando anche degli eventi e degli strumenti di formazione/informazione che la FIAB ci mette a disposizione.**

Obiettivi operativi

1. obiettivi numerici di crescita soci: arrivare a almeno 100 soci nel 2012, almeno 150 soci nel 2013, almeno 200 soci nel 2014;
2. tutti i dirigenti si impegnino, entro il 2013, a partecipare ad almeno uno dei corsi di formazione o a un seminario tecnico proposto da FIAB, a spese dell'Associazione; proposta e supporto economico rivolto anche ai soci attivi;
3. mantenere attiva, propositiva e vigile la presenza nel Coordinamento regionale, garantendo leale ed effettiva partecipazione alle iniziative decise comunemente;

INDIRIZZO D'AZIONE VERSO LA RETE DELLE PISTE CICLABILI E LE AMMINISTRAZIONI COMUNALE E PROVINCIALE DI UDINE

- **vogliamo intrattenere buoni rapporti con gli Amministratori locali, a qualunque partito appartengano, differenziandoci da coloro che strumentalizzano l'uso della bici e le piste ciclabili per motivi di lotta tra fazioni.**
- **vogliamo che si realizzino le piste ciclabili in città solo laddove servono per garantire la sicurezza al transito dei ciclisti, altrimenti consideriamo un migliore strumento urbanistico le cosiddette "zone 30" in traffico promiscuo, purché siano realizzate per limitare veramente a 30 km/h la velocità delle auto, utilizzando limitatori ed altri accorgimenti appositi.**
- **vogliamo inoltre che le piste ciclabili e le altre strutture per la mobilità ciclabile (parcheggi, segnaletica, ecc.) siano presenti in quantità adeguata, efficienti, ben fruibili e dotate di una intrinseca sicurezza e godibilità.**

Obiettivi operativi

1. mantenere una attività periodica di monitoraggio e di segnalazione verso:
 - a) i punti critici e pericolosi per la percorrenza sulle pista cittadine e nelle ZTL;
 - b) i parcheggi bici non efficienti o poco funzionali;
 - c) i problemi d'indirizzo dei ciclisti sulle piste ciclabili e su percorsi più sicuri;
2. richiedere la manutenzione delle piste esistenti e verificare l'esecuzione dei lavori;
3. disponibilità a collaborare a livello tecnico con l'Amministrazione comunale per la progettazione e realizzazione delle zone 30 e delle nuove piste previste dal PUM;
4. ove possibile, proporre soluzioni tecniche per ridurre la presenza delle bici sui marciapiedi o permettere la divisione del traffico pedoni/ciclisti;
5. mantenere la presenza e richiedere, quando riteniamo necessario, la riunione del Comitato "Mobicittà", da anni istituito presso l'Assessorato comunale alla Mobilità, per analizzare, dare indirizzi e cercare di risolvere i problemi legati alla mobilità ciclabile urbana.

INDIRIZZO D'AZIONE VERSO LA POPOLAZIONE UDINESE

- **non vogliamo che una parte porzione dei cittadini consideri la bicicletta un mezzo da emarginare, di protesta o di differenziazione ideologica.**
- **vogliamo invece essere conosciuti ed apprezzati per quanto possiamo fare per tutta la popolazione, divenendo aggregazione di riferimento sui vari temi della mobilità e della ciclabilità nonché forza sociale capace di dare una risposta valida ed efficace ai problemi dell'utenza debole.**

Obiettivi operativi

1. dichiarare chiaramente alla popolazione le nostre idee e posizioni sulla mobilità e sulla ciclabilità, utilizzando gli strumenti mediatici più opportuni, senza destare sensazionalisti ma facendo capire la nostra fermezza nei propositi e la nostra risolutezza nell'azione;
2. su un sito internet da crearsi, comunicare con tempestività le nostre posizioni e i nostri pensieri sulle notizie e sui fatti che interessano la mobilità ciclabile locale e nazionale;
3. realizzare un monitoraggio periodico sull'uso della bicicletta e sulle difficoltà che si incontrano nella percorrenza quotidiana, utilizzando i dati e le risposte per proporre alla gente soluzioni spicciole ed efficaci ai problemi, per richiedere interventi alle Amministrazioni competenti o per proporre nuove idee e iniziative di incentivazione l'uso della bici;
4. Offrire servizi d'informazione in vari campi (salute, tecnica, sicurezza, ecc.) attraverso incontri, serate, manifestazioni, convegni, mappature, corsi, ecc.. Se possibile, attivare anche altri servizi utili alla ciclabilità a favore dell'intera cittadinanza, continuativi o sporadici.
5. Promuovere campagne di associazione, facendo presenza a fiere, manifestazioni importanti e altre iniziative pubbliche;
6. azioni di propaganda e sensibilizzazione verso la popolazione sulla rete ciclabile esistente e futura, con indicazioni su come fruirla al meglio

INDIRIZZO D'AZIONE VERSO I BAMBINI ED I RAGAZZI

- **crediamo che una corretta coscienza ambientale e sociale vada formata fin da tenera età;**
- **crediamo anche che la bicicletta debba essere considerata dai piccoli non solo uno strumento di gioco, ma anche un veicolo con cui si può circolare nelle strade e spostarsi per i propri bisogni.**

Obiettivi operativi

1. organizzare alcune escursioni durante l'anno che costituiscano occasioni di apprendimento e svago per i bambini e i loro genitori;
2. mantenere e ampliare i contatti già avviati con le Istituzioni pubbliche per la diffusione della conoscenza e della pratica della bicicletta;
3. entrare nelle scuole primarie e secondarie inferiori cittadine con programmi e/o progetti didattici specifici rivolti agli insegnanti e/o ai ragazzi, secondo le indicazioni già tracciate dalla FIAB.

INDIRIZZO D'AZIONE VERSO LE ATTIVITÀ ECONOMICHE LOCALI

- **vogliamo che gli operatori locali comincino a riconoscere nella mobilità ciclabile una opportunità di sviluppo economico e lavorativo e non un pericolo per la propria attività;**
- **vogliamo creare nuovi modelli di rapporto tra le attività economiche e l'associazione, basati di più sulla utile e reciproca collaborazione rispetto alla sponsorizzazione o ai vantaggi d'acquisto;**
- **vogliamo dare indirizzi e sostegno alle attività lavorative ed economiche che si vorranno occupare di servizi o altro che utilizzeranno la bici come mezzo o oggetto di lavoro, specialmente se attivate da giovani della zona.**

Obiettivi operativi

1. costituire una rete di commercianti/imprenditori/artigiani che vedono nello sviluppo della mobilità in bicicletta non solo una opportunità di affari, ma anche una evoluzione positiva del modo di muoversi, che corrisponda anche ai propri bisogni quotidiani, idee e aspettative;
2. con questi imprenditori organizzare e realizzare iniziative congiunte in seno a varie attività associative (manifestazioni, fiere, eventi, banchetti, ecc.), che rappresentino un vantaggio per entrambe le parti e diano un esempio di nuova relazione fra parti sociali;
3. cercare di individuare nuove figure o attività di lavoro possibili nel tessuto cittadino, promulgarne la conoscenza e la possibile attivazione da parte di persone interessate, con le quali intessere un rapporto di collaborazione e di supporto nelle attività.

Di tutti gli obiettivi qui indicati andrà tenuto conto nella redazione dei programmi associativi annuali, a cura del Consiglio Direttivo ed approvati dall'Assemblea dei soci.