

MARIAGRAZIA DE CASTRO

PROPOSTE INNOVATIVE DI GESTIONE DI UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL CILENTO

Premessa. – I problemi di mobilità si rilevano anche nei bacini a minor presenza urbana, in particolare nelle aree rurali, dove la difesa della risorsa ambientale costituisce un presupposto irrinunciabile per la valorizzazione socioeconomica del territorio. Infatti la sostenibilità degli insediamenti rurali richiede una rinnovata attenzione al sistema di trasporto, componente strategica per lo sviluppo territoriale di aree marginali come quelle cilentane oggetto di indagine. Il sistema dei trasporti può infatti contribuire, nell'ottica dello sviluppo sostenibile, a garantire alle popolazioni rurali una migliore fruibilità dei servizi e a favorire un modello di sviluppo socio-economico endogeno.

Per questo motivo, il presente lavoro studia il sistema di trasporto, nella sua definizione più compiuta di insieme di componenti e di loro interazioni – che determinano la domanda di spostamenti fra punti diversi del territorio e l'offerta di servizi di trasporto per il soddisfacimento di tale domanda; e formula ipotesi innovative per la mobilità sostenibile nell'area cilentana, orientate alla promozione di una distribuzione territoriale delle persone, dei servizi, delle attività economico-produttive e sociali, che contestualmente possano contribuire a migliorare la sostenibilità dei sistemi rurali locali.

Le suddette ipotesi assumono come denominatore comune la qualità ambientale della mobilità quale valore da perseguire, riducendo quelle forme di mobilità incompatibili con l'ambiente e il territorio e promuovendo la minimizzazione degli effetti negativi nelle aree di pregio ambientale e sui paesaggi.

Altro elemento che accomuna tali proposte di mobilità sostenibile nei territori marginali del Cilento interno è il miglioramento della qualità degli spostamenti e della vita dei residenti che in essa vivono ma anche dei turisti che in tali aree si muovono.

Problemi di mobilità nelle aree rurali. – Il soddisfacimento delle esigenze primarie di mobilità degli abitanti riveste un ruolo determinante nella salvaguardia della qualità della vita e, conseguentemente, dell'identità e dell'esistenza stessa dei piccoli centri abitati rurali. Nel confronto con le realtà urbane più importanti, nei piccoli centri un'alta percentuale di abitanti non possiede l'auto, specialmente le categorie sociali più deboli, i giovani, gli studenti, gli anziani, le casalinghe eccetera. Pertanto, la carenza dei servizi di trasporto pubblico influisce in modo determinante sulla qualità della vita di questi strati sociali e ne limita l'attività e l'iniziativa (Ambrosino e Romanazzo, 2002, p. 63).

Buona parte degli insediamenti rurali non è agevolmente connessa alle principali reti stradali e ciò potrebbe portare all'esclusione dai processi politici e sociali. La topografia e l'orografia dei luoghi non hanno sempre favorito la costruzione di infrastrutture ferroviarie né l'erogazione di servizi di autolinee urbane ed extraurbane a forte copertura territoriale, i cui percorsi sarebbero stati resi difficili dalla scarsa accessibilità geografica. L'alternativa all'auto privata è, quindi, molto più difficile nei piccoli centri e nelle zone rurali, dove non è affatto economicamente conveniente introdurre un servizio di trasporto collettivo data la dispersione delle residenze, delle attività produttive e commerciali e la disgregazione degli spostamenti.

Il circolo vizioso che si è delineato, pertanto, è tale che l'automobile ha favorito la dispersione insediativa di residenze e attività economiche, ma al tempo stesso è proprio la dispersione insediativa che rende l'automobile il mezzo più competitivo per agevolare la mobilità.

Il territorio oggetto di indagine: il Cilento. – Il Cilento è una regione storico-geografica all'estremità meridionale del Golfo di Salerno, delimitato a nord dal Fiume Sele, a est dal Vallo di Diano, a sud dal Golfo di Policastro e a ovest dal Mar Tirreno. Il Cilento è ben noto per la fascia costiera che va da Agropoli alla foce del Fiume Bussento. Rinomate, in quest'area, sono le località di Marina di Camerota, Capo Palinuro, Marina di Ascea, Santa Maria di Castellabate. Nel territorio cilentano i paesi si dispongono ad anello, a semianello attorno ai monti e alle valli e, variando da luogo a luogo, vanno a costituire un forte legame tra gli insediamenti e il paesaggio, quel legame che si avverte sempre nel territorio storico e che ne conserva, come un limite fisico, l'inalterabile individualità (Gambardella, 2003, p. 122).

Dal 1991 l'area è quasi interamente protetta a parco grazie all'istituzione del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, il secondo parco italiano per estensione. La stessa estensione dell'area protetta determina la simultanea presenza di paesaggi ad alto valore naturalistico e ambientale. Eccellente è anche la presenza del patrimonio storico e culturale.

La dotazione infrastrutturale trasportistica, per l'accessibilità complessiva dell'area e la connettività interna, è assolutamente corrispondente al complesso del Mezzogiorno e piuttosto carente rispetto alla media nazionale. In termini generali si rileva un disequilibrio fra il versante settentrionale della provincia e l'area più propriamente cilentana; rispetto all'asse gravitazionale di Salerno, il Cilento si presenta più decentrato anche a causa dell'orografia dei luoghi: ciò determina una scarsa fruibilità di molte aree a potenziale attrattività turistica.

L'offerta di mobilità in Cilento. – Se si considera che oltre trenta milioni di persone visitano ogni anno il sistema delle aree naturali protette italiane (dati Federparchi), si smentisce l'immagine del parco come luogo sottratto alla fruizione socioeconomica; tali dati confermano che anche i parchi, seppur territori a minor presenza urbana, sono sotto la pressione del traffico, con effetti dannosi sulla fauna e sugli *habitat* e in termini di distruzione dei paesaggi. Ciò è anche vero per il territorio del Cilento, dove sussistono infrastrutture di trasporto e flussi di mobilità rilevanti.

Il sistema stradale. Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, statale 18 Tirrena Inferiore, statale 166 degli Alburni, e statale 267 rappresentano le principali vie di comunicazione su gomma. In particolare, l'articolazione della rete ha determinato la suddivisione trasportistico-territoriale in alcuni ambiti.

Un primo importante ambito (Padula, Sala Consilina, Polla, Sicignano degli Alburni, Eboli, Salerno) che si sviluppa sia lungo l'autostrada A3 sia lungo la SS 19 delle Calabrie e collega i vari comuni della zona del Vallo di Diano. Un ambito corrispondente al comprensorio dei Monti Alburni (Bellosguardo, Castel San Lorenzo, Roccadaspide, Albanella, Capaccio Scalo, Battipaglia), il cui asse infrastrutturale principale è rappresentato dalla SS 166 fino alla SS 19 e alla SS 18. Un ambito che interessa i comuni della zona interna del Cilento (Alfano, Laurito, Montano Altilia, Vallo della Lucania, Agropoli), che utilizza la SS 18 con la variante a scorrimento veloce. Un ambito litoraneo caratterizzato da una elevata tortuosità (Ascea, Santa Maria di Castellabate, Agropoli, Capaccio, Battipaglia), con l'infrastruttura principale caratterizzata dalla SS 267. Un ambito di collegamenti che avvengono lungo la SS 562 e che interessano i comuni di Camerota, San Giovanni a Piro, Sapri.

Il sistema ferroviario. Le linee ferroviarie principali che attraversano il Cilento sono la Napoli-Salerno-Reggio Calabria e la linea Battipaglia-Lagonegro, che lambisce il versante settentrionale degli Alburni.

Anche le stazioni, per effetto dell'orografia dei luoghi nelle quali sono costruite hanno determinato la suddivisione in ambiti: l'ambito di Sicignano, quale polo di smistamento per i collegamenti con l'area del Vallo di Diano e la direttrice per Potenza; l'ambito di Agropoli, che rappresenta il principale polo di attrazione del versante costiero del bacino cilentano; l'ambito di Vallo della Lucania, che rappresenta il principale centro del Cilento e serve la maggior parte dei comuni limitrofi; l'ambito di Sala Consilina: oltre alle linee sostitutive della ferrovia Sicignano-Lagonegro, su questo polo gravitano le linee che servono gran parte dei comuni dell'area del Vallo di Diano.

Il sistema di autolinee urbane ed extraurbane. Come rilevabile da fonti fornite dal Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, i comuni del Cilento (sia ricadenti nell'area protetta sia immediatamente contigui) sono 95; il servizio urbano è erogato solo nei comuni di Ispani, Roccadaspide, Pisciotta, Postiglione, Teggiano e Agropoli – solo il 6,3% dei comuni, quindi, è servito da autolinee urbane, il che genera notevoli svantaggi ambientali, poiché è maggiore il numero di veicoli privati circolanti, e svantaggi sociali, poiché si accentua l'isolamento sociale di alcune fasce di popolazione (anziani, donne) che non dispongono di automobile propria.

Il sistema aeroportuale. L'aeroporto di Salerno-Pontecagnano è indicato come un elemento fondamentale nelle politiche di programmazione a scala provinciale: piano territoriale di coordinamento (PTC), piano provinciale dei trasporti (PPT) e piano provinciale dei trasporti e della viabilità extra-urbana (PPTVE).

La misura 2.2 del «Programma trasporto aereo» del programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST) di Salerno riguarda, fra l'altro, il «completamento e adeguamento dello scalo di Salerno-Pontecagnano attraverso l'ampliamento dell'attuale pista a una lunghezza di circa 2300 m e realizzando tutte le strutture ricettive di terra». Appare evidente che la piena operatività dell'aeroporto si configura quale impegno economico e sociale indispensabile da parte delle istituzioni, anche in funzione delle risorse economiche e finanziarie già investite e da investire.

Il traffico commerciale dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano può contribuire fortemente nell'ambito del sistema di mobilità provinciale a ridurre le polarizzazioni verso centri esterni alla provincia, che non solo causano inefficienze interne al sistema stesso, ma entrano in conflitto con le strategie di recupero del sistema insediativo e produttivo cilentano interno. L'aeroporto, messo a sistema con il porto commerciale di Salerno e con

il complesso dei porti turistici del Cilento, può contribuire a soddisfare le esigenze di intermodalità.

Il sistema portuale. Lungo circa 40 miglia sono localizzati i porti turistici del Cilento: Agropoli, Pisciotta, San Marco di Castellabate, Palinuro (nel comune di Centola), Acciaroli (nel comune di Pollica), Camerota, Casal Velino e Policastro (nel comune di Santa Marina). Hanno una teorica capacità di ormeggio di circa 4.500 imbarcazioni.

Vale anche per la fascia costiera cilentana quanto osserva Totaro (2004, p. 34): i porti turistici, oltre ad assolvere la funzione di centro erogatore di servizi legati alla nautica, possono essere considerati una realtà inserita nel territorio e collegata con il suo naturale retroterra in termini di bellezze naturali paesaggistiche, culturali e archeologiche. In quest'ultima funzione, principalmente, si inseriscono nel sistema turistico, diventando centri di attrazione che interessano le singole aree di flussi turistici, e offrendo, quindi, un pacchetto di attrazioni che catturano il navigatore anche prima del suo arrivo in porto e che finalizzano la sua presenza, non legandola soltanto alle esigenze della navigazione, bensì alle opportunità di godere e usufruire di quelle potenzialità di valenze e di ricchezze che offrono le singole fasce di territorio costiere e interne.

Domanda di mobilità nel Cilento. – L'attività di ricerca di dati sulla domanda di mobilità si è rilevata piuttosto difficoltosa e non è stato possibile reperire indagini quantitative e qualitative soddisfacenti sulla mobilità in Cilento.

Tale dato di fatto può ricondursi a una serie di ragioni: in primo luogo perché l'88,5% di tutti gli spostamenti e il 59% dei passeggeri/km si concentra nei perimetri urbani (dati ASSTRA-ISFORT, 2005): pertanto, la maggioranza delle indagini conoscitive (e dei conseguenti meccanismi decisionali) si concentra nelle aree urbane. In secondo luogo perché il punto di osservazione delle indagini conoscitive sul pendolarismo e sulla mobilità sistematica è focalizzato sulle sole percorrenze di breve distanza (fino a 15 km), e non si tratta certo del caso di aree rurali estese come quella cilentana. Spesso, poi, le indagini sulla mobilità privata vengono effettuate in ambito urbano anche per un confronto con l'alternativa del trasporto pubblico locale: tale comparazione risulterebbe poco significativa nelle aree rurali, dove ci si trova spesso di fronte a un'assenza di reale competitività alternativa del trasporto pubblico locale alla mobilità privata. Infine, per le loro caratteristiche strutturali e funzionali, le indagini di mobilità si caratterizzano per il fatto che le interviste vengono effettuate alle fermate del bus o nelle stazioni delle metropolitane. Ciò si rivelerebbe più oneroso in aree a forte dispersione insediativa piuttosto che nelle aree fortemente urbanizzate, dove buoni sistemi metropolitani garantiscono anche fermate a distanza di 500 metri. I dati sulla domanda di mobilità più circostanziati e recenti riguardano il solo territorio del Parco del Cilento e si riferiscono a un'indagine condotta da WWF e ISFORT nel 2004. L'indagine ha valutato in primo luogo che la mobilità per lavoro nel Parco del Cilento non dovrebbe costituire una criticità e che i centri-polo più significativi sono Vallo della Lucania, Cicerale, Futani, Polla. Per quanto attiene la mobilità per acquisto di beni e servizi, i flussi di movimento risultano più significativi sul versante occidentale lungo l'asse Agropoli-Vallo della Lucania. Con riferimento alla mobilità per motivi di turismo, dalla ricerca condotta è emerso che attorno ai centri costieri di Camerota e Capaccio si concentra la maggiore mobilità generata da flussi turistici e comunque è la fascia costiera, rispetto al territorio interno, ad attrarre maggiori flussi di turisti, anche perché i 52.000 posti letto che si contano nel territorio del Parco sono concentrati in un numero ristretto di comuni costieri.

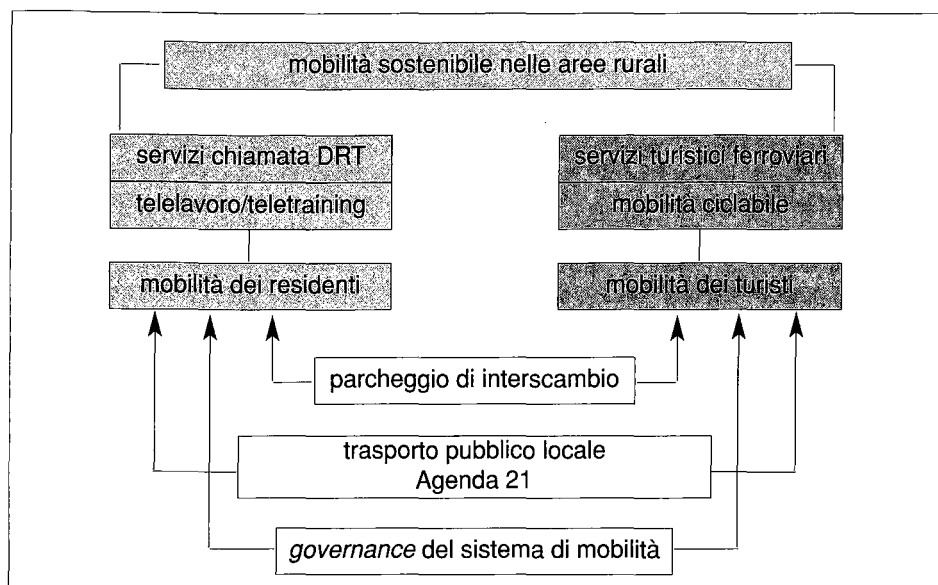


Fig. 1 – Framework della mobilità sostenibile nelle aree rurali

Ipotesi innovative di gestione della mobilità sostenibile. – Nel Cilento, «anche al fine di valorizzare le relazioni tra centri insediati e aree circostanti, e per incrementare la funzione turistica, cioè per creare valore aggiunto al territorio senza comprometterlo ulteriormente» (Gambardella, 2003, p. 119), si rileva l'utilità di un sistema di mobilità sostenibile che «non indica soltanto una mera compatibilità del trasporto con l'ambiente ma è, in primo luogo, un principio di organizzazione del sistema dei trasporti. Si mira a determinare uno sviluppo armonioso ed equilibrato di attività economiche attraverso una crescita stabile non inflazionistica che tenga conto dell'ambiente, di un alto livello di convergenza economica, di occupazione e di protezione sociale, di crescita della qualità di vita, di coesione economica e sociale e di solidarietà» (D'Alessio, 2005, p. 59).

I servizi a chiamata. Si mostrano, per le qualità specifiche di funzionamento, particolarmente adatti a soddisfare una domanda residenziale debole e non omogenea tipica delle aree rurali e montane. Essi infatti possono assolvere a una funzione di «feede-raggio» alimentando linee forti di trasporto pubblico locale: in ausilio e a integrazione dei servizi convenzionali, ampliano l'accessibilità al sistema con vetture disponibili alle fermate solo quando necessario, senza alcun vincolo predefinito di orari e di percorsi poiché questi sono determinati dalla richiesta dell'utenza. Il servizio flessibile si articola non su direttrici prestabilite, ma su un'intera area territoriale con maggiore capillarità (De Castro, 2005a, p. 255). I servizi DRT (Demand Responsive Transport, trasporti a chiamata) perseguono, contemporaneamente, gli obiettivi relativi alla natura collettiva del trasporto (contenimento della tariffa, equità sociale) e i vantaggi tipici del veicolo privato: capillarità, flessibilità, *comfort* di viaggio, affidabilità.

Fino a oggi, a questa domanda erratica tipica delle aree rurali, a bassa densità abitativa, le aziende di trasporto hanno risposto con l'erogazione di tradizionali linee a percorso e cadenza fissa cercando di piegare le caratteristiche variegata e flessibili dell'utenza a modalità di produzione del servizio tipiche di aree urbane e/o extraurbane nelle quali si

affronta una domanda sistematica in termini spaziali e temporali. La fruizione personalizzata del servizio di trasporto, ispirata al «door to door» colma la difficile accessibilità viaria anche avvalendosi di mezzi di dimensioni e *design* appropriati.

In generale i sistemi DRT presentano diversi livelli operativi di erogazione del servizio: *a)* percorsi predefiniti e orari parzialmente fissi: i punti di fermata, il percorso completo e l'orario sono predeterminati; la flessibilità consiste nella possibilità di inserire durante il percorso punti di fermata aggiuntivi; *b)* servizio programmato con deviazioni su percorsi predefiniti: in aggiunta alla parte fissa di linea i mezzi possono effettuare delle deviazioni per raggiungere altri punti di fermata prestabiliti; *c)* punti origine/destinazione all'interno di un'area definita, in cui i mezzi si muovono liberamente servendo qualsiasi punto o località come origine o destinazione dei viaggi. Le condizioni operative suddette richiedono un sistema di prenotazione del percorso.

I tre livelli operativi si caratterizzano per la flessibilità territoriale crescente: è chiaro che nel primo caso si è in presenza di un'organizzazione poco più che flessibile rispetto al servizio convenzionale, poiché i connotati essenziali (percorso, punti di fermata e orari) sono stabiliti *a priori*; nel terzo caso, invece, si è di fronte a un caso di massima flessibilità, per cui il sistema assume le funzionalità del «porta a porta».

L'introduzione di servizi DRT richiede una serie di studi di fattibilità condotti allo scopo di valutare gli impatti potenziali diretti e indiretti, i possibili benefici e i problemi da risolvere per un'efficace implementazione del servizio.

Un'esperienza positiva di implementazione del servizio in aree rurali è quella dell'area di North Leitrim e West Cavan, in Irlanda, al confine con l'Irlanda del Nord – realtà territoriale caratterizzata da un elevato tasso di emigrazione della popolazione giovane residente e conseguente marginalizzazione della popolazione che ha continuato ad abitarla. Le caratteristiche fortemente rurali del territorio, insieme con le connesse difficoltà trasportistiche in termini di accessibilità e di servizi insufficienti, amplificavano la marginalizzazione di categorie sociali già deboli: anziani, genitori soli, disoccupati, persone non dotate di mezzi privati. L'idea progettuale ha riguardato la definizione di itinerari per il servizio, progettati per migliorare l'accesso al sistema di trasporto e garantire un efficace raccordo con i servizi esistenti. I percorsi sono costituiti da una linea fissa con fermate predefinite, e una parte variabile servita a domanda per raggiungere gli utenti che hanno chiesto delle deviazioni rispetto al percorso principale. La prenotazione del servizio viene effettuata contattando una «centrale viaggi» o l'operatore che gestisce la linea e devono essere effettuate entro le 16,30 del giorno precedente al viaggio. La relativa semplicità del sistema e le dimensioni ridotte del progetto (un'area di 1.500 km² con una popolazione di 21.000 abitanti) hanno richiesto l'adozione di soluzioni tecnologiche semplici. Per la gestione delle prenotazioni ci si è avvalsi di un semplice foglio elettronico Microsoft Excel®, e per l'identificazione dei punti di origine e destinazione dei viaggi sono state utilizzate mappe e carte del territorio. Nel 2000, le sei linee Rural LIFT hanno compiuto 4.326 viaggi di cui il 50% è stato effettuato da titolari di carte gratuite Free Travel Pass, emesse dal Dipartimento degli Affari Sociali, della Comunità e della Famiglia a favore di pensionati e disabili.

Servizi turistici ferroviari. Il Vallo di Diano è attraversato dalla linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, tratta sospesa al traffico ferroviario dal 1987 e mai riattivata ufficialmente, che affianca in quasi tutto il suo percorso l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la statale del Vallo di Diano.

Il percorso parte dalla stazione di Sicignano degli Alburni, lungo il tratto Sicignano-Buccino della linea Battipaglia-Potenza e si svolge quasi del tutto in provincia di Salerno,

arrivando in Basilicata con il suo capolinea estremo, cioè Lagonegro. Il contesto paesaggistico nel quale i tracciati ferroviari si insediano rappresenta un patrimonio che è sintesi tra storia, natura, cultura e tecnica: case cantoniere, stazioni, caselli ferroviari, valli, boschi, masserie, mulini, siti archeologici e ponti che superano ripidi valloni scavati da torrenti e fiumi. I tracciati ferroviari conferiscono una singolare identità ai paesaggi naturali, testimoniando non solo cosa è stato il luogo, ma anche l'uso socioeconomico che del medesimo è stato fatto.

In un'ottica di mobilità sostenibile, l'organizzazione e promozione di treni storico-turistici può rappresentare un'ottima opportunità per la realizzazione di un modello di turismo sostenibile che ha il suo punto di forza nella trama del paesaggio sottostante i vecchi tracciati ferroviari abbandonati (De Castro, 2005b, p. 389). Il patrimonio naturale insieme con il patrimonio ferroviario, in Cilento, si integrano e per essi si rende indispensabile la conservazione e valorizzazione in termini di opportunità di sviluppo turistico ed economico-occupazionale dei siti interessati. L'esperienza consolidata di altri paesi europei dimostra che la riqualificazione a fini turistico-ricreativi delle ferrovie può avere favorevoli effetti economici: in Inghilterra le «preserved railways» costituiscono un vero e proprio *business* che assorbe circa il 3% del mercato di tutte le attrazioni turistiche britanniche; analoghi fenomeni si sono ripetuti, seppur in scala minore, in Francia, Austria, Germania, Svizzera e Spagna.

L'organizzazione di treni storico-turistici può essere coordinata, nell'ottica del turismo sostenibile, con l'offerta di attività di *loisir* quali: musei dell'ingegneria ferroviaria, mostre interattive, forum, pubblicazioni, esposizioni, fototeche.

Parcheggi di interscambio. Nella prospettiva di mobilità sostenibile è ipotizzabile la realizzazione di parcheggi nelle aree di interscambio, ovvero nelle aree con accesso diretto dalle autostrade e strade statali, e stazioni o fermate per completare il viaggio all'interno del parco con mezzo pubblico (De Castro, 2004b, p. 31). Tali parcheggi sono finalizzati alla riduzione dell'afflusso di veicoli privati nell'area naturalistica attraverso l'interscambio con trasporto collettivo (bus, navette, treni turistici). La localizzazione dovrebbe avvenire considerando un anello esterno a corona dei confini del parco e attenendosi ai punti di cosiddetto *park & ride* in prossimità delle stazioni ferroviarie e delle principali direttrici stradali.

Governance della mobilità sostenibile attraverso Agenda 21. – Nel quadro globale di politiche di incentivazione della mobilità, può essere utile integrare la gestione del sistema di trasporto sin dalla fase di programmazione con le procedure partecipative proprie di Agenda 21 Locale. Il perseguimento della sostenibilità nel campo dei trasporti, infatti, pone le istituzioni di fronte a vere e proprie sfide. Tradizionalmente, i trasporti sono stati governati in modo strettamente settoriale; un approccio orientato alla sostenibilità richiede l'integrazione tra obiettivi settoriali e obiettivi generali che tengano conto degli impatti ambientali, economici e sociali della mobilità. Ciò significa che le istituzioni preposte alla pianificazione e alla gestione del sistema dei trasporti non possono più operare autonomamente, ma devono muoversi in un'ottica di crescente cooperazione tra i diversi livelli territoriali e con le istituzioni operanti in altri settori. Del resto, come osserva Aloj (2000, p. 187), Agenda 21, più che un documento programmatico, è un processo che coinvolge tutte le parti sociali di una città (amministrazione, mondo scientifico, organizzazioni dell'industria e del commercio, organizzazioni ambientaliste e cittadini) per rendere possibile la definizione di un «piano di azione ambientale».

Le azioni di *governance* attraverso Agenda21L sono orientate a creare il consenso e la

coesione sociale che sono necessari per apportare quei cambiamenti di comportamento e stili di vita che un modello di mobilità sostenibile richiede. Agenda 21L viene sempre più riconosciuta come un requisito indispensabile per assicurare il successo delle azioni a vantaggio dell'ambiente, perché agisce nei confronti dei cittadini, non solo per garantire partecipazione e trasparenza nel processo di pianificazione della mobilità, ma anche per diffondere quella cultura e quei valori che rendono possibili i cambiamenti di comportamento e di stile di vita che una mobilità sostenibile richiede; agisce nei confronti delle istituzioni, per innovare strutture, competenze e regole di funzionamento allo scopo di fronteggiare le sfide poste dalla complessità del sistema di azioni messe in campo dal piano. Pertanto, anche gli attori decisionali della mobilità (aziende, istituzioni, *mobility managers* eccetera) possono partecipare attivamente alla Agenda21L al fine di contribuire a individuare azioni operative di miglioramento delle situazioni di criticità relative ai flussi di mobilità.

Indicazioni per il miglioramento del trasporto pubblico locale. – I servizi offerti dai trasporti pubblici, sia per i residenti sia per i turisti, devono essere migliorati e potenziati, soprattutto orientandosi ai bisogni del potenziale turista nelle aree interne del Cilento. Rientrano qui le politiche tariffarie che dovrebbero prevedere offerte speciali per attività da tempo libero. Soprattutto mezzi di trasporto compatibili con l'ambiente (elettrici o ibridi) dovrebbero essere promossi in occasione di manifestazioni, per esempio mediante la combinazione biglietto di viaggio + ingresso a musei, mostre.

I trasporti pubblici dovrebbero diventare più attrattivi anche nei fine settimana poiché sono proprio le gite di fine settimana che offrono il maggiore potenziale in termini di nuova clientela: mete del turismo giornaliero (rinomate località quali Capaccio, Camerota eccetera) dovrebbero essere perciò facilmente e velocemente raggiungibili con i mezzi pubblici. Inoltre la riduzione dei tempi di percorrenza e il miglioramento delle connessioni tra l'area costiera e quella interna potrebbero convincere chi viaggia a recarsi nelle mete turistiche coi mezzi pubblici con notevole riduzione degli impatti ambientali da traffico.

Certificazione ambientale delle imprese di trasporto pubblico locale. Anche le imprese di trasporto, in considerazione dell'erogazione di un servizio con potenziali effetti dannosi all'ambiente, in termini almeno di inquinamento atmosferico e acustico e deturpazione del paesaggio, sono chiamate, dunque, a considerare il fattore ambientale non più come una compatibilità da rispettare, ma come un possibile *driver* di crescita.

Anche per le aziende di mobilità si diffonde una innovativa cultura della sostenibilità non solo economica, ma anche sociale e ambientale, dell'azienda orientata all'erogazione di un servizio qualitativamente idoneo a soddisfare le aspettative dei clienti; il governo degli aspetti ambientali si realizza secondo una prospettiva economico-aziendale: l'erogazione del servizio avviene minimizzando gli impatti ambientali e sociali diretti e indiretti per preservare l'ambiente naturale a beneficio delle future generazioni. Con sempre maggiore intensità, le aziende di TPL realizzano comportamenti in linea con le esigenze di tutela ambientale, rilevando, contestualmente, interessanti opportunità di mercato per i servizi di TPL caratterizzati da un'elevata qualità ambientale (De Castro, 2005, p. 177).

Conclusioni. – La ricerca di nuove strategie per un governo della mobilità basato sulla conoscenza delle leggi che regolano l'ambiente naturale e mirato alla riduzione delle risorse impiegate deve rappresentare l'essenza di tutte le possibili sperimentazioni (di

nuove metodologie di gestione o di innovative tecnologie) per la difesa dei fragili ecosistemi rurali. Mediare le esigenze di un corretto funzionamento del sistema dei trasporti con le esigenze di salvaguardia e protezione ambientale può contribuire a rilanciare lo sviluppo sostenibile di un'area svantaggiata come il Cilento.

Proposte innovative di mobilità sostenibile offrono nuove e interessanti opportunità per il miglioramento della qualità di vita nelle aree rurali, che assumono un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sociale di una intera regione geografica, come quella cilentana, poiché considerate ancora luoghi di maggior benessere e qualità di vita.

Anche un sistema di trasporto sostenibile può contribuire a restituire centralità alle aree interne del Cilento marginalizzate a vantaggio della fascia costiera, rivitalizzando le comunità rurali. Riequilibrare le relazioni tra territorio rurale, aree urbane e fascia costiera, in Cilento, può far superare l'isolamento sociale e gli svantaggi propri di zone rurali scarsamente collegate al resto del territorio. Tutto ciò acquista maggiore rilevanza in funzione di un modello di sviluppo territoriale che fa del turismo sostenibile l'opportunità per la valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali e ambientali presenti sul territorio. Del resto, come osserva Aloj (1994, p. 16), lo sviluppo rapido del turismo, in questi ultimi anni, è stato funzione non solo dell'aumento del reddito *pro capite* della civiltà post-industriale, ma anche dell'accresciuta mobilità e della crescente possibilità di mezzi di trasporto.

Un turismo a cui si associ una migliore mobilità corrisponde agli obiettivi, di ampi settori dell'economia turistica, di affermare in prospettiva una svolta dal turismo di massa al turismo di qualità con una più elevata creazione di reddito. Ciò significa che tutti i settori dell'economia sono chiamati a conformarsi ai criteri di sostenibilità per la progettazione, pianificazione e gestione di un modello di sviluppo turistico alternativo a quello di massa.

In linea con il modello di turismo sostenibile è quanto osserva Ragone (2002, p. 168): il vasto patrimonio culturale del Cilento si può valorizzare in modo da stimolare una domanda turistica che sia però compatibile con i vincoli presenti in un Parco che presenta anche caratteristiche particolari. In linea con le attuali esigenze dell'economia di sistema, anche il turismo teso alla valorizzazione globale del territorio e del patrimonio culturale deve avere un approccio globale, che accanto al recupero e alla valorizzazione tradizionale, cioè gli aspetti antropologici, archeologici, storici, architettonici, consideri le caratteristiche naturali, le attività tradizionali dei luoghi in funzione di un possibile nuovo sviluppo qualitativo, prima che economico, delle popolazioni locali (Aloj, 2001, p. 48).

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ADETEC, *Services à la demande et transport innovants en milieu rural: de l'inventaire à la valorisation des expériences*, novembre 2004 (pubblicato da «Ricerche e Trasporti» su www.ricercheetrasporti.com nel 2005).
- ALOJ E., *Ambiente e turismo: un equilibrio multimodale*, in *Atti del Convegno Internazionale «Ambiente e Turismo: un equilibrio multimodale»* (Arcavacata di Rende, 13-16 ottobre 1994), Cercola, Edizioni Grafitalia, pp. 13-19.
- ALOJ E., *Educazione Ambientale*, Napoli, Edizioni Grasso, 2000.
- ALOJ E., *Ecologia del turismo*, Napoli, Edizioni Simone, 2001.
- ALOJ E., *Alterazione dei fattori ambientali e mobilità sostenibile*, in *Atti del Convegno Internazionale «Mobilità Sostenibile nelle piccole isole e nella fascia costiera»* (Anacapri, 17-18 aprile 2004), Napoli, RCE Edizioni, 2005, pp. 33-38.

- ALOJ E., *Dall'educazione ambientale alla comunicazione ambientale ed etico-sociale di impresa*, Napoli, Loffredo, 2005.
- AMBROSINO G. e M. ROMANAZZO (a cura di), *I servizi flessibili di trasporto per una mobilità sostenibile*, Roma, ENEA, 2002.
- BATTY M., E. BESUSSI e N. CHIN, *Traffic, Urban Growth and Suburban Sprawl*, novembre 2003 (pubblicato da «Ricerche e Trasporti» su www.ricercheetrasporti.com nel 2005).
- CAMAGNI R., M.C. GIBELLI e P. RIGAMONTI, *I costi collettivi della città dispersa*, Firenze, Alinea, 2002.
- CANTARELLA G. e S. DE LUCA, *L'accessibilità aeroportuale in Campania. Il caso dello scalo di Salerno-Pontecagnano*, in «Area Vasta Online», 2003, 6-7 (su: www.areavasta.provincia.salerno.it).
- CELATA F., *Il Cilento. Potenzialità e limiti delle politiche di sviluppo locale in un sistema turistico marginale*, in «Annali del Dipartimento di Studi Geoeconomici Linguistici Statistici Storici per l'Analisi Regionale», Roma e Bologna, 2003, pp. 205-259.
- CIPRA Italia (a cura di), *Mobilità turistica nelle valli alpine*, Torino, La Grafica Nuova, 2004.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Il Libro bianco dei Trasporti, la politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Bruxelles 2001.
- Conferenza Nazionale Energia e Ambiente. Libro Verde «Usi sostenibili dell'energia nei trasporti» (Roma, 25-28 novembre 1998), Roma, ENEA, 1999.
- CRAS Srl-ISFORT Spa-WWF, *Mobilità e parchi nazionali. Ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, allegato a «Attenzione. Rivista WWF per l'Ambiente e il Territorio», Roma, 2003, luglio, 20.
- D'ALESSIO W., intervento in *Atti del Convegno Internazionale «Mobilità Sostenibile nelle piccole isole e nella fascia costiera» (Anacapri, 17-18 aprile 2004)*, Napoli, RCE Edizioni, 2005, pp. 53-65.
- DE CASTRO M., *I servizi flessibili di trasporto per la sostenibilità delle aree rurali*, in *Atti del Convegno Internazionale «Il paesaggio rurale come fattore di complessità ambientale: analisi delle componenti strategiche dello sviluppo»*, Napoli, Rce Edizioni, 2005 (a), pp. 251-260.
- DE CASTRO M., *La musealizzazione del paesaggio ferroviario per la promozione del paesaggio rurale e il turismo sostenibile*, in *Atti del Convegno Internazionale «Il paesaggio rurale come fattore di complessità ambientale: analisi delle componenti strategiche dello sviluppo»*, Napoli, Rce Edizioni, 2005 (b), pp. 385-386.
- DE CASTRO M., *L'importanza dell'assicurare una mobilità sostenibile nella governance delle aree rurali*, in *Atti del Convegno Internazionale «Il paesaggio rurale come fattore di complessità ambientale: analisi delle componenti strategiche dello sviluppo»*, Napoli, Rce Edizioni, 2005 (c), pp. 386-389.
- DE CASTRO M., *Qualità e comunicazione ambientale per le imprese di trasporto pubblico locale*, in *Atti del Convegno Internazionale «Mobilità Sostenibile nelle piccole isole e nella fascia costiera» (Anacapri, 17-18 aprile 2004)*, Napoli, RCE Edizioni, 2005, pp. 173-184.

- DE CASTRO M., *L'educazione alla mobilità pubblica come educazione alla mobilità sostenibile*, in «Ecorisorse, Rivista ambientale on line», giugno 2004 (a), 11 (www.cidiu.to.it).
- DE CASTRO M., *Per una mobilità sostenibile nelle aree protette*, in «Economia e Ambiente», Pisa, 2004 (b), 4-5, pp. 30-38.
- DE CASTRO M. (a cura di), *Il piano di comunicazione ambientale per le imprese di trasporto urbano*, in ALOJ (2005), pp. 144-154.
- DE LUCA M. (a cura di), *Manuale di pianificazione dei trasporti*, Milano, F. Angeli, 2000.
- DE IULIO R. e A. ZOLLO, *Input inquinanti e dinamica dei trasporti e indici di sostenibilità*, in *Atti del Convegno Internazionale «Mobilità Sostenibile nelle piccole isole e nella fascia costiera» (Anacapri, 17-18 aprile 2004)*, Napoli, RCE Edizioni, 2005, pp. 167-172.
- GAMBARDELLA C., *Dall'Unità Cilento alle Unità Ecogeometriche*, in C. GAMBARDELLA (a cura di), *Le Vie dei Mulini territorio e impresa*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2003, pp. 109-130.
- INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DEVELOPPEMENT REGIONAL ET URBAIN DU LAND DE LA RHENANIE DU NORD, *Habiter en périphérie près d'une desserte ferrée: quelle influence sur la mobilité et l'énergie?*, maggio 2001 (pubblicato da «Ricerche e Trasporti» su www.recherchetrasporti.com nel 2005).
- MAZZOCCHI G. e A. VILLANI, *Traffic in towns ovvero l'automobile nella città*, in G. MAZZOCCHI e A. VILLANI (a cura di), *Sulla città, oggi. Il nodo del traffico*, Milano, F. Angeli, 2003, pp. 20-33.
- RAGONE G., *Sviluppo economico e sviluppo sostenibile: l'esperienza del Parco del Cilento*, in *Atti del Convegno Internazionale «Sviluppo economico e sostenibilità: il turismo ambientale e culturale occasione di nuova occupazione»*, Napoli, RCE Edizioni, 2002, pp. 167-169.
- Trasporti in Italia: oggi e domani. Dati analisi e valutazioni su qualità e quantità dell'attrazione del territorio italiano*, Roma, SGI, 2004 (collana «Rapporto Annuale della Società Geografica Italiana», 2).
- RIGANTI P., *Trasformazione urbana e mobilità*, Milano, F. Angeli, 2003.
- SENN L. e M. PERCOCO, *Trasporti e sostenibilità ambientale*, Milano, Egea 2003.
- TOTÀRO E., *Il sistema dei porti turistici*, Napoli, RCE Edizioni, 2004.
- ZERBI M.C., *Turismo sostenibile in ambienti fragili. Problemi e prospettive degli spazi rurali, delle alte terre e delle aree estreme*, Milano, Cisalpino, 1998.

INNOVATIVE PROPOSALS OF MANAGEMENT OF A SUSTAINABLE MOBILITY SYSTEM IN CILENTO. – This paper deals with problems of mobility in rural areas. In the point of view of sustainability tries to indicate innovative proposals for a better service of transport and for a new model of social and economical development. These proposals has as common denominator the environmental quality of mobility in the marginal area of Cilento (Italy) in which one of the most important goal is the improvement of flows and of life either the inhabitants than the tourists.

Benevento, Università del Sannio, Cattedra di Ecologia

mgdeca@tin.it