

Trasporti e mobilità nelle aree protette

Clelia Cirillo

Abstract: *Transport and mobility in protected areas.* Mobility is an essential feature of the social, economic and productive structure of any area, and become crucial for protected or high naturalistic value areas, where the transport system should have low environmental impact. Suitable tools aimed to avoid, reduce or counterbalance negative effects of transportation in protected areas are discussed.

Keywords: transports, protected areas, sustainable development, territorial planning

Citation: Cirillo C, 2006. Trasporti e mobilità nelle aree protette. *Forest@* 3 (3): 315-316. [online] URL: <http://www.sisef.it/>

La complessità del sistema ambientale delle aree protette va affrontata dalla pianificazione territoriale equilibrando i fattori naturalistici, i processi delle realtà ambientali e le esigenze sociali di tali aree; ciascuna di queste componenti corrisponde ad una sfaccettatura più o meno ampia e completa della realtà territoriale, la cui analisi deve consentire di leggerne i gradi ed i modi di trasformabilità per garantire la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale.

Lo sviluppo economico delle aree protette va perseguito implementando strategie di conservazione e di valorizzazione delle risorse naturali e ambientali, in grado di realizzare sistemi di aree sensibili connessi ed integrati al territorio mediante reti verdi dove parchi, riserve e altre aree protette assumano un ruolo centrale nella riqualificazione ecologica del territorio; inoltre la costruzione della rete ecologica delinea un sistema territoriale in grado di orientare la mobilità e il sistema dei trasporti in un'ottica sostenibile la cui accessibilità deve interessare anche le aree contigue a quelle protette.

La funzione di accesso del sistema di mobilità, che deve prevedere rapidi e sicuri spostamenti da ogni punto di origine e ad ogni punto di destinazione dell'area protetta, consente di misurare il grado di facilità da parte dell'utente di raggiungere i siti naturali e le attrezzature e, in caso di mezzo privato, di trovare l'opportuno spazio per la sosta. La mobilità viene disciplinata dallo strumento del piano del parco che organizza i sistemi di accessibilità veicolare e pedonale con particolare riguardo ai percorsi, agli accessi e alle strutture riservate ai disabili, ai portatori di handicap e agli anziani in ordine alla fruizione dell'area. Le aree contigue assumono la funzione di aree

preparco intese a connettere le aree protette con gli ambiti territoriali contermini; anche per queste aree la mobilità deve essere intesa ad assicurare il collegamento tra le aree protette ed il resto del territorio nel rispetto delle risorse naturali. Similmente alle aree protette, per le aree contigue vanno pianificati percorsi carrabili e pedonali a servizio degli ambiti naturali e delle unità ambientali di tipo vegetazionale, faunistico e storico-culturale.

Essendo la mobilità una componente essenziale della complessa struttura sociale, economica e produttiva del territorio, essa deve essere organizzata da un sistema di trasporto razionale a servizio di persone e cose a basso impatto ambientale; nelle aree protette, in regime provvisorio, la tutela relativa alle infrastrutture di trasporto, viene affidata a misure di salvaguardia.

Il governo della mobilità nelle Aree Protette viene programmato con i piani locali dei trasporti a servizio degli aggregati di Comuni in territori a protezione speciale i cui recuperi dei centri storici sono da integrare alle politiche di sviluppo locale ecocompatibile.

Gli obiettivi generali di un Piano Locale dei Trasporti sono analoghi a quelli degli altri livelli territoriali di governo della mobilità e si distinguono in obiettivi diretti, tesi ad esplicitare i problemi della mobilità e in obiettivi indiretti atti a pianificare le esternalità generate dai sistemi di trasporto.

Per gli ambiti territoriali che comprendono centri storici, parchi e riserve naturali, siti archeologici e monumenti di vario tipo, quello dei trasporti risulta il settore più gravoso; per comprenderne gli effetti ambientali occorre considerare che per questi ambiti, più che altrove, occorre ottimizzare le interagenze

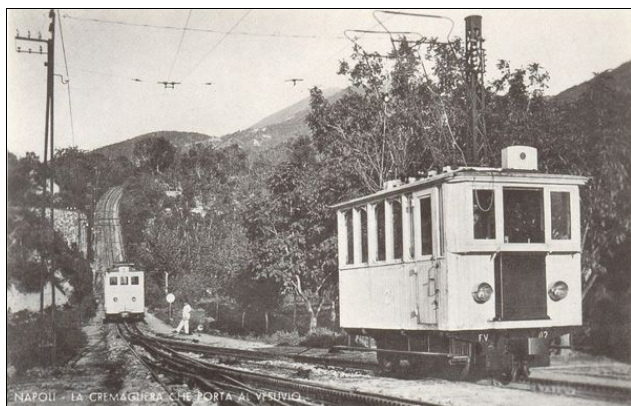


Fig. 1 - Anno 1880: la cremagliera che portava al Vesuvio.

tra il sistema territorio, il sistema ambiente e il sistema mobilità. A fronte dei rilevanti effetti ambientali negativi che i sistemi dei trasporti determinano nel territorio si pone l'esigenza di integrare i tradizionali obiettivi trasportistici con la tutela ambientale; difatti l'aumento della domanda e delle esigenze della mobilità comportano il degrado ambientale del territorio, provocando impatti negativi quali risultano essere le vibrazioni, l'inquinamento acustico, l'inquinamento atmosferico, l'intrusione visiva, la frattura territoriale, la trasformazione della morfologia e l'incidentalità.

Il primo obiettivo per una pianificazione dei trasporti attenta alla tutela dell'ambiente è contenere o ricondurre la mobilità entro un ambito compatibile alla salvaguardia delle componenti e dei fattori dei sottosistemi ambientali.

Per quanto riguarda la circolazione dei veicoli per il trasporto delle persone e delle merci nelle Aree Protette andrebbero abbattuti gli impatti negativi dovuti alle emissioni di gas inquinanti, alla produzione di sostanze nocive e di rumori, adottando misure idonee ad evitare, ridurre o compensare tali effetti negativi provocati sia dal traffico relativo alle attività locali, sia dal traffico relativo alle attività ecocompa-

tibili.

L'accessibilità alle Aree Protette deve essere governata secondo una prioritaria esigenza di tutela; in queste aree, interessate da un turismo intensivo, le attività di tempo libero anche se a basso impatto ambientale, se non monitorate, rischiano di compromettere irrimediabilmente gli ecosistemi naturali.

Per le Aree Protette, promotrici di conservazione e sviluppo dell'habitat naturale ed antropico, la tutela dell'inquinamento dovuto alla mobilità va perseguita escludendo il più possibile il trasporto privato e organizzando contemporaneamente i servizi pubblici sostitutivi atti a rispondere alle esigenze residenziali e commerciali. La domanda di mobilità e di sosta andrebbe, quindi, abbattuta favorendo la pedonalità e l'uso di biciclette, nonché l'utilizzo dei veicoli a motore con combustibili antinquinanti.

La pianificazione dei trasporti assume un ruolo centrale nelle politiche territoriali mirate a raggiungere obiettivi di qualità ambientale, intervenendo sulle prestazioni dei sistemi di mobilità, riducendo gli impatti ambientali e garantendo, attraverso la messa a punto di adeguate soluzioni, l'equilibrio territoriale. La centralità della pianificazione dei trasporti nella pianificazione territoriale, richiede procedure decisionali in grado di governare la mobilità di sistemi ampi e complessi, i cui effetti risultano essere sempre più interagenti con l'economia, con l'ambiente naturale, con il costruito, con la distribuzione delle attività sul territorio e con le esigenze di salvaguardia del patrimonio naturalistico-culturale.

Author's Box

Clelia Cirillo è ricercatrice del CNR presso la sezione di Napoli dell'IBAF-CNR, dove svolge ricerche intese ad avanzare la conoscenza di metodologie innovative di analisi e di intervento a supporto delle attività di pianificazione territoriale e ambientale con l'utilizzo della procedura GIS, da trasferire agli Enti preposti alla gestione del territorio; Email: clelia.cirillo@ibaf.cnr.it