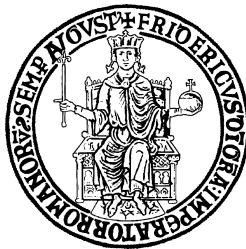


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II
DIPARTIMENTO DI ECONOMIA, MANAGEMENT, ISTITUZIONI



**CORSO DI LAUREA TRIENNALE IN
HOSPITALITY MANAGEMENT**

TESI DI LAUREA
IN
STRATEGY AND SMART INNOVATION: BASICS FOR
DESTINATION MANAGEMENT

Strategie sostenibili di Destination Management
per contrastare l'overtourism: il caso della Costiera Amalfitana

RELATORE

Prof.ssa Valentina della Corte

CANDIDATO

Isabella Saprio

Anno Accademico

2024/2025

MATRICOLA

P31000186

Indice

Introduzione

Capitolo 1 - Overtourism e gestione delle destinazioni: conto e sfide

- 1.1. Definizione, cause principali ed impatti dell'overtourism
- 1.2. La capacità di carico turistica (carrying capacity)
- 1.3. Evoluzione del concetto di Destination Management
- 1.4. Il ruolo delle Destination Management Organization (DMO)
- 1.5 Sostenibilità e governance locale
 - 1.5.1 Governance top-down e governance bottom-up

Capitolo 2 - Strategie e soluzioni smart per il contrasto all'overtourism

- 2.1. Strategie di gestione pubblica
- 2.2. Innovazioni smart e strumenti tecnologici
- 2.3. Best practices internazionali
 - 2.3.1 Barcellona
 - 2.3.2 Amsterdam
 - 2.3.3 Torino

Capitolo 3 - Il caso della Costiera Amalfitana

- 3.1. La Costiera Amalfitana come destinazione turistica

- 3.1.1 Descrizione territoriale ed infrastrutturale
 - 3.1.2 Evoluzione del fenomeno turistico
 - 3.1.3 Trend quantitativi essenziali: arrivi, presenze e stagionalità
 - 3.1.3.1 Fonti e metodi per il monitoraggio dei flussi locali: TIM, BLIMP e sbarchi
 - 3.1.4 Capacità di carico della Costiera Amalfitana
 - 3.1.5 Analisi SWOT ed analisi VRIO
- 3.3. Strategie e politiche attuate a livello locale
- Iniziative comunali e regionali
 - Progetti del Distretto Turistico Costa d'Amalfi

Capitolo 4 - Analisi empirica

- 4.1 Questionario rivolto ai residenti della Costiera Amalfitana
- 4.2 Intervista al Presidente del Distretto Turistico Costa D'Amalfi
- 4.3 Il sentimento della Costiera Amalfitana
- 4.4 Proposte per la Costiera Amalfitana

Conclusione

Introduzione

Il presente lavoro affronta il tema dell'overtourism in Costiera Amalfitana con un approccio integrato e orientato a soluzioni concrete di Destination Management sostenibile: partendo dall'evidenza che la destinazione presenta una forte vocazione turistica, una marcata stagionalità e una netta polarizzazione delle presenze su pochi poli costieri. Pertanto, l'obiettivo del presente elaborato è presentare una riorganizzazione qualitativa della domanda, la sua redistribuzione nel tempo e nello spazio e la costruzione di meccanismi di governance in grado di gestire propriamente il territorio.

Per raggiungere questo scopo la tesi combina una cornice concettuale sull'overtourism e sulla capacità di carico con un'articolata parte empirica.

Nel **primo capitolo** si pongono le basi teoriche del lavoro: l'overtourism viene inquadrato nelle sue cause principali e nei suoi impatti ambientali, socio-culturali ed economici; si introduce il concetto operativo di capacità di carico turistica (carrying capacity) e si ricostruisce l'evoluzione del Destination Management evidenziando il ruolo delle Destination Management Organization e le diverse modalità di governance (top-down vs bottom-up) come strumenti per bilanciare esigenze dei visitatori e tutela dei residenti.

Nel **secondo capitolo** si valutano strategie e strumenti per il contrasto all'overtourism: si esaminano misure di gestione pubblica e le innovazioni tecnologiche utili al Destination Management. A completamento di questo quadro, il capitolo include un richiamo alle best practices europee da cui trarre spunti di trasferibilità per la Costiera.

Nel **terzo capitolo** il quadro teorico-metodologico viene applicato al caso della Costiera Amalfitana: dopo la descrizione territoriale e infrastrutturale si ricostruiscono i trend quantitativi essenziali e si integrano le evidenze offerte da TIM, BLIMP e report sugli sbarchi per mettere in luce i picchi di afflusso e la composizione dei visitatori; la sezione comprende inoltre una valutazione della capacità di carico locale e strumenti diagnostici quali SWOT e VRIO, nonché la rassegna dei progetti già avviati dal Distretto Turistico Costa D'Amalfi.

Nel **quarto capitolo** si riportano e interpretano i risultati dell'analisi empirica e si traducono le evidenze in proposte operative: i risultati del questionario ai residenti e le indicazioni emerse dall'intervista con il Presidente del Distretto Turistico Costa D'Amalfi sono confrontati con l'analisi del sentimento digitale per definire le priorità d'azione.

In conclusione, sulla base delle evidenze raccolte, la presente tesi propone una strategia integrata per la Costiera, principalmente incentrata su una piattaforma digitale integrata (unita agli spunti di best practices tratti dalle città europee analizzate), sull'introduzione di un sistema di prenotazione per punti critici (basato sul questionario condotto alla popolazione residente) e sul rafforzamento della governance distrettuale per garantire coordinamento e trasparenza.

Capitolo 1 - Overtourism e gestione delle destinazioni: contesto e sfide

1.1 Definizione, cause principali ed impatti dell'overtourism

Definizione di overtourism

Negli ultimi anni, i flussi di turismo internazionale si sono intensificati e concentrati in specifiche aree con un'alta attrattività culturale, ambientale o urbana (UNWTO, 2018; OECD 2022)

L'intensificazione della pressione turistica ha portato alla nascita dell'overtourism, che secondo l'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO), si verifica quando l'afflusso turistico compromette la qualità della vita dei residenti, danneggia l'ambiente e riduce la soddisfazione dei visitatori, alterando l'equilibrio tra domanda e capacità del territorio (UNWTO, 2018). Tra le principali conseguenze si hanno il disagio sociale, l'aumento del costo della vita, congestione urbana, pressione sulle infrastrutture e perdita di autenticità territoriale (Peeters et al., 2018; Capocchi et al., 2019).

L'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OECD) amplia questa prospettiva, affermando come l'overtourism possa oltretutto compromettere la sostenibilità a lungo termine delle destinazioni (OECD, 2022).

In relazione a ciò, è necessario ripensare ai modelli di sviluppo turistico, adottando strategie di governance capaci di bilanciare le esigenze dei visitatori con quelle delle comunità locali, promuovendo un turismo più responsabile ed inclusivo (World Bank, 2023, Reinhold et al., 2023).

Cause dell'overtourism

Grazie alla crescita economica e demografica degli ultimi anni e la riduzione dei costi di viaggio (e quindi la possibilità di fruizione di essi da parte di più persone), il volume di turisti è aumentato sempre di più fino ad arrivare all'overtourism vero e proprio.

L'UNWTO ha stilato nel 2018 un rapporto che considera come gli arrivi internazionali dei turisti siano passati ad essere 25 milioni nel 1950 ad essere 1,3 miliardi nel 2017 e si stima che si avrà ogni anno un aumento di circa il 3%, arrivando nel 2030 a 1,8 miliardi di turisti che attraverseranno i confini internazionali (UNWTO, 2018).

La democratizzazione del viaggio, inoltre, favorita da Internet e dai social network genera effetti di concentrazione. Le piattaforme social in particolare aumentano l'attrattività di specifiche destinazioni e promuovono la formazione del turismo di massa, spesso fornendo un'idea utopica delle mete turistiche, accrescendo in chi fruisce dei suddetti contenuti un desiderio distante dalla realtà dei fatti (Koens et al., 2018; Goodwin, 2017).

A livello sociale, il turismo è percepito come diritto universale, e questo, unito alla competizione globale tra destinazioni, porta numerose città a fondare le proprie strategie sull'aumento puramente quantitativo dei visitatori, sfociando nel turismo di massa (Peeters et al., 2018; Capocchi et al., 2019).

Impatti dell'overtourism

L'overtourism trasforma il turismo da opportunità in fattore di degrado, in quanto gli impatti superano i benefici (Capocchi et al., 2019; Peeters et al., 2018). Di seguito verranno analizzati gli effetti principali: economici, ambientali e socio-culturali.

Esso incide particolarmente sulla popolazione locale, poiché la trasformazione massiccia di abitazioni in locazioni a breve termine e la concentrazione dell'offerta su servizi turistici comprimono l'accesso al mercato residenziale e favoriscono processi di gentrification, oltre al fatto che la dipendenza crescente dal turismo rende l'economia locale vulnerabile alla stagionalità (Peeters et al., 2018; Capocchi et al., 2019).

Per di più, lo sfruttamento intensivo del territorio si traduce in un sovraccarico delle risorse naturali e delle infrastrutture, portando all'erosione costiera (nelle località marittime), alla perdita di biodiversità, al sovraccarico degli impianti di gestione dei rifiuti e ai picchi di domanda idrica ed elettrica, che compromettono la qualità ambientale su cui si fonda l'attrattiva turistica stessa (UNESCO, 2018; Peeters et al., 2018).

Nel caso in cui i trasporti e le infrastrutture vengano potenziate per gestire il sovraccarico turistico, si potrebbe andare ad aggravare il rischio ambientale e si intensificherebbe il traffico urbano e/o marittimo (OECD, 2022; World Bank, 2023).

A livello socioculturale, spesso i servizi per i residenti vengono sostituiti con attività rivolte ai turisti e pratiche e tradizioni vengono trasformate in prodotti di consumo oppure si perdono in favore di un'offerta che non tiene conto dei desideri dei residenti (Capocchi et al., 2019; Koens et al., 2018).

Un altro aspetto da considerare è che i comportamenti percepiti come invasivi generano tensioni sociali, peggioramento della qualità della vita e spinte politiche verso misure emergenziali che rischiano di privilegiare il guadagno immediato rispetto alla tutela a lungo termine del capitale culturale e sociale della destinazione (Peeters et al., 2018; Koens et al., 2018).

1.2 Capacità di carico e ciclo di vita della destinazione

La definizione di “capacità di carico” (o “carrying capacity”), secondo l'UNWTO, è la seguente:

“La capacità di carico turistica è il numero massimo di persone che possono visitare una destinazione turistica contemporaneamente, senza causare distruzione dell’ambiente fisico, economico e socioculturale e una diminuzione inaccettabile della qualità della soddisfazione dei visitatori.”
(UNWTO, 2018)

La capacità di carico non va però intesa come un valore massimo statico ma come un concetto dinamico e multidimensionale che coniuga la sostenibilità ambientale, la funzionalità delle infrastrutture, la tolleranza sociale dei residenti, sostenibilità economica e percezione di qualità dei visitatori; i modelli tradizionali che cercano un “numero ottimale” di visitatori falliscono perché ignorano queste variabili (Butler, 2020).

Il modello del Tourist Area Life Cycle (TALC), proposto da R. W. Butler (1980), fornisce un quadro utile per comprendere l'evoluzione delle destinazioni turistiche nel corso del tempo (Butler, 1980).

Butler individua diverse fasi (come mostra la Figura 1): esplorazione, coinvolgimento, sviluppo, consolidamento, stagnazione ed infine declino oppure rigenerazione, e sottolinea come l'arrivo alla fase di stagnazione da parte di una meta turistica sia spesso associato al superamento della capacità di carico della stessa (Butler, 1980).

Questa fase rende necessari interventi proattivi di Destination Management poiché senza politiche di regolazione, diversificazione dell'offerta e coinvolgimento della comunità locale si può arrivare al deterioramento dell'attrattività e della qualità di vita percepita dai residenti, esiti tipici dell'overtourism (Peeters et al., 2018; OECD, 2022).

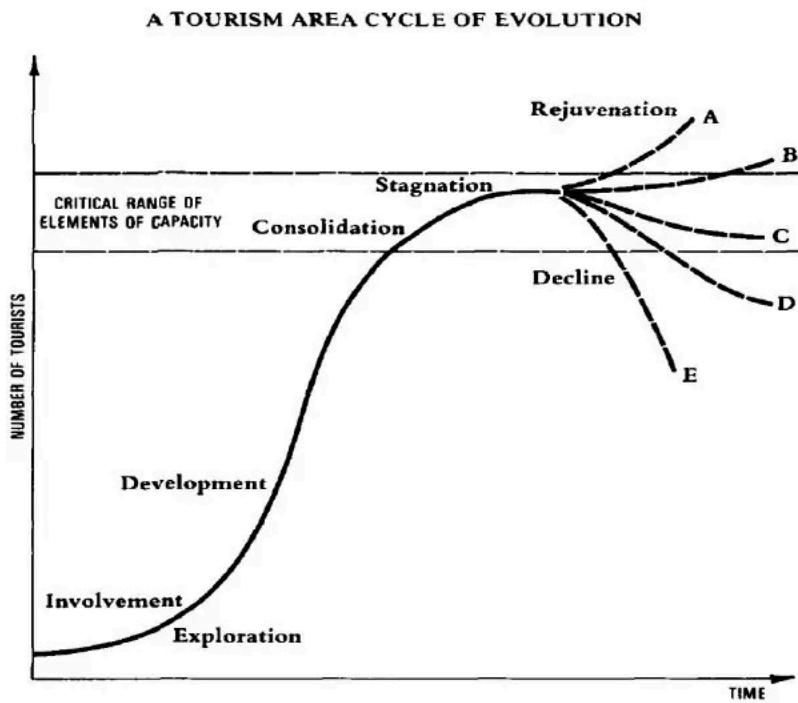


Figura 1: Tourism Area Life Cycle (Butler, 1980)

1.3 Evoluzione del concetto di Destination Management

Il Destination Management è il processo strategico e operativo volto a governare una destinazione turistica come sistema integrato, coordinando risorse naturali e culturali, infrastrutture, servizi e attori pubblici e privati al fine di assicurare un'offerta coerente, competitiva e sostenibile nel medio-lungo periodo (UNWTO, 2019). Questo insieme di azioni comprende:

- pianificazione strategica del territorio;
- promozione integrata;
- gestione delle esperienze e della qualità del servizio;
- coordinamento fra stakeholders;
- interventi per la resilienza;
- sostenibilità socio-ambientale della destinazione.

Il concetto di Destination Management si è consolidato in modo progressivo: le radici teoriche e pratiche emergono tra la fine degli anni '80 e gli anni '90, periodo in cui la letteratura comincia a considerare la destinazione come unità di analisi e non più solo come oggetto di promozione (Ashworth & Voogd, 1990; Ritchie & Crouch, 2003; Della Corte, 2011). Successivamente, negli anni 2000, il paradigma si è evoluto verso una visione sistemica che integra *marketing, governance, stakeholder management, tecnologia e sostenibilità*, trasformando il ruolo delle DMO da semplici promotrici a soggetti di governo territoriale e coordinamento strategico (Della Corte, 2011).

La review contemporanea di Reinhold et al. (2023) conferma questa traiettoria evolutiva, evidenziando come nell'ultimo quindicennio si siano aggiunti nuovi driver, quali *digitalizzazione, crisi climatiche e sanitarie, cambiamenti nei comportamenti dei visitatori*, che richiedono un ripensamento del Destination Management verso approcci più data-driven e collaborativi (Reinhold et al., 2023).

1.4 Il ruolo delle Destination Management Organization

Le Destination Management Organization (DMO) rappresentano uno degli attori chiave nella gestione delle destinazioni turistiche. Se in passato il loro ruolo era prevalentemente legato al marketing territoriale, l'evoluzione del concetto di Destination Management ha portato le DMO ad assumere funzioni più ampie e complesse, che includono la pianificazione, il coordinamento tra stakeholders, la gestione della conoscenza e l'implementazione di strategie orientate alla sostenibilità (Reinhold et al., 2023; World Bank, 2023).

In contesti vulnerabili come le aree costiere e insulari, le DMO svolgono un ruolo determinante nell'adozione di strumenti di regolazione della

domanda, come il contingentamento, il pricing dinamico e l'uso di tecnologie smart per la gestione dei flussi (OECD, 2022; European Commission, 2025; Peeters et al., 2018).

Un punto fondamentale a loro favore è la loro capacità di gestire relazioni con la comunità locale e promuovere il miglioramento continuo; le DMO, infatti, devono operare come organizzazioni “intelligenti”, in grado di adattarsi ai cambiamenti del contesto competitivo e di agire come intermediari tra il territorio e il mercato globale (World Bank, 2023; Reinhold et al., 2023).

1.5 Sostenibilità e governance locale

Per gestire il turismo a livello territoriale, è necessario che la governance sia adeguata alle esigenze che si evolvono lungo il corso degli anni, adattandosi alle nuove sfide. Attraverso di essa, vengono prese le decisioni per la collettività e coordinate azioni istituzionali e private, includendo attori pubblici e privati e strumenti operativi per gestire risorse ed eventuali conflitti (World Bank, 2023; Dipartimento per le Politiche di Coesione, 2024).

Nel caso della governance turistica locale essa deve coordinare la partecipazione degli stakeholders, la regolazione dei flussi e l'integrazione delle diverse politiche ambientali economiche e sociali (World Bank, 2023; OECD, 2022).

Il Dipartimento per le politiche di coesione, una struttura della presidenza del Consiglio dei ministri, nel febbraio del 2024 ha stilato un report nel quale si afferma che per migliorare la governance locale è necessario focalizzarsi su diversi aspetti (Dipartimento per le Politiche di Coesione, 2024):

- definire ruoli chiari fra Stato, regione, enti locali e soggetti privati, semplificando la normativa e riducendo le sovrapposizioni;
- potenziare le DMO ed organismi equivalenti che abbiano funzioni strategiche ed operative;
- sostenere politiche di sviluppo che valorizzino l'innovazione e la continuità nel tempo.

Il report inoltre fornisce delle linee guida operative per i livelli locali da adottare per attuare un Piano di Gestione della Destinazione, che deve seguire necessariamente i seguenti criteri (Dipartimento per le Politiche di Coesione, 2024):

- stabilire la mission della destinazione, i valori di sostenibilità e le priorità di sviluppo;
- gli obiettivi devono essere misurabili;
- gli interventi devono essere suddivisi in breve, medio e lungo termine;
- devono essere menzionate le fonti di finanziamento e gli strumenti finanziari utilizzati;
- è necessario avere chiare le modalità di monitoraggio con indicatori e modalità di raccolta dati.

Tali direttive propongono ai livelli locali (quali comuni, enti di gestione, DMO, regione) di adottare strumenti concreti e rafforzare le competenze amministrative per trasformare la destinazione in un sistema propriamente gestito, sostenibile e misurabile (SIPOTRA, 2025; World Bank, 2023).

1.5.1 Governance top-down e governance bottom-up

La governance deve focalizzarsi simultaneamente su due modalità complementari d'azione: la **governance top-down** e la **governance bottom-up**.

Per *governance top-down* si intende il complesso di normative e politiche promosse dalle autorità pubbliche a livello nazionale, regionale oppure comunale, mettendo a disposizione risorse finanziarie e capacità organizzativa per interventi su larga scala (Hall, 2011). Invece, la *governance bottom-up* riguarda le iniziative generate da parte della comunità, quindi da operatori economici, associazioni e residenti locali che propongono soluzioni contestualizzate e forniscono conoscenze riguardo al contesto difficilmente percepibili dalle sole istituzioni centrali (INCULTUM, 2022; Hall, 2011).

Nella pratica, le differenze fra i due approcci verranno illustrati nella seguente tabella:

	Governance top-down	Governance bottom-up
Origine dell'iniziativa	Istituzionale	Comunitaria
Scala e tempi d'azione	Pianificazione strategica e capacità d'investimento	Sperimentazione rapida e adattiva
Risorse disponibili	Capitale pubblico e normative	Capitale sociale e iniziativa locale
Forma di legittimazione	Autorità formale	Consenso sociale

Tabella 1: Propria elaborazione delle differenze fra governance top-down e bottom-up. Fonti: INCULTUM, 2022; Hall, 2011.

I problemi tipici dell'eccesso di pressione turistica (*sovraffollamento, perdita di qualità della vita dei residenti, trasformazione dell'offerta locale*) non possono essere efficacemente affrontate da un solo livello di azione: la governance top-down è necessaria per garantire gli strumenti normativi e fiscali e la capacità di finanziare infrastrutture e servizi; la governance bottom-up è fondamentale per la rilevazione dei bisogni reali della comunità e la messa a punto di soluzioni contestualizzate (OECD, 2025; European Parliament, 2019). In questo modo è possibile per una destinazione turistica sperimentare dal basso e progettare dall'alto, fondandosi su un modello di governance multilivello e partecipata, per una gestione sostenibile del turismo su scala territoriale (OECD, 2025; INCULTUM, 2022).

Capitolo 2 - Strategie e soluzioni smart per il contrasto all'overtourism

2.1. Strategie di gestione pubblica

Le strategie pubbliche a contrasto dell'overtourism devono necessariamente integrare le misure normative ed azioni di governance per raggiungere il loro scopo, ossia quello di ridurre i flussi turistici e tutelare il territorio (UNWTO, 2018).

L'UNWTO, nel proprio Executive Summary sull'overtourism (2018), propone un quadro strategico che privilegia la ridistribuzione della domanda ed un controllo informato degli impatti. Nella tabella che segue, vengono sintetizzate le principali linee d'azione raccomandate (UNWTO, 2018).

Strategie UNWTO	Descrizione
Dispersione spaziale	Incentivare visite in aree meno frequentate; itinerari alternativi ed eventi locali.
Dispersione temporale	Promuovere turismo fuori picco; destagionalizzazione e eventi in bassa stagione.
Diversificazione dell'offerta	Creare nuovi prodotti e itinerari per ridurre la pressione sui luoghi iconici.
Regolazione e gestione degli accessi	Implementare timeslot, prenotazioni e contingentamenti dove necessario.
Segmentazione dei visitatori	Targeting di segmenti a minor impatto; promozione di visitatori "di qualità".

Coinvolgimento comunità locale	Adottare policy partecipative e garantire benefici diretti ai residenti.
Comunicazione e sensibilizzazione	Campagne informative rivolte a residenti e visitatori per comportamenti responsabili.
Monitoraggio e risposta	Uso di indicatori, big data e sistemi di monitoraggio per decision making adattivo.

Tabella 2: Propria elaborazione delle raccomandazioni dell'UNWTO per la gestione dell'overtourism. Fonte: Executive Summary, UNWTO, 2018)

Il report del TRAN Committee del Parlamento Europeo (Peeters et al., 2018) conferma e concretizza le linee guida suggerite dall'UNWTO, documentando gli interventi adottati dalle amministrazioni urbane, analizzando come la domanda turistica viene modulata ad esempio attraverso regolazioni su affitti brevi e schemi di tassazione differenziata.

Le misure adottate dalle autorità locali a contrasto dell'overtourism sono state aggregate in 16 categorie operative, suddivise nella seguente tabella basata sull'analisi di 41 casi studio in contesti urbani e turistici europei (Peeters et al., 2018).

Categoria di misura	Descrizione
Norme e controlli legali	Regolamenti rivolti ai turisti (es. divieti di accesso, consumo di alcol, comportamenti vietati).

Redistribuzione dei flussi	Promozione di mete alternative, nuove attrazioni, miglioramento dei trasporti e dei percorsi turistici.
Aumento della capacità gestionale	Potenziamento infrastrutture, gestione del traffico, sicurezza e rifiuti.
Aumento dei prezzi	Tasse e tariffe differenziate per mitigare impatti (es. alta stagione, aree sensibili).
Riduzione della stagionalità	Promozione di attrazioni fuori stagione per distribuire i flussi.
Misure ambientali	Eco-certificazioni, tasse ambientali, carburanti ecologici, edilizia sostenibile.
Stop allo sviluppo incontrollato	Zoning, limiti su nuove strutture ricettive, blocco espansione Airbnb/hotel.
Coinvolgimento degli stakeholders	Inclusione di residenti e operatori nella pianificazione e nel marketing turistico.
Informazioni in tempo reale	Dati su affollamento, trasporti, orari alternativi per visitare.
Promozione del turismo di qualità	Offerta turistica orientata a target più consapevoli e meno impattanti.
Misure a favore dei residenti	Salvaguardia dell'edilizia residenziale, negozi locali, condizioni di vita e lavoro.
Contingentamento dinamico	Limiti variabili sull'accesso a siti o destinazioni (es. prenotazioni obbligatorie).
Riduzione della promozione	Sospensione o riduzione delle campagne promozionali in aree sovraccaricate.
Campagne di sensibilizzazione	Educazione dei turisti su comportamenti corretti

Monitoraggio avanzato	Sistemi di raccolta dati e indicatori per valutare impatti e adattare le politiche.
Ricerca e analisi	Studi e indagini per comprendere meglio il fenomeno e progettare soluzioni.

*Tabella 3: Tipologie di misure adottate nelle città europee. Fonte: Peeters et al., *Overtourism: impact and possible policy responses* (European Parliament, TRAN Committee), 2018*

2.2 Innovazioni smart e strumenti tecnologici

L'evoluzione tecnologica ha introdotto una nuova dimensione nella gestione delle destinazioni turistiche: quella dello *smart tourism*, un modello di turismo basato sull'uso consapevole delle tecnologie digitali, che vengono utilizzate per migliorare la qualità di vita dei cittadini e l'efficienza delle politiche pubbliche, nelle cosiddette “*smart cities*” (Gretzel et al., 2015; Buhalis & Amaranggana, 2015).

Si sono così originate le “*smart destinations*”, ovvero destinazioni che raccolgono ed analizzano i dati per gestire i flussi turistici e migliorare la sostenibilità generale del territorio (Smart Tourism Destinations Project, 2023; European Commission, 2022). Questo concetto è stato promosso dalla Commissione Europea attraverso il programma “European Capital of Smart Tourism”, che riconosce le città europee che si distinguono per l'adozione di pratiche innovative nel turismo intelligente (European Commission, 2023).

A partire dal 2021, la Commissione Europea ha inoltre finanziato il progetto “Smart Tourism Destinations”, che ha realizzato un toolkit per supportare le destinazioni nell'adozione di soluzioni tecnologiche,

individuando quattro pilastri fondamentali: *tecnologia, sostenibilità, accessibilità e innovazione* (Smart Tourism Destinations Project, 2023).

Fra gli strumenti tecnologici più diffusi nelle smart destinations, abbiamo i sistemi di monitoraggio dei flussi turistici, che consentono di rilevare in tempo reale la presenza dei visitatori attraverso sensori, reti Wi-Fi pubbliche e dati GPS anonimizzati. Le informazioni raccolte vengono elaborate in applicazioni digitali e dashboard, che supportano gli enti locali nelle loro decisioni volte ad ottimizzare l'esperienza turistica e prevenire il sovraffollamento distribuendo meglio i visitatori lungo orari e percorsi diversi (Smart Tourism Destinations Project, 2023; Buhalis & Amaranggana, 2015).

Anche l'intelligenza artificiale ed i big data (insiemi di dati di grande volume) sono strumenti utilizzati per prevedere la domanda turistica e pianificare le risorse in modo efficiente (Gretzel et al., 2015; Smart Tourism Destinations Project, 2023). Infatti, i dati provenienti da piattaforme di prenotazione e trasporti permettono di stimare i flussi futuri e gestire in maniera ottimale la mobilità urbana; città come Amsterdam e Barcellona, ad esempio, li utilizzano per anticipare i picchi di affluenza (Iamsterdam, n.d.; Ajuntament de Barcelona, n.d.; ITU, 2021).

Inoltre, una tecnologia nata solo recentemente, l'Internet of Things (Iot), sta prendendo piede in alcune cittadine europee. Si tratta di una rete capillare di sensori che trasforma la città in un sistema in grado di rilevare e rispondere in tempo reale a flussi di persone (ITU, 2012; Smart Tourism Destinations Project, 2023; Sentilo, n.d.). Gli interventi degli operatori possono basarsi su azioni intraprese su diversi piani. Ad esempio, le applicazioni collegate ai sistemi IoT invierebbero notifiche in tempo reale agli utenti sull'affollamento di determinate zone o potrebbero suggerire

orari ed itinerari alternativi; invece, attraverso l'analisi predittiva i servizi come staffing e trasporti possono essere regolati nelle ore di maggiore affluenza (Smart Tourism Destinations Project, 2023).

Oltre a ciò, considerando l'evoluzione tecnologica progressiva degli ultimi anni, potremmo chiederci: e se la città potesse parlare e mostrarc ci il futuro prima che accada?

Grazie al Digital Twin, questo è diventato possibile. Si tratta di una rappresentazione digitale dinamica della città che consente di *simulare scenari* (ad esempio, che succederebbe se si deviasse un flusso turistico, se si chiudesse una strada, o se si programmasse un grande evento) e valutare impatti prima di intervenire nella realtà (Rahmadian et al., 2023; European Commission Mobility and Transport, 2023). Per la gestione del turismo ciò si traduce in capacità predittive che ci permettono di gestire anticipatamente gli accessi, pianificare il personale in maniera correlata e riprogrammare i percorsi turistici in base ai flussi predetti.

Chiaramente però, l'implementazione di tutti gli strumenti sopra menzionati richiede però solide misure di governance dei dati (*interoperabilità, trasparenza, responsabilità, tutela della privacy*) in linea con il quadro normativo europeo (Regulation (EU) 2016/679) e con le linee guida promosse dall'UE per la transizione digitale del turismo.

2.3 Best practices internazionali

Per comprendere come le tecnologie smart possano essere effettivamente impiegate nella gestione dei flussi turistici, è utile considerare tre esperienze europee mature: Barcellona, Amsterdam e Torino. In ciascun caso le soluzioni tecnologiche non sono fini a se stesse, ma diventano infrastrutture operative che consentono il passaggio dal monitoraggio

all’azione: raccolta continua di dati sul campo, integrazione tramite piattaforme digital twin, analisi (anche predittiva) e attivazione di servizi informativi e operativi per visitatori ed operatori.

2.3.1 Barcellona

Barcellona è riconosciuta come una delle prime città europee ad aver avviato progetti di Smart Destination integrati, in risposta a problemi legati alla crescita incontrollata del turismo urbano come il sovraffollamento e la saturazione degli spazi pubblici, la trasformazione delle attività con un focus sui servizi orientati ai turisti, livelli alti di traffico automobilistico e pedonale (Ajuntament de Barcelona, n.d.; Peeters et al., 2018).

L’amministrazione comunale infatti ha implementato una piattaforma IoT, chiamata “Sentilo” (parola proveniente dall’esperanto, che significa “sensore”) che aggrega dati provenienti da una rete diffusa di sensori lungo tutta la città. Sentilo è un software open source che funge da hub per dati sulla qualità dell’aria, livelli sonori e flussi pedonali e ciclistici, consultabili in qualsiasi momento dall’applicazione o dal sito web (Sentilo, n.d.; Ajuntament de Barcelona, n.d.).

La città ha inoltre avviato servizi di mobility management, come la riorganizzazione dei percorsi degli autobus turistici e “Zona Bus 4.0”, un progetto che mira a digitalizzare la gestione delle aree di sosta e degli autobus turistici, attraverso l’installazione di sensori intelligenti e lettori di targhe alle fermate degli autobus, oltre a display con informazioni utili per gli usufruenti delle corse (Ajuntament de Barcelona, n.d.; Salir por Barcelona, n.d.)



Figura 2: Zona Bus 4.0, Barcellona. Fonte: <https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/en/implementation-bus-zone-40>

2.3.2 Amsterdam

La città di Amsterdam ha sviluppato una propria tecnologia di monitoraggio delle folle, centrata sul Crowd Monitoring System Amsterdam (CMSA), soluzione che poi è stata implementata nella piattaforma “Public Eye” (Tapp/Public Eye, 2021; ITU, 2021).

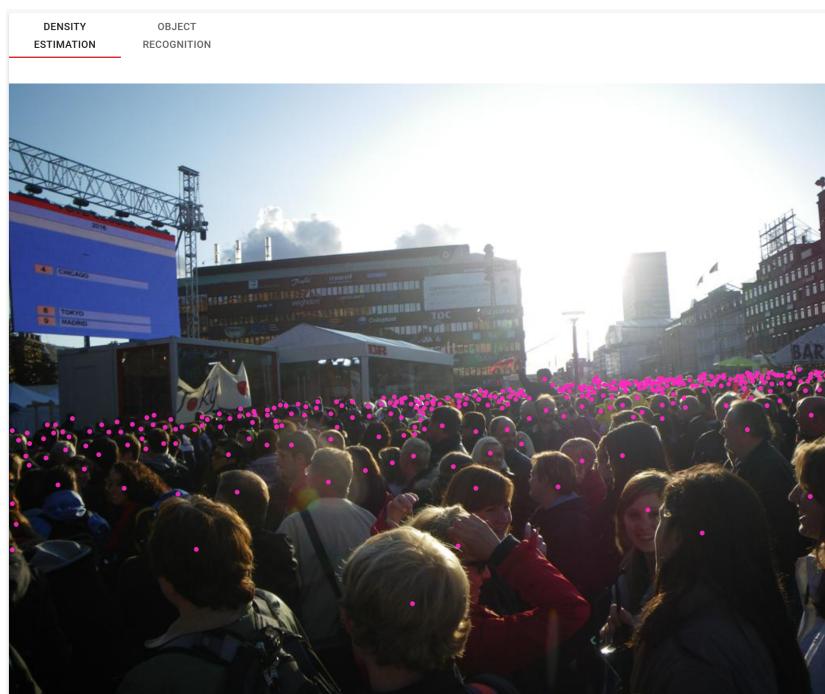


Figura 3: Crowd monitoring sperimentato ad Amsterdam.

Fonte: <https://github.com/Amsterdam/public-eye>

Il motivo per cui si è reso necessario questo progetto era la necessità di *vedere* la città in tempo reale per capire dove si formassero assembramenti e migliorare la capacità di risposta durante eventi e situazioni critiche (es. grandi manifestazioni, flussi attorno a stazioni e porti) (ITU, 2021; Amsterdam Intelligence, n.d.). Questo sistema di “crowd monitoring” utilizza tecniche che effettuano conteggi anonimi per produrre heatmap, ossia zone di sovraffollamento, senza trattenere dati identificativi (Tapp/ Public Eye, 2021). Gli output vengono poi integrati nei repertori di dati della città e inviati ai manager urbani che aggiornano le applicazioni rivolte a turisti e visitatori (Iamsterdam, n.d.; Tapp/Public Eye, 2021).

2.3.3 Torino

Torino, riconosciuta quale European Capital of Smart Tourism 2025, eccelle nel mescolare la tradizione con la modernità, utilizzando tecnologia innovativa e progetti creativi per valorizzare il suo patrimonio storico e culturale (European Commission Smart Tourism Capital, 2025; Turismo Torino e Provincia, 2025).



Figura 4: Torino, European Capital of Smart Tourism 2025. Fonte: <https://www.traveldailynews.com/special-interest-travel/torino-european-capital-of-smart-tourism-2025>

Sul fronte della digitalizzazione, Torino ha concretizzato numerose sperimentazioni applicative rivolte al turismo culturale: il progetto europeo 5G-TOURS ha sperimentato in loco casi basati sulla realtà aumentata/virtuale per migliorare l'esperienza museale e proporre servizi immersivi a valore aggiunto per il visitatore (Comune di Torino/Torino EU Projects, n.d.); parallelamente, la soluzione NETA (Navigation Exploring Tourist Assistance) introduce assistenza turistica basata su intelligenza artificiale e totem multimediali per fornire itinerari personalizzati e informazioni in tempo reale in molte lingue (European Commission, 2025 Smart Tourism Capital; Turismo Torino e Provincia, 2025).

In tema di accessibilità, Torino ha reso il sistema di trasporto pubblico cittadino progressivamente accessibile (autobus e stazioni), mentre piattaforme come Turismabile forniscono informazioni e servizi dedicati a persone con disabilità, co-progettati con associazioni del settore; sul piano culturale, numerosi musei locali sviluppano esperienze sensoriali e percorsi accessibili, rendendo la fruizione culturale effettivamente inclusiva (Turismo Torino e Provincia, 2025).

Sebbene Torino non presenti le dinamiche di massa osservate in città come Amsterdam o Barcellona, negli ultimi anni sono emersi segnali che giustificano un'attenzione specifica ai rischi di pressione turistica localizzata. In particolare, studi empirici e ricerche sul contesto torinese documentano la crescita e la concentrazione spaziale degli alloggi a breve termine (short term rentals), fenomeno che può alterare il mercato residenziale e generare impatti sociali e spaziali nei quartieri centrali (Semi & Tonetta, 2021; Celata & Romano, 2020). Inoltre, grandi eventi culturali e fieristici (ad es. il Salone Internazionale del Libro) producono picchi temporanei di domanda (UNWTO/WTCF, 2019). Per questi motivi, l'inclusione di Torino permette un confronto utile sui meccanismi di

governance che possono prevenire questioni simili anche in destinazioni più fragili.

Città	Problema affrontato	Tecnologie chiave	Esempi operativi
Barcellona	<ul style="list-style-type: none"> • Sovraffollamento • Saturazione spazi pubblici • Traffico turistico 	<ul style="list-style-type: none"> • Sentilo (IoT open source) • Sensori ambientali • Piattaforme di integrazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobility management • Riorganizzazione percorsi autobus turistici • Zona Bus 4.0
Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Assembramenti e gestione eventi • Monitoraggio in tempo reale delle folle 	<ul style="list-style-type: none"> • Crowd Monitoring System Amsterdam (CMSA) • Public Eye • conteggi anonimi • Heatmap 	<ul style="list-style-type: none"> • Avvisi in app • Gestione flussi attorno a stazioni e porti • Supporto a eventi
Torino	<ul style="list-style-type: none"> • Sperimentazione tecnologica • Migliorare accessibilità delle soluzioni 	<ul style="list-style-type: none"> • Intelligenza artificiale • soluzioni realtà aumentata/immersive • Piattaforme di assistenza turistica 	<ul style="list-style-type: none"> • 5G-TOURS • NETA • Turismabile

Tabella 4: sintesi comparativa delle pratiche di Barcellona, Amsterdam e Torino per la gestione dei flussi turistici (elaborazione propria)

Capitolo 3 - Il caso della Costiera Amalfitana

3.1 La Costiera Amalfitana come destinazione turistica

La Costiera Amalfitana è un tratto di costa tirrenica nella provincia di Salerno e può essere definita come un territorio che possiede uno straordinario valore paesaggistico e culturale, frutto dell'interazione millenaria fra natura ed esseri umani. L'area è stata inserita a partire dal 1997 fra i "Paesaggi Culturali" che l'UNESCO considera "Patrimonio dell'Umanità", e copre più di 11.000 ettari, oltre a comprendere 15 comuni, lande agricole terrazzate e tre aree protette (UNESCO, 1997).

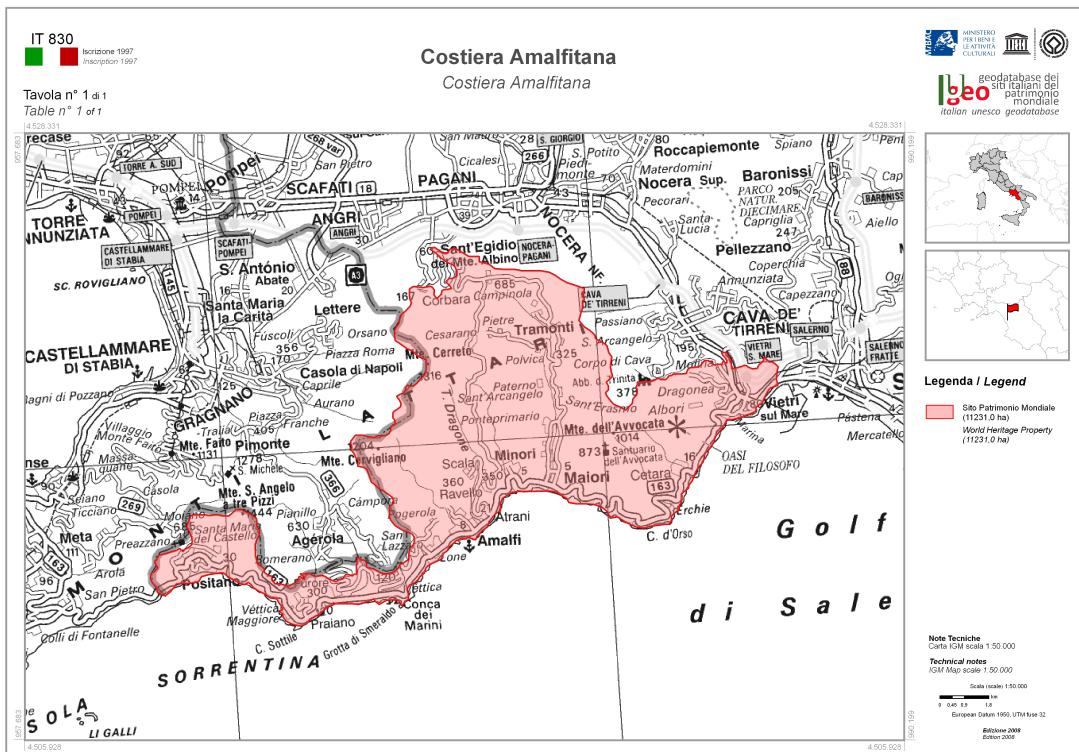


Figura 5: mappa dell'area della Costiera Amalfitana iscritta al Patrimonio UNESCO (UNESCO, 1997)

La bellezza incomparabile della Costiera Amalfitana incanta viaggiatori d'ogni angolo della terra, per questo motivo è uno delle destinazioni più ambite e visitata in Italia; l'ISTAT la posiziona fra i "brand turistici" che

nel 2023 hanno registrato una performance superiore alla media nazionale (Regione Campania, 2005; Report Statistica Today ISTAT, 2024).

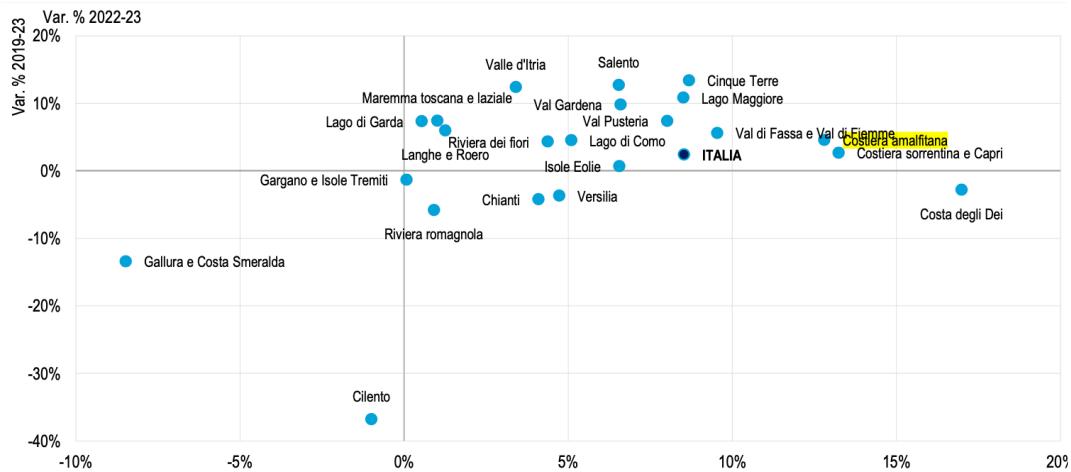


Figura 6: Presenze nei brand territoriali; variazione percentuale 2022-2023 e 2019-2023 (ISTAT, Report "Statistica Today", 2024).

L'elevata affluenza turistica è però allo stesso tempo una risorsa economica ed un vincolo di tutela del territorio in termini di sostenibilità, aumentando così la responsabilità per una gestione che eviti il degrado dovuto al sovraccarico dei sistemi naturali e delle risorse.

3.1.1 Descrizione territoriale ed infrastrutturale

La Costiera si sviluppa sul versante meridionale dei Monti Lattari, catena montuosa e area protetta, in una sequenza di borghi, piccoli paesi, terrazzamenti coltivati (ripiani artificiali sostenuti da muri a secco che consentono la coltivazione su pendii ripidi) e scogliere a picco sul mare (UNESCO, 1997).

La conformazione geomorfologica del territorio determina dei limiti infrastrutturali: la via di collegamento principale, la Strada Statale 163,

strada panoramica di pregio che attraversa la costiera lungo tutta la sua lunghezza ed estensione, è in molti tratti a carreggiata ridotta e lo spazio per parcheggi è scarso; tali caratteristiche rendono difficoltosa la gestione del traffico e ostacolano interventi di ampliamento senza impatti paesaggistici rilevanti (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2023; ANAS S.p.A., 2019).

I collegamenti via terra includono la rete di trasporto pubblico (autobus urbani ed extraurbani) ed in alta stagione risultano spesso sovraffollati, andando a ledere il benessere della popolazione residente e quello dei visitatori, oltre alla presenza del traffico veicolare privato che provoca congestioni e rallentamenti, aggravando i problemi di accessibilità e sostenibilità (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2023; Tirachini, Hensher & Rose, 2013).

I collegamenti via mare giocano un ruolo fondamentale sull'accessibilità del territorio e possono contribuire ad alleggerire la pressione sulla viabilità costiera, tuttavia concorrono anch'essi all'aumento dei flussi turistici giornalieri e inoltre non vanno considerate una soluzione neutra dal punto di vista ambientale, poiché le imbarcazioni possono generare emissioni ed impatti sulla qualità delle acque, se non gestite adeguatamente (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2023; Chou et al., 2021).

3.1.2 Evoluzione del fenomeno turistico

La Costiera Amalfitana presenta una storia del turismo estremamente lunga e stratificata, che parte dall'età romana ed arriva fino al turismo di massa odierno; già nella tarda antichità la costa era meta per persone benestanti e dotata di ville marittime che testimoniano precoci forme di “turismo” di élite, mentre nel Medioevo e nel Rinascimento la fama locale venne nutrita

da memorie letterarie e tradizioni locali. Il processo di formazione dell’immagine turistica si rafforzò notevolmente con il Grand Tour sette-ottocentesco e poi con il Romanticismo: pittori, scrittori e viaggiatori europei promuovevano la costa come luogo dell’emozione estetica e della ricerca introspettiva. La costruzione della strada costiera (che collega Vietri a Positano, completata nella sua prima fase nel XIX secolo) spezzò l’isolamento delle località, rendendo più accessibili borghi fino ad allora raggiungibili solamente via mare e favorendo così l’incremento dei flussi. Nel corso del XX secolo, e più in particolare nel secondo dopoguerra, la Costiera passò da una vocazione prevalentemente agricola e di pesca ad un’economia sempre più centrata sul turismo: si affermarono nuovi modelli ricettivi, l’offerta si diversificò e alcune località assunsero ruoli distinti: Positano come simbolo dell’“élite” e della mondanità, Ravello per l’offerta culturale, Maiori e altri centri per il turismo balneare di massa. Questa evoluzione ha prodotto una progressiva internazionalizzazione della domanda e una forte concentrazione spaziale e stagionale dei flussi, così come effetti rilevanti sulle risorse locali (consumo d’acqua, pressione sui rifiuti, congestione della mobilità) e sul paesaggio, inducendo nei decenni recenti fenomeni di sovraccarico e di critica sociale verso la massificazione del turismo. (Centro Universitario Europeo per i Beni Culturali, UNIVEUR, n.d.).

3.1.3 Trend quantitativi essenziali: arrivi, presenze e stagionalità

I dati comunali elaborati dal *Distretto Turistico Costa d’Amalfi* (ente pubblico-privato che ha l’obiettivo di contribuire alla crescita sostenibile e ordinata della destinazione Costiera Amalfitana e di migliorare la qualità di

vita dei residenti, volto alla promozione e valorizzazione del territorio), sono stati utilizzati in questa sede per analizzare i flussi turistici nella Costiera nel periodo 2014-2024 (il 2022 è stato escluso dall'analisi per indisponibilità dei dati comunali; si segnala inoltre che il Comune di Vietri sul Mare è presente nelle rilevazioni del Distretto fino al 2021 ma non è disponibile per gli anni 2023 e 2024) (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2025). Nella Tabella 5 e nella Tabella 6 sono riportati i valori annuali di arrivi e presenze per ciascun comune aderente al Distretto (anni 2014-2024); le Figure 7 (presenze) e 8 (arrivi) illustrano l'andamento complessivo annuo (totale Costiera).

Le tabelle e i grafici che seguono permettono di:

- (a) confrontare anno per anno l'evoluzione di arrivi e presenze per comune
- (b) quantificare il peso relativo dei principali poli attrattivi;
- (c) valutare il grado di recupero post-pandemico e la sua distribuzione territoriale.

Presenze Costiera Amalfitana 2014-2024										
Comune	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2023	2024
Amalfi	696.060	623.096	588.956	562.276	472.616	493.402	182.556	294.122	347.750	366.312
Atrani	39.458	39.310	46.602	56.282	49.414	63.666	7.552	25.490	25.745	27.984
Cetara	30.124	25.694	35.632	33.416	41.334	44.216	17.116	21.822	23.677	23.659
Conca dei Marini	72.126	82.070	54.724	66.588	70.168	115.762	28.140	35.646	56.769	54.701
Furore	57.786	59.104	68.196	71.642	76.044	103.652	28.850	46.568	42.669	48.824
Maiori	699.778	424.574	438.180	369.266	470.270	816.612	215.452	477.538	371.739	403.131
Minori	137.854	160.326	173.778	189.182	186.474	201.698	74.700	119.194	110.327	104.274
Positano	687.232	873.450	824.880	637.498	706.008	719.782	175.916	449.250	458.765	411.170
Praiano	320.682	336.082	385.534	382.748	472.616	493.402	123.396	217.894	234.777	247.327
Ravello	307.436	347.002	413.556	417.994	356.628	409.626	89.870	193.480	193.358	179.900
Scala	20.464	31.038	33.830	33.428	29.708	29.556	11.720	23.708	38.678	33.380
Tramonti	7.648	9.564	14.600	15.398	20.020	22.578	7.478	12.168	6.884	10.360
Vietri sul Mare	115.788	100.102	79.786	289.816	197.224	198.494	58.020	76.104	0	0
Agerola	0	0	0	0	0	0	0	0	70.688	50.851
Totale Costiera	3.192.436	3.111.412	3.158.254	3.125.534	3.148.524	3.712.446	1.020.766	1.992.984	1.981.826	1.961.873

Tabella 5: Presenze per comune e Totale Costiera (2014-2024, escluso 2022). Fonte: Distretto Turistico Costa d'Amalfi (elaborazione propria)

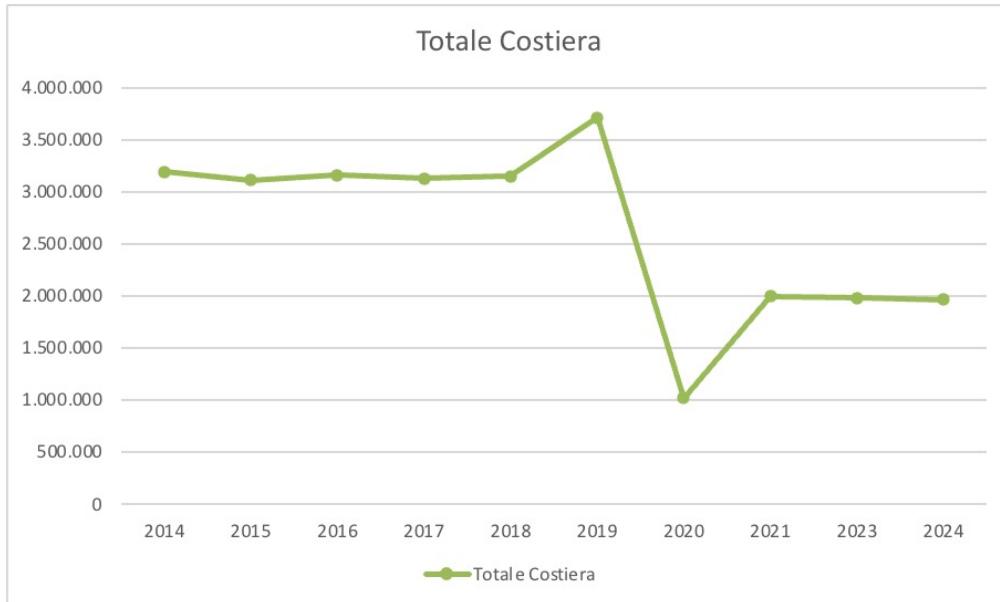


Figura 7: Totale presenze annue in Costiera (2014-2024, escluso 2022).
Fonte: Distretto Turistico Costa d'Amalfi (elaborazione propria)

La Figura 7 illustra il totale annuo delle presenze nella Costiera. Il grafico mette in evidenza tre fasi:

- (i) una fase di crescita e stabilità fino al 2019;
- (ii) il forte calo registrato nel 2020 e la contrazione nel 2021 dovuti alla crisi pandemica;
- (iii) una fase di ripresa avviata nel 2023 e proseguita nel 2024.

Nel 2019 le presenze complessive nella Costiera Amalfitana erano pari a 3.712.446; nel 2024 si attestano a 1.961.873, con una contrazione del 47,15% rispetto al periodo pre-pandemico.

Arrivi Costiera Amalfitana 2014-2024										
Comune	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2023	2024
Amalfi	192.410	174.906	163.468	136.038	135.928	135.256	68.038	102.862	115.994	114.124
Atrani	10.720	10.230	11.016	11.398	15.138	19.052	2.078	7.866	7.139	7.395
Cetara	15.022	12.414	17.412	13.106	20.850	20.678	7.718	6.828	7.858	7.614
Conca dei Marini	17.154	20.660	14.326	16.742	18.628	27.988	7.714	10.218	14.309	13.152
Furore	20.920	20.312	23.400	23.410	24.238	32.186	8.908	15.444	13.619	14.940
Maiori	126.624	92.848	108.950	100.950	119.738	144.346	58.876	77.746	76.826	83.188
Minori	36.054	40.678	46.376	48.686	54.908	61.930	28.244	39.046	34.856	27.188
Positano	198.788	222.208	224.652	173.816	224.418	236.712	66.596	155.874	132.551	130.907
Praiano	85.338	88.858	101.206	99.176	135.928	135.256	35.862	65.192	57.700	52.542
Ravello	89.674	100.998	105.276	92.456	120.112	136.248	31.766	74.028	68.057	62.022
Scala	5.480	8.174	8.840	8.960	9.716	10.792	5.072	8.540	12.384	10.604
Tramonti	2.634	3.144	4.908	5.284	6.708	7.404	2.348	4.376	2.078	2.568
Vietri sul Mare	28.748	26.582	23.038	44.656	57.846	66.638	18.840	26.046	0	0
Agerola	0	0	0	0	0	0	0	0	23.663	17.795
Totale Costiera	829.566	822.012	852.868	774.678	944.156	1.034.486	342.060	594.066	567.034	544.039

Tabella 6: Arrivi per comune e Totale Costiera (2014-2024, escluso 2022). Fonte: Distretto Turistico Costa d'Amalfi (elaborazione propria)

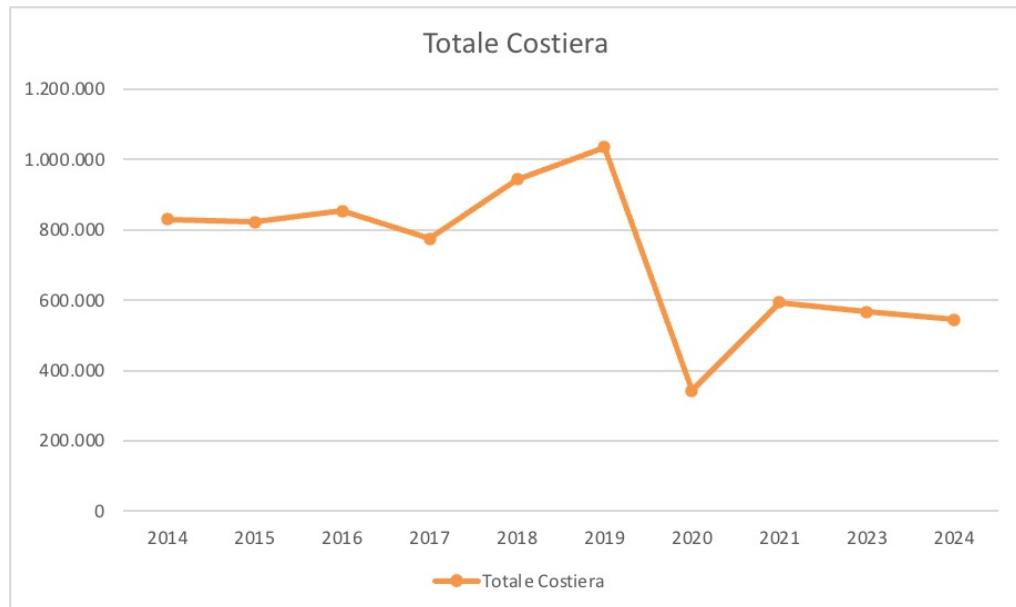


Figura 8: Totale arrivi annui in Costiera (2014-2024, escluso 2022). Fonte: Distretto Turistico Costa d'Amalfi (elaborazione propria)

La Figura 8 presenta il medesimo tipo di rappresentazione per gli arrivi, che passano da 1.034.486 nel 2019 a 544.039 nel 2024, evidenziando una riduzione del 47,41%. Anche in questo caso i dati mostrano come la ripresa non abbia ancora riportato i volumi turistici ai livelli del 2019.

A livello territoriale si conferma una forte polarizzazione: nel 2024 i tre comuni con il maggior numero di presenze sono Positano (411.170; 20,96% del totale 2024), Maiori (403.131; 20,55%) e Amalfi (366.312; 18,67%), che insieme assorbono una quota molto rilevante della domanda complessiva. Tale asimmetria comporta pressioni differenziate su infrastrutture e servizi, con chiare implicazioni per la pianificazione e le politiche di regolazione dei flussi.

La stagionalità rimane un elemento strutturale del sistema turistico locale: la maggior parte delle presenze è concentrata nei mesi estivi (giugno-settembre), in linea con le evidenze provinciali e nazionali (ISTAT, 2024). Questa concentrazione temporale accentua la pressione su mobilità, gestione rifiuti, approvvigionamento idrico e servizi di emergenza e rende particolarmente rilevante la componente degli escursionisti giornalieri (day-trippers), non registrata nelle statistiche di pernottamento ma numericamente significativa nei picchi estivi (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2025; Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, 2024).

3.1.3.1 Fonti e metodi per il monitoraggio dei flussi locali: TIM, BLIMP e sbarchi

Per integrare le serie ufficiali di arrivi e presenze con evidenze puntuali sui flussi giornalieri e sui picchi di afflusso, il Distretto Turistico Costa d'Amalfi ha messo a disposizione tre tipologie di dataset:

- (i) analisi basate su dati di rete mobile (TIM - People Analytics);
- (ii) conteggi sensoriali di traffico veicolare e pedonale (sensori BLIMP: “Vehicles OTS”, “Pedestrians OTS”);

(iii) monitoraggio degli sbarchi marittimi per il comune di Positano (report 2023).

Queste fonti, combinate, consentono di descrivere la dinamica giornaliera della domanda e la sua composizione oltre alle finestre orarie critiche per la gestione dei servizi locali (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, dati forniti).

(i) TIM - People Analytics (Positano, 30/05/2022-05/06/2022).

L'analisi TIM, riferita all'area del Comune di Positano, fornisce stime della popolazione effettivamente presente nell'area con risoluzione temporale di 15 minuti e distingue, sulla base della presenza oraria e della provenienza, le seguenti categorie di utenti: residenti (utenti presenti prevalentemente nella fascia 22:00-06:00 e classificati come stabilmente localizzati nell'area del Comune di Positano); pendolari (utenti presenti prevalentemente nelle fasce 09:00-12:00 e 14:00-18:00 dei giorni feriali); visitatori intra-regionali (utenti non classificati come residenti o pendolari e con residenza calcolata in Campania); visitatori extra-regionali (utenti non residenti in Campania e non classificati come pendolari) e visitatori stranieri (utenti in roaming, la nazionalità è dedotta dal country code della SIM).

Per la finestra dal 30/05 al 05/06/2022 TIM stima una presenza media giornaliera di 17.563 persone (massimo medio giornaliero 18.569; minimo medio giornaliero 16.746).

Quanti sono i presenti medi nell'area?

Presenti medi nel periodo



17.563

Massimo Presenti medi/giorno



18.569

(04/06/2022)

Minimo Presenti medi/giorno



16.746

(31/05/2022)

Figura 9: Presenti medi nell'area di Positano, periodo dal 30/05 al 04/06/2022.

Fonte: Distretto Turistico Costa D'Amalfi, Servizi TIM, 2023.

La disaggregazione per età rilevata nel report mostra una distribuzione relativamente diffusa fra fasce adulte e una quota significativa di over-60 (23,4%); la composizione di genere risulta leggermente sbilanciata verso la componente maschile (Uomini 54,1%; Donne 45,9%). I report TIM offrono anche la provenienza territoriale dei presenti e la quota di visitatori stranieri (come si può vedere nella Fig. 10)

Che caratteristiche hanno i presenti?

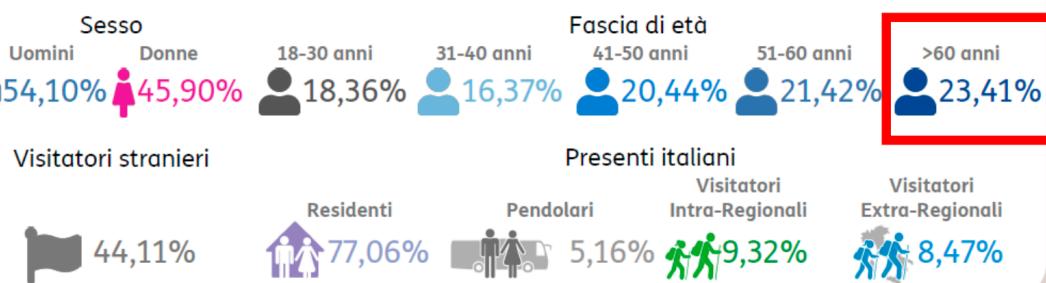


Figura 10: Caratteristiche dei presenti nell'area di Positano, periodo dal 30/05 al 04/06/2022. Fonte: Distretto Turistico Costa D'Amalfi, Servizi TIM, 2023.

I dati provengono dalle SIM TIM che si collegano nella zona; per stimare tutte le persone presenti quei conteggi vengono poi aumentati con un coefficiente che tiene conto di quante SIM appartengono a TIM rispetto al totale degli utenti mobili. Questo semplice aggiustamento rende le stime utilizzabili come indicatore della popolazione reale presente in area, inclusa la componente di escursionisti diurna.

Limiti metodologici: possibile sottorappresentazione di chi non utilizza SIM TIM, errori nella distinzione pendolari/visitatori e incertezze legate al coefficiente di proiezione.

(ii) Sensori BLIMP (postazione Maiori – S.S. porto turistico, luglio 2022-ottobre 2023)

I sensori BLIMP contano passaggi di veicoli e pedoni in punti specifici della rete e sono una conseguenza del progetto Turismo e Viabilità portato avanti dalla Rete Sviluppo Turistico Costa D'Amalfi (braccio operativo del Distretto Turistico Costa D'Amalfi (Distretto Costa D'Amalfi, 2022). Per rendere confrontabili periodi di diversa durata, nella tabella sono riportati i totali insieme al numero di giorni monitorati e alle medie giornaliere e settimanali.

Periodo	Giorni monitorati	Veicoli OTS (totale)	Veicoli (media/giorno)	Veicoli (media/settimana)	Pedoni OTS (totale)	Pedoni (media/giorno)	Pedoni (media/settimana)
18/07/2022 - 02/10/2022	77	604,969	7,860	55,022	181,016	2,352	16,464
26/09/2022 - 01/01/2023	98	526,165	5,366	37,563	67,340	687	4,812
26/12/2022 - 02/04/2023	98	540,375	5,514	38,598	40,729	415	2,908
27/03/2023 - 02/07/2023	98	602,351	6,145	43,012	98,101	1,001	7,008

Tabella 7: Elaborazione propria dei report BLIMP (2-5) forniti dal Distretto Turistico Costa D'Amalfi, postazione “Maiori – S.S. porto turistico”.

- Periodo dal 18/07/2022 al 02/10/2022: periodo estivo con copertura completa di fine luglio-agosto; totali elevati (604.969 veicoli; 181.016 pedoni) che corrispondono a medie molto alte (circa 7.860 veicoli/giorno; circa 2.352 pedoni/giorno) e a una media settimanale veicoli di circa 55.000. Questo intervallo evidenzia i picchi tipici di agosto e rappresenta la finestra di massima pressione per la rete viaria.
- Periodo dal 26/09/2022 al 01/01/2023: periodo di transizione autunno-inizio inverno; totali inferiori rispetto all'estate (526.165 veicoli; 67.340 pedoni) e medie giornaliere più contenute (circa 5.366 veicoli/giorno; circa 687 pedoni/giorno), utile come riferimento per la riduzione stagionale dei flussi.
- Periodo dal 26/12/2022 al 02/04/2023: periodo invernale con attività ridotta, indicato da totali simili a quelli autunnali ma con una componente pedonale più bassa (540.375 veicoli; 40.729 pedoni; circa 5.514 veicoli/giorno; circa 415 pedoni/giorno), utile per confrontare la domanda in bassa stagione.

- Periodo dal 27/03/2023 al 02/07/2023: periodo di ripresa primaverile verso l'estate; i totali mostrano una crescita rispetto all'inverno (602.351 veicoli; 98.101 pedoni) con medie giornaliere intermedie (circa 6.145 veicoli/giorno; circa 1.001 pedoni/giorno), segnalando l'avvicinarsi dei picchi estivi.

Questi conteggi sono utili per individuare i punti e le ore in cui la rete viaria e le aree pedonali sono sottoposte a maggiore pressione anche se è importante ricordare che i sensori misurano i passaggi nella loro area di copertura e non l'intera Costiera Amalfitana.

(iii) Monitoraggio sbarchi marittimi (Positano, Regione Campania e Capitaneria di Porto)

I report sugli sbarchi ricostruiscono la pressione via mare tramite autorizzazioni di accosto e sbarchi/imbarchi dei traghetti di linea.

Le serie mostrano un aumento dei traghetti medi giornalieri da circa 86 nel 2019 a circa 128 nel 2022 e si arriva a 136 nel 2023.

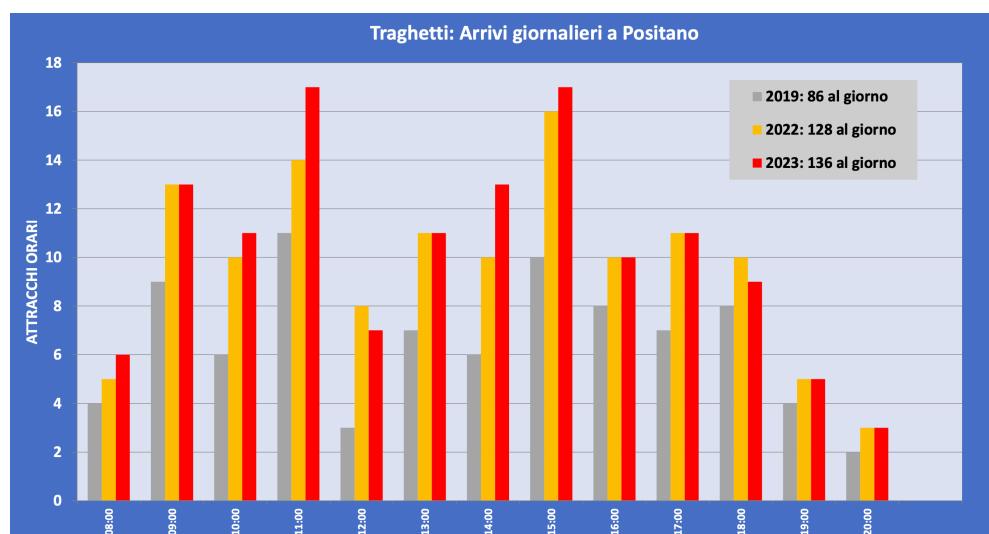


Figura 11: Arrivi giornalieri dei traghetti, Positano. Fonte: Distretto Turistico Costa D'Amalfi, 2023

Nei mesi estivi le stime dei passeggeri giornalieri sono molto elevate: ad esempio, per agosto 2022 si sono registrate stime di ordine di grandezza di circa 5.500 sbarchi ed altrettanti imbarchi al giorno.

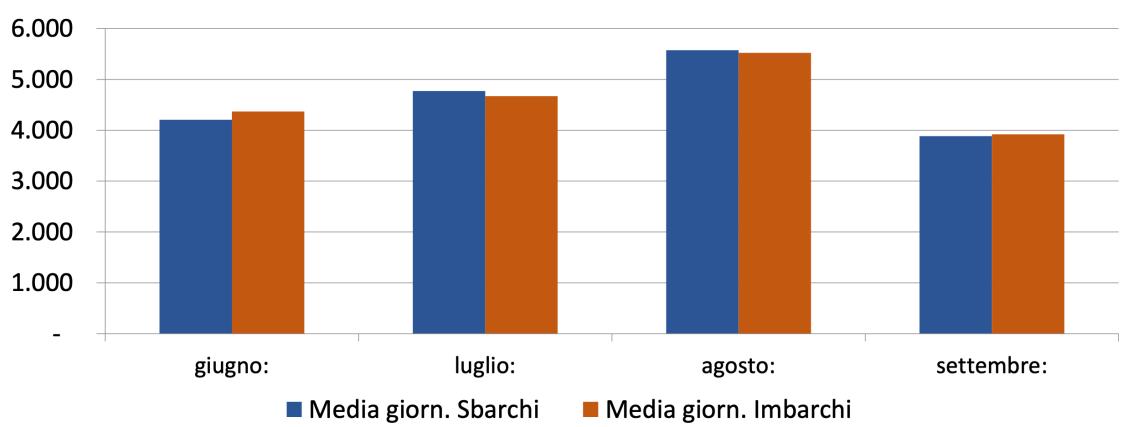


Figura 12: Media giornaliera sbarchi ed imbarchi, Giugno-Settembre 2022, Positano.
Fonte: Distretto Turistico Costa D'Amalfi, 2023

La concentrazione oraria è netta, con massimi nella fascia 11:00-12:00 con fino a 6 navi attraccate contemporaneamente, oltre alla presenza di passeggeri sul molo che può raggiungere ordini di grandezza elevati durante la stessa ora di punta (picchi nell'intervallo 11:00-11:55 fino a quasi 2000 persone).

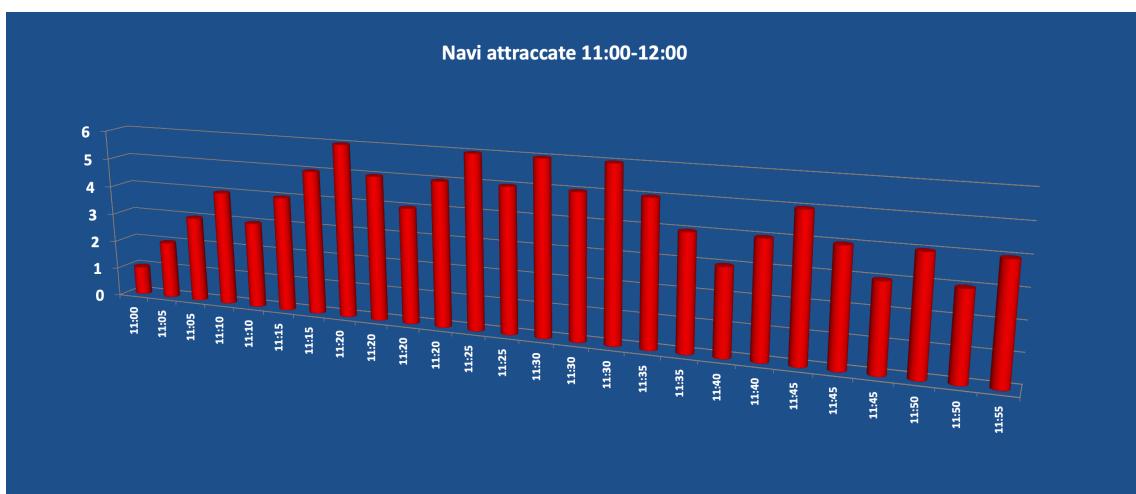


Figura 13: Navi attraccate al molo, Agosto 2022, Positano.
Fonte: Distretto Turistico Costa D'Amalfi, 2023

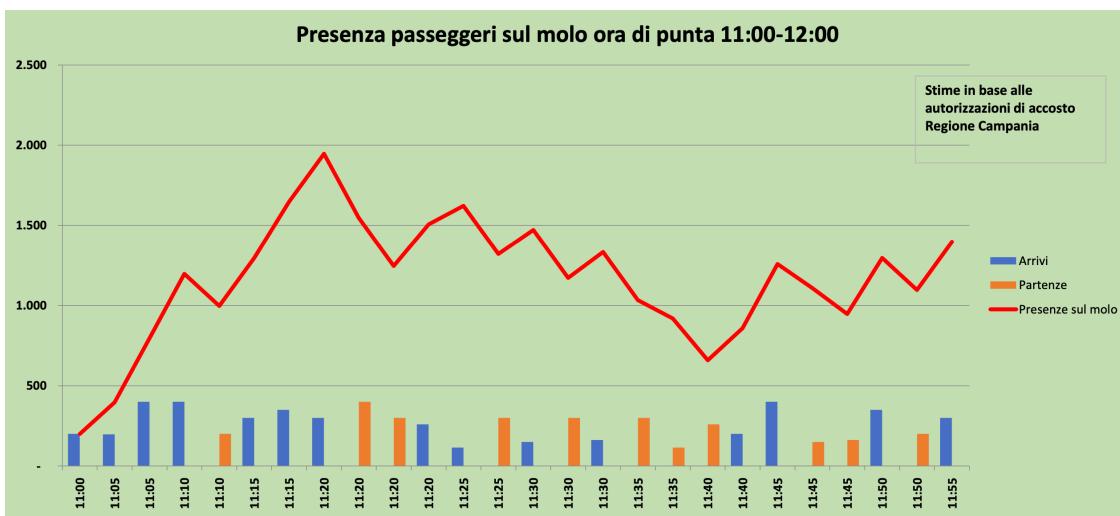


Figura 14: Presenza passeggeri sul molo, Agosto 22, Positano.

Fonte: Distretto Turistico Costa D'Amalfi, 2023



Figura 15: istantanea del porto di Positano, 29 agosto 2022, ore 11:30. Fonte:

Distretto Turistico Costa D'Amalfi

Le stime basate su autorizzazioni di accosto non includono charter e imbarcazioni private, perciò vanno considerate conservative rispetto al totale reale degli sbarchi.

3.1.4 Capacità di carico della Costiera Amalfitana

L'analisi dei dati di base (popolazione residente, superficie e dotazione di posti letto) consente di trarre indicazioni concrete sul grado di pressione che il turismo esercita sulla Costiera Amalfitana e sulla sostenibilità del modello di sviluppo attuale. Il dataset territoriale (Alberghiero ed Extra, 2021) mostra che i quindici comuni costieri ospitano 46.591 residenti su 120,43 km² e dispongono complessivamente di 20.904 posti letto (alberghieri + extra-alberghieri). Il rapporto aggregato posti letto/residente è quindi vicino a 0,45 (quasi mezzo posto letto per abitante), mentre la densità media supera i 380 abitanti/km²: indicatori che segnalano una forte vocazione ricettiva del territorio rispetto alla sua popolazione stabile un rapporto che indica quanto il territorio sia orientato verso la domanda turistica rispetto alla popolazione locale (Alberghiero ed Extra, 2021; ISTAT, 2025).

COMUNE	ABITANTI	SUPERFICIE (km ²)	TOTALE POSTI LETTO 2019	TOTALE POSTI LETTO 2021
AGEROLA	7691	19,83	1720	1762
AMALFI	4901	5,7	3089	3186
ATRANI	825	0,12	370	384
CETARA	2062	4,97	229	243
CONCA DEI MARINI	674	1,13	560	714
FURORE	748	1,88	546	592
MAIORI	5508	16,67	3409	2908
MINORI	2677	2,66	851	860
POSITANO	3836	8,65	3893	3889
PRAIANO	2019	2,67	1950	2052
RAVELLO	2485	7,94	1926	1933
SCALA	1535	13,86	406	401
TRAMONTI	4125	24,83	850	850
VIETRI SUL MARE	7505	9,52	1105	1121
Totale	46591	120,43	20904	20895

Tabella 8: Popolazione residente, superficie e posti letto per comune (2019; 2021). (Fonte: Distretto Turistico Costa d'Amalfi; elaborazione propria)

L'analisi disaggregata per singoli comuni evidenzia condizioni ancora più estreme: a Positano i posti letto totali (3.893) superano il numero degli

abitanti (3.836), mentre ad esempio ad Amalfi i posti letto (3.089) corrispondono a una quota molto elevata rispetto ai 4.901 residenti. Tali rapporti, letti insieme ai flussi giornalieri e alle presenze annuali (circa 2 milioni di presenze annue e circa 560.000 arrivi nel 2024), indicano che, nelle giornate di massima affluenza, la popolazione effettiva presente sul territorio (residenti + ospiti pernottanti + day-trippers giornalieri) può superare in modo considerevole la capacità di servizi, spazio pubblico e infrastrutture. In particolare, quando i posti letto sono saturi e si aggiungono i visitatori diurni provenienti via mare o via terra, la pressione su parcheggi, rete viaria, gestione rifiuti e approvvigionamento idrico risulta molto intensa (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2024).

Dal punto di vista metodologico, questa combinazione di indicatori (rapporto posti letto/residente, densità abitativa, saturazione stagionale delle presenze e peso dei day-trippers) fornisce elementi utili per valutare la carrying capacity in senso operativo: non come una soglia unica e immutabile, ma come un profilo di vulnerabilità che segnala finestre temporali a rischio (mesi e giornate di picco) (ESPON, 2020).

In termini concettuali, se si applica il modello del Tourism Area Life Cycle di Butler (TALC), la Costiera Amalfitana mostra caratteristiche tipiche dello stadio di consolidation avanzata; in questa fase la destinazione è fortemente consolidata sul mercato (alta riconoscibilità, elevata domanda) ma cominciano a emergere tensioni locali: saturazione di servizi, primo degrado percepito di attrattori e crescenti costi sociali per i residenti (Butler, 1980; Capocchi et al., 2019).

Le ragioni che supportano questa collocazione sono principalmente quattro:

1. Volumi e struttura dell'offerta: lo stock complessivo di posti letto (20.900) in rapporto alla popolazione residente (46.600) indica una

vocazione fortemente turistica della domanda infrastrutturale; in alcuni comuni la dotazione ricettiva supera o è comparabile al numero dei residenti, situazione tipica di destinazioni consolidate e ad alta intensità turistica (Alberghiero ed Extra, 2021).

2. Marcata stagionalità: la concentrazione della maggior parte delle presenze nei mesi estivi e i picchi giornalieri aumentano la probabilità che, in assenza di un'efficace distribuzione temporale, si manifestino problemi ricorrenti di saturazione (ISTAT; Distretto, 2024).
3. Vincoli fisici e infrastrutturali: la morfologia costiera e l'asse SS163 limitano la capacità di assorbimento fisico della domanda: le soluzioni di ampliamento sono difficili e costose, per cui la pressione si concentra sugli stessi punti critici con ripetute ricadute sulla fruibilità (Regione Campania; Autorità Portuale).
4. Componenti non pernottanti: la presenza consistente di day-trippers (non sempre rilevata nelle sole presenze ISTAT) determina una domanda aggiuntiva di servizi che può peggiorare la qualità dell'esperienza percepita e la vivibilità per i residenti (Distretto; Autorità Portuale).

Questi elementi non certificano automaticamente il passaggio a stagnation; tuttavia li rendono plausibili. La letteratura e le linee guida metodologiche sul tema della carrying capacity indicano che destinazioni con rapporti strutturali simili sono a maggior rischio di stagnation se si verifica un lungo periodo in cui il numero di visitatori rimane stabile, con percezione di deterioramento dell'esperienza, e peggioramento della vita economica e

sociale della comunità locale (Candela & Fugini, 2010; ESPON, 2020; Capocchi et al., 2019).

3.1.5 Analisi SWOT ed analisi VRIO

Analisi SWOT

Alla luce delle evidenze quantitative e qualitative presentate nei paragrafi precedenti, in particolare i risultati relativi a presenze, arrivi, stagionalità e rischi di superamento della capacità di carico, si rende necessaria un'analisi dei fattori che condizionano la sostenibilità della destinazione. L'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) è adottata qui come strumento sintetico per mettere a sistema le informazioni raccolte: da un lato ordina le risorse e i vincoli interni alla Costiera; dall'altro individua opportunità esterne e minacce che richiedono interventi mirati di governance.

FORZE (Strengths)	DEBOLEZZE (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • Valore paesaggistico e riconoscimento internazionale • Brand consolidato di località chiave (Positano, Amalfi, Ravello). • Offerta turistica diversificata (mare, cultura, enogastronomia, trekking). • Rete ricettiva consolidata • Collegamenti marittimi sviluppati in alta stagione. • Presenza del Distretto Turistico come soggetto di coordinamento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vincoli infrastrutturali terrestri (SS163, parcheggi limitati). • Elevata concentrazione della domanda in pochi poli. • Marcata stagionalità (giugno-settembre). • Vulnerabilità delle risorse idriche e dei servizi urbani. • Scarsa integrazione operativa tra attori locali. • Dipendenza da day-trippers e turismo di breve durata.
OPPORTUNITÀ (Opportunities)	MINACCE (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo di prodotti per il fuori stagione (cultura, enogastronomia, trekking). • Investimenti in mobilità sostenibile e sistemi digitali di gestione dei flussi. • Rafforzamento della governance distrettuale e del coordinamento promozionale. • Valorizzazione di borghi e offerta rurale meno frequentata. • Targeting di segmenti a maggior spesa e minor impatto (slow/luxury sustainable). • Accesso a fondi UE/nazionali per resilienza climatica e infrastrutture green. 	<ul style="list-style-type: none"> • Over-tourism e degrado ambientale/paesaggistico. • Concorrenza di altre destinazioni e variazioni della domanda internazionale. • Shock esogeni (pandemie, crisi economiche, eventi climatici estremi). • Vincoli normativi e limitata capacità d'investimento locale. • Sovra-dipendenza da flussi giornalieri non remunerativi per la comunità.

Tabella 9: Analisi SWOT della Costiera Amalfitana (elaborazione propria).

L’incrocio dei fattori SWOT indica che la Costiera possiede risorse distintive e un forte capitale simbolico, ma questo valore è esposto a rischi di deterioramento se la domanda non viene governata in modo efficace. Le debolezze infrastrutturali e la concentrazione spaziale/temporale della domanda evidenziano una vulnerabilità che limita la capacità della destinazione di tradurre turismo in sviluppo sostenibile per i residenti.

Da queste evidenze emergono tre priorità operative strategiche, con azioni concrete e giustificazioni:

1. Rafforzare la governance distrettuale integrando approcci top-down e bottom-up.
2. Interventi di mobilità sostenibile e digital crowd-management.
3. Diversificazione territoriale e stagionale dell’offerta.

L’analisi SWOT dovrà essere seguita dalla valutazione VRIO per definire quali risorse meritano investimenti prioritari per generare vantaggi sostenibili nel lungo periodo.

Analisi VRIO

L’applicazione del framework VRIO alla Costiera Amalfitana consente di trasformare le evidenze della SWOT in scelte operative: mentre la SWOT individua “che cosa” è importante per la destinazione, il VRIO valuta se e come le singole risorse e capacità possano generare vantaggi competitivi sostenibili. Dalla valutazione emerge un quadro pragmatico e orientato all’azione.

Risorsa/ capacità	Valore (V)	Rarità (R)	Inimitabilità (I)	Organizzazio ne (O)	Esito VRIO
Patrimonio paesaggistico/ culturale	Sì	Sì	Sì	No	Vantaggio competitivo temporaneo
Immagine/brand turistico internazionale	Sì	Sì	Sì	Sì	Vantaggio competitivo sostenibile
Offerta ricettiva di alta qualità (segmento lusso)	Sì	No	No	Sì	Parità competitiva
Collegamenti marittimi (servizi traghetto/ aliscafo)	Sì	No	No	No	Parità competitiva
Capitale sociale e know-how locale (ospitalità, tradizioni)	Sì	Sì	Sì	No	Vantaggio competitivo temporaneo
Eventi culturali consolidati (es. festival locali)	Sì	Sì	Sì	No	Vantaggio competitivo temporaneo

Tabella 10: Analisi VRIO della Costiera Amalfitana (elaborazione propria).

Il patrimonio paesaggistico e i brand locali (Positano, Amalfi, Ravello) risultano di alto valore e rari, quindi potenzialmente in grado di generare un vantaggio competitivo. Tuttavia, questo potenziale rischia di rimanere transitorio finché non viene supportato da una organizzazione territoriale capace di gestire la domanda, proteggere le risorse e governare l'esperienza turistica; in assenza di una tale organizzazione, il valore può essere erosivo da sovraffollamento e degrado.

La rete ricettiva e gli eventi culturali apportano valore economico e attrattività ma, per la loro natura relativamente replicabile, tendono a garantire al massimo parità competitiva se non combinati in modo distintivo. La strategia deve dunque privilegiare la combinazione di patrimonio, offerta e azioni di governance per creare prodotti unici (pacchetti esperienziali, itinerari integrati, offerte fuori stagione) che aumentino la spesa media e la durata del soggiorno.

Infine, elementi vincolanti come la SS163 e la limitata capacità infrastrutturale non costituiscono risorse di vantaggio, ma pongono limiti operativi rilevanti. La risposta strategica a questi vincoli non è necessariamente l'investimento infrastrutturale tradizionale (spesso impraticabile per vincoli paesaggistici), bensì misure gestionali e di domanda (ad esempio coordinamento degli sbarchi, pricing mirato per i punti critici e politiche di destagionalizzazione) volte a preservare il valore paesaggistico senza comprometterne la fruizione.

Sulla base di tali esiti VRIO, si raccomanda di concentrare risorse e interventi su tre linee prioritarie: (1) rafforzamento dell'organizzazione distrettuale e della co-governance per convertire valori intrinseci in vantaggi sostenibili; (2) sviluppo di prodotti integrati e strategie di diversificazione territoriale e stagionale per aumentare valore e redistribuire la domanda; (3) misure per attenuare i vincoli infrastrutturali. Ciascuna linea dovrà essere accompagnata da indicatori di risultato (es. variazione della permanenza media, occupazione per periodo, indice di saturazione giornaliera, grado di soddisfazione dei residenti) per verificare l'efficacia delle azioni e orientare interventi successivi.

3.3 Strategie e politiche attuate a livello locale

3.3.1 Iniziative comunali e regionali

A livello comunale e regionale le iniziative per gestire i flussi turistici e mitigare gli effetti dell'overtourism nella Costiera Amalfitana si dispongono lungo due linee di intervento principali: regolazione della mobilità e disciplina degli accessi e della circolazione; di seguito si descrivono i due ambiti, si forniscono esempi concreti attuati sul territorio e si discutono limiti ed evidenze.

Regolazione della mobilità - targhe alterne, ZTL e limiti di transito

Negli ultimi anni le amministrazioni locali, coordinate con ANAS e con il Distretto Turistico, hanno introdotto strumenti di regolazione del traffico mirati a ridurre i flussi veicolari nei periodi di picco. Tra le misure più importanti vi sono le ordinanze di circolazione a targhe alterne sulla S.S.163 Amalfitana (applicate in modo intensivo nei mesi estivi e in alcune giornate festive), nonché l'istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) temporanee o permanenti in frazioni e centri storici (ANAS, 2019; Ordinanze comunali, BURC).

Queste misure perseguono due obiettivi principali: diminuire la congestione nei tratti più critici e migliorare la sicurezza stradale per pedoni e mezzi di soccorso. Le ordinanze vengono comunicate ai cittadini e ai visitatori tramite i canali istituzionali e, in anni recenti, sono state integrate con campagne informative locali (ANAS, 2019).

Valutazione e limiti: La letteratura mostra che restrizioni basate su targhe o limiti di accesso possono dare benefici di breve termine (riduzione dei

volumi veicolari nelle finestre temporali interessate) ma risultano meno efficaci se non accompagnate da alternative di trasporto e da misure di enforcement, come ad esempio controlli da parte della polizia locale e rimozione dei veicoli in sosta irregolare; l'adozione di tali strumenti combinati con una chiara comunicazione ed eventuali sanzioni, aumentano la probabilità di produrre effetti duraturi (Farda & Balijepalli, 2018; Soto et al., 2023)

Disciplina degli accessi e della circolazione

Sul versante parcheggi, località come Amalfi dispongono di strutture di sosta organizzata (ad esempio il parcheggio Luna Rossa) e di aree a pagamento che costituiscono i principali punti di ingresso per chi arriva in auto; tali infrastrutture sono spesso utilizzate per il parcheggio a breve e media sosta in alta stagione (Sistema Amalfi S.r.l., n.d.)

Per la mobilità collettiva esistono servizi regolari di trasporto su gomma e marittimi che supportano la mobilità turistica: la rete di autobus SITA e operatori privati offrono corse tra i paesi della Costiera, mentre compagnie marittime come Travelmar combinano collegamenti via mare con servizi navetta o transfer a terra (come i collegamenti verso Agerola/Bomerano per il Sentiero degli Dei), favorendo modalità di spostamento alternative all'auto privata (Sita Sud, n.d.; Travelmar, n.d.)

Riguardo agli approdi, la Capitaneria di Porto e i comuni esercitano competenze che portano periodicamente a ordinanze di sicurezza e a regolamenti sugli accosti (es. limitazioni di lunghezza delle unità che possono accostare in determinati moli, ad esempio nei porti quali Maiori e Cetara). Questi provvedimenti mirano alla sicurezza e, secondariamente, al

governo dei flussi marittimi, ma sono spesso oggetto di confronto con gli armatori e necessitano di coordinamento con le compagnie di navigazione e le autorità portuali (PNo Editorial Board, 2024)

Valutazione e limiti: Le soluzioni basate su parcheggi organizzati, navette e regolamentazione degli approdi possono essere utili ma risultano efficaci solo se inserite in un sistema integrato con frequenze e tariffazione coerenti); in assenza di integrazione l'utenza tende a privilegiare l'auto privata (Zijlstra et al., 2015)

3.3.2 Progetti del Distretto Turistico Costa d'Amalfi

Il Distretto Turistico Costa d'Amalfi ha avviato e coordinato una serie di interventi e sperimentazioni orientati a fornire strumenti operativi per il governo della destinazione e a promuovere pratiche di turismo più sostenibili. Oltre alle analisi portuali degli sbarchi, alle analisi sui dati mobili (TIM People Analytics) e alle rilevazioni effettuate con sensori Blimp (per le quali si rimanda al par. 3.1.3.1), di seguito vengono illustrati i principali progetti promossi dal Distretto (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2022-2024).

Turismo e Viabilità. Il progetto Turismo e Viabilità nasce per acquisire dati affidabili e in tempo reale sul traffico veicolare e pedonale lungo la S.S. 163 Amalfitana, con l'obiettivo di tradurre la conoscenza dei punti deboli in soluzioni concrete. Questo progetto è stato proposto dal Gruppo Turismo di Confindustria Salerno, cofinanziato dalla Camera di Commercio di Salerno e attuato dalla Rete Sviluppo Turistico Costa

d'Amalfi, collaborando con l'azienda italiana "Blimp" per l'attuazione tecnica. Attraverso l'installazione di camere e sensori, che rilevano in maniera totalmente anonima i dati, l'iniziativa ha prodotto serie temporali sui transiti veicolari e sui passaggi pedonali, restituendo informazioni sui picchi orari ed i pattern stagionali (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2022; Quotidiano Costiera, 2022).

Authentic Outdoor Amalfi Coast. Il progetto Authentic Outdoor Amalfi Coast mira a valorizzare l'entroterra della Costiera Amalfitana, promuovendo un'offerta turistica integrata basata su esperienze outdoor autentiche e sostenibili. Ideato e coordinato dalla Rete Sviluppo Turistico Costa d'Amalfi, il braccio operativo del Distretto Turistico, con questo intervento si vuole valorizzare l'offerta montana della destinazione Costa d'Amalfi, offrendo percorsi ed infrastrutture che rendano accessibile e fruibile il patrimonio naturale e culturale oltre la fascia costiera e i punti già ampiamente battuti.

L'obiettivo è quello di destagionalizzare i flussi e allungare la permanenza media dei visitatori promuovendo esperienze di cammino, trekking, percorsi enogastronomici e attività legate alla storia locale. A livello di infrastrutture, le attività comprendono interventi di manutenzione e riqualificazione dei sentieri per elevare qualità e sicurezza dei percorsi in Agerola, Tramonti e Scala (Authentic Outdoor Amalfi Coast, 2024).

Zero Waste Amalfi Coast. L'iniziativa Zero Waste Amalfi Coast, promossa dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi in collaborazione con la società di consulenza Hotel Rifiuto Zero e il Consorzio Omega e presentato nell'aprile del 2022, è volto a riconfigurare il ciclo dei rifiuti prodotti dal comparto turistico della Costiera Amalfitana in una logica di economia

circolare. Sono così state sperimentate filiere di valorizzazione dei sottoprodotti, come la valorizzazione energetica delle bucce di agrumi e conversione dei fondi di caffè in substrato per fungaie, oltre a proporre protocolli standardizzati di raccolta dei rifiuti da condividere con le strutture aderenti al progetto. Zero Waste Amalfi Coast costituisce un caso interessante per studiare come il partenariato pubblico–privato e misure di capacity building possano unirsi per trasformare i rifiuti del turismo in risorsa locale (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, Zero Waste, 2022).

Elettrify e micro-mobilità. Attraverso un accordo stipulato con Elettrify, una startup esperta in soluzioni di mobilità sostenibile, il Distretto ha introdotto una rete condivisa di micro-mobilità elettrica sull'intero comprensorio, con una dotazione prevista di 600 mezzi elettrici e 380 stazioni di sosta. Nato da una fase pilota del 2020 attivata grazie allo scouting di ENIT e presentato ufficialmente nell'aprile 2022, il progetto coinvolge tutti i Comuni della Costiera e prevede politiche tariffarie fortemente agevolate (fino al 96% per i residenti e 90% per gli stagionali non residenti). L'introduzione di e-bike e monopattini elettrici è concepita come soluzione per facilitare gli spostamenti brevi e ridurre l'uso dell'auto privata nei centri storici e nelle frazioni, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e diminuire l'uso dell'auto privata per tragitti interni al centro storico o nelle frazioni. (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, Elettrify).

PlanetWatch e monitoraggio ambientale. La rete di sensori per la qualità dell'aria e altri parametri ambientali, promossa con il progetto

PlanetWatch, startup francese di Ginevra, verifica in tempo reale le condizioni dell'aria circostante, e fornisce dati utili a misurare gli impatti ambientali della mobilità e delle concentrazioni di persone. Il monitoraggio avviene attraverso sensori IoT plug-and-play, e un registro basato sulla blockchain Algorand per garantire tracciabilità e integrità delle serie temporali raccolte. In Costiera sono stati installati sensori outdoor “Airquino”, in sette comuni; tali unità misurano parametri ambientali quali umidità, temperatura, anidride carbonica, composti organici volatili e particolato, e sono connesse tramite SIM per assicurare continuità di trasmissione. Il progetto prevede inoltre il coinvolgimento attivo dei cittadini (che possono ospitare sensori e partecipare alla rete); i dataset prodotti sono destinati a essere integrati in dashboard di gestione della destinazione per finalità informative, e più in generale, per attivare interventi di mitigazione e piani di purificazione indoor dove necessario (PlanetWatch; Distretto Turistico Costa d’Amalfi, 2024).

Capitolo 4 - Analisi empirica

4.1 Questionario rivolto ai residenti della Costiera

Introduzione all'argomento di ricerca

Il presente capitolo presenta i risultati dell'indagine empirica condotta mediante somministrazione di un questionario rivolto a residenti e operatori della Costiera Amalfitana. Lo scopo è di rilevare la percezione locale dell'overtourism e valutare l'accettazione e la fattibilità di possibili misure di gestione della domanda turistica e di Destination Management sostenibile. L'indagine integra dati quantitativi con risposte aperte. L'indagine, nel complesso, ha evidenziato le aspettative e le preoccupazioni degli attori locali.

Obiettivi della ricerca

- Valutare la percezione della pressione turistica (overtourism) tra residenti e operatori locali.
- Individuare criticità percepite (infrastrutture, traffico, day-trippers) e priorità d'intervento.
- Misurare il grado di accettazione di strumenti di regolazione della domanda e di sistemi digitali di monitoraggio.
- Valutare la percezione di fattibilità di specifiche proposte operative (sezione F).
- Analizzare le risposte aperte sulle aspettative di effetti positivi derivanti dall'introduzione di misure di regolazione.

Struttura del questionario e modalità di raccolta dati

Il questionario è stato somministrato in forma elettronica e ha raccolto 79 risposte valide. Il questionario è strutturato in sezioni: (A) profilo (conto), (B) percezione degli impatti, (C) strumenti e priorità, (D) accettabilità ed ostacoli, (E) tecnologia, partecipazione e disponibilità a contribuire, (F) valutazione di fattibilità delle misure. I dati sono stati analizzati con analisi descrittiva mediante grafici e aggregazioni per ciascuna domanda; le risposte aperte sono state codificate tematicamente per evidenziare i principali argomenti ricorrenti.

Sezione A: Profilo (conto)

Come si evince dal grafico sottostante (Fig. 16), la porzione prevalente del campione è costituita da operatori legati al settore turistico: 32 persone su 79 (40,51%) si dichiarano operatori turistici (albergo, B&B, affittacamere). Seguono i lavoratori nei servizi e nei trasporti locali (13/79, 16,46%) e gli esercenti/ristoratori/commercianti (9/79, 11,39%). Le restanti risposte sono distribuite su varie professioni (studenti, addette alle vendite, liberi professionisti, pensionati ecc.), che complessivamente costituiscono il rimanente del campione. Il campione è caratterizzato da una forte componente di attori direttamente coinvolti nel sistema turistico, elemento che va tenuto presente nell'interpretazione delle percezioni e delle preferenze espresse.

A1. Qual è il suo ruolo principale nel contesto locale?
79 risposte

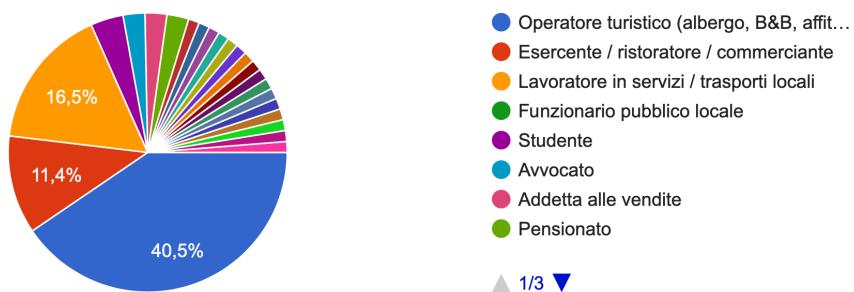


Figura 16: Distribuzione dei rispondenti per ruolo principale nel contesto locale (elaborazione propria)

Dalla distribuzione sottostante (Fig. 17) emerge un marcato radicamento territoriale: 65 rispondenti su 79 (82,28%) vivono o lavorano stabilmente in Costiera da oltre 10 anni. Le altre categorie risultano molto meno rappresentate: 4-10 anni 5/79 (6,33%), 1-3 anni 5/79 (6,33%) e meno di 1 anno 4/79 (5,06%). Questo alto livello di permanenza suggerisce che le valutazioni raccolte riflettono un vissuto consolidato e una conoscenza approfondita delle dinamiche locali.

A2. Da quanti anni vive o lavora stabilmente in Costiera?

79 risposte

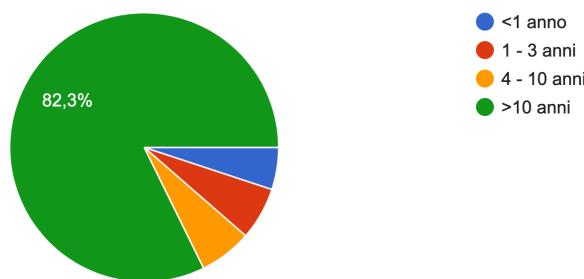


Figura 17: Distribuzione dei rispondenti per anni di permanenza o attività lavorativa in Costiera (elaborazione propria)

Sezione B: Percezione degli impatti (scala 1-5, 1 = totalmente in disaccordo / 5 = totalmente d'accordo)

Il grafico (Fig. 18) mostra una percezione diffusa di sovraccarico turistico estivo: 56 rispondenti su 79 (70,90%) hanno assegnato il valore massimo (5) all'affermazione. Solo una quota molto ridotta ha espresso valori bassi. Questo dato indica che, agli occhi della maggioranza degli intervistati, la pressione turistica estiva supera significativamente la capacità di carico del territorio.

B1. Il livello di turismo nei mesi estivi è eccessivo rispetto alla capacità del territorio.
79 risposte

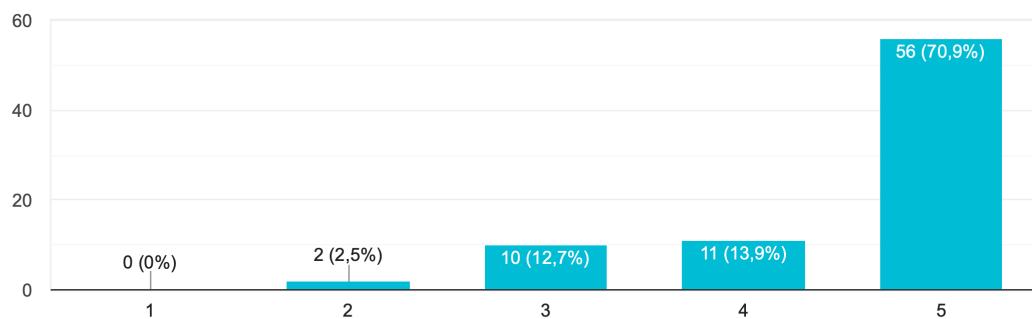


Figura 18: Distribuzione dei rispondenti riguardo la percezione dell'eccesso di turisti nei mesi estivi (elaborazione propria)

Anche relativamente agli escursionisti giornalieri (Fig. 19) la percezione è fortemente negativa: 52/79 (65,8%) attribuiscono il valore massimo, ritenendo cioè che i day-trippers rappresentino un problema rilevante per la qualità della vita. Il risultato conferma che l'impatto dei flussi giornalieri è percepito come uno dei fattori più problematici dal punto di vista della convivenza quotidiana e della gestione degli spazi pubblici.

B2. Gli escursionisti giornalieri (day-trippers) generano problemi significativi per la qualità della vita locale.

79 risposte

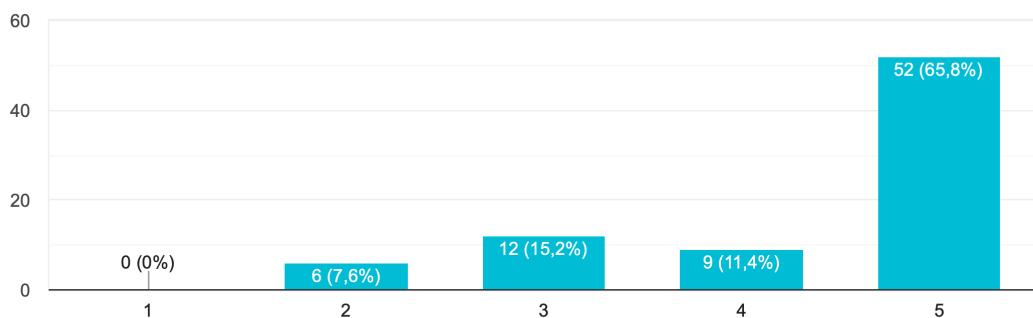


Figura 19: Distribuzione dei rispondenti sulla percezione degli effetti degli escursionisti giornalieri sulla qualità della vita locale (elaborazione propria)

Le valutazioni sulla' inadeguatezza delle infrastrutture (Fig. 20) sono nettamente critiche: 49/79 (62,03%) hanno indicato il valore 1 (non adeguate). Ciò significa che quasi due terzi del campione considera le infrastrutture insufficienti rispetto all'attuale afflusso turistico, con implicazioni dirette per accessibilità e qualità dei servizi per residenti e visitatori.

B3. Le infrastrutture (strade, parcheggi, servizi) sono adeguate all'attuale domanda turistica.
79 risposte

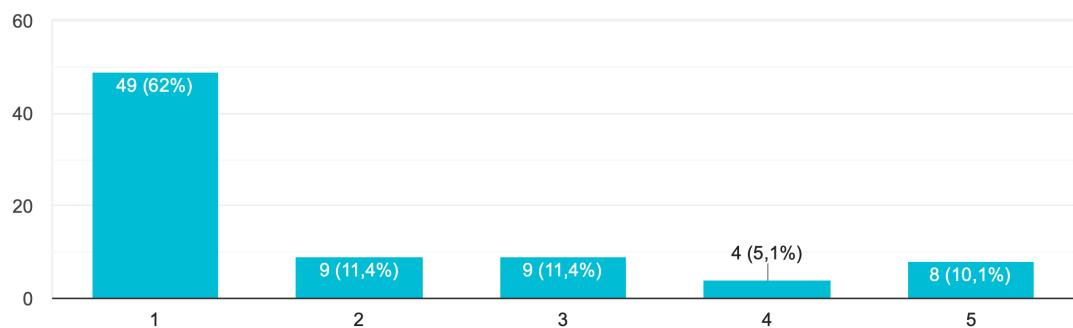


Figura 20: Distribuzione dei rispondenti sulla valutazione dell'adeguatezza delle infrastrutture rispetto alla domanda turistica (elaborazione propria)

Più della metà del campione ritiene che negli ultimi cinque anni la qualità della vita sia peggiorata a causa dell'aumento del turismo (Fig. 21): 43/79 (54,4%) esprimono il livello massimo e un'ulteriore quota dà risposte alte. Questo dato indica una percezione consolidata di un reale peggioramento della qualità della vita locale negli ultimi cinque anni.

B4. Negli ultimi cinque anni la qualità della vita nella mia comunità è peggiorata a causa dell'aumento del turismo.
79 risposte

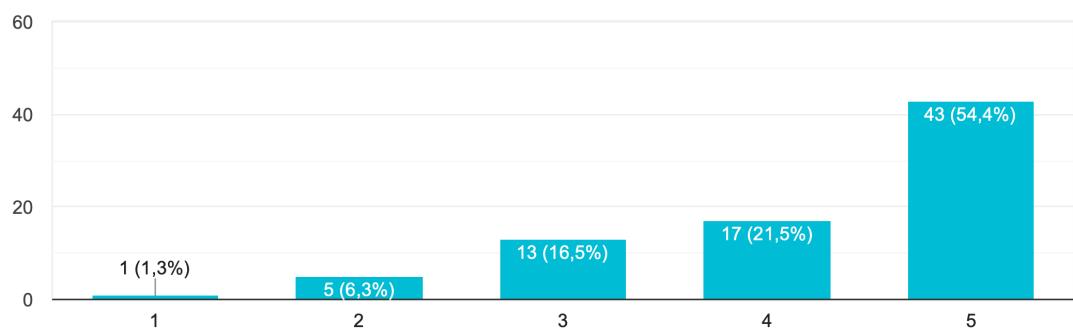


Figura 21: Distribuzione dei rispondenti sulla percezione del peggioramento della qualità della vita negli ultimi cinque anni a causa del turismo (elaborazione propria)

Sezione C: Strumenti e priorità

Riguardo le preferenze per le misure che i rispondenti ritengono essere più efficaci per ridurre gli impatti dell'overtourism (Fig. 22), risultano preferenze molto chiare:

- Regole più stringenti per gli sbarchi e gestione portuale: 47 selezioni.
- Limitazioni numeriche di accesso (quote giornaliere): 47 selezioni.
- Regolazione/limiti sugli affitti brevi: 35 selezioni.
- Potenziamento del trasporto pubblico: 33 selezioni.
- Navette elettriche: 33 selezioni.
- Sistema di prenotazioni parcheggi: 28 selezioni.
- Promozione del turismo fuori stagione: 27 selezioni.

Si osserva dunque una chiara preferenza per misure che incidono sul controllo degli accessi (quote, sbarchi), sulla regolazione del mercato immobiliare turistico e sul potenziamento della mobilità pubblica. La combinazione di interventi come porre regole e limiti e strategie “operative” (trasporto, prenotazioni) è vista come priorità dagli intervistati.

C1. Quale di questi strumenti ritiene più efficaci per ridurre gli impatti dell'overtourism? (Selezioni fino a 3)



Figura 22: Distribuzione delle preferenze per gli strumenti ritenuti più efficaci per ridurre l'impatto dell'overtourism (elaborazione propria)

Per la priorità assoluta nei prossimi 2-3 anni (Fig. 23) il campione mostra un orientamento netto verso interventi su mobilità e controllo degli accessi: le scelte più ricorrenti fanno riferimento al potenziamento del trasporto pubblico/navette, alla gestione degli sbarchi e all'attuazione di sistemi di prenotazione o quote per i punti critici.

C2. Qual è, a suo avviso, la priorità assoluta da affrontare nei prossimi 2-3 anni? (Una sola opzione)
79 risposte

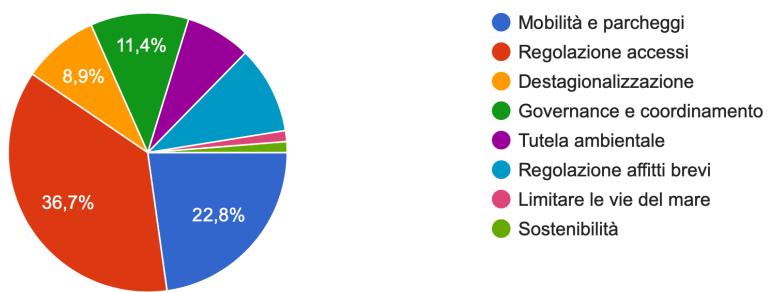


Figura 23: Distribuzione delle priorità indicate dai rispondenti per i prossimi 2-3 anni (elaborazione propria)

Sul come impiegare risorse aggiuntive per interventi locali (Fig. 24) prevalgono le seguenti proposte: investimenti in trasporto pubblico e navette, interventi su pulizia e servizi locali, finanziamento per sistemi di monitoraggio e per la gestione degli sbarchi. In particolare, molti rispondenti ritengono prioritario utilizzare risorse per infrastrutture/servizi che migliorino la vivibilità quotidiana e per misure che distribuiscano i flussi nel tempo.

C3. Se fossero disponibili risorse aggiuntive per interventi locali (ad esempio tramite fondi pubblici, contributi o proventi), come ritiene che dovrebbero essere impiegate? (Selezioni fino a 2)
79 risposte

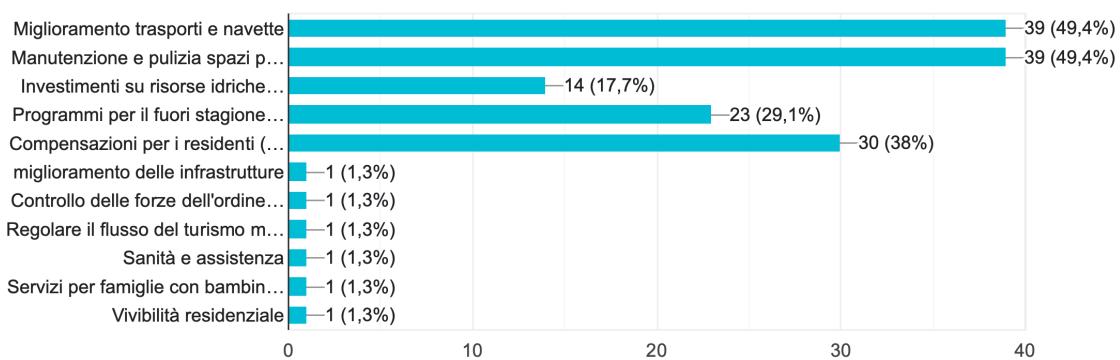


Figura 24: Distribuzione delle preferenze su come impiegare risorse aggiuntive per interventi locali (elaborazione propria)

Sezione D: Accettabilità ed ostacoli

L'introduzione di strumenti di gestione della domanda (Fig. 25) riscontra un sostegno condizionato: 54 su 79 (68,35%) hanno espresso giudizi positivi (4 o 5). Questo indica che la maggioranza è disponibile ad accettare strumenti di regolazione purché i proventi o i benefici siano investiti in servizi che migliorino la qualità della vita della comunità.

D1. Sarei favorevole all'introduzione di strumenti di gestione della domanda (ad esempio: quote giornaliere/ticket di accesso, sistema di prenotazione...) se i benefici fossero destinati a servizi locali.
79 risposte

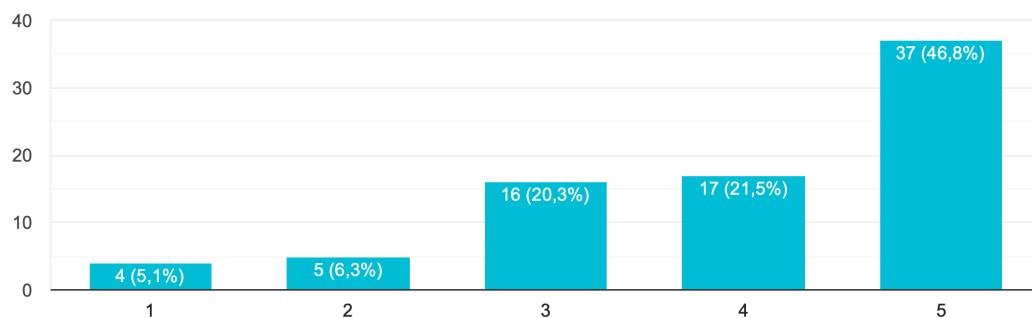


Figura 25: Distribuzione dei rispondenti rispetto alla propensione all'introduzione di strumenti di gestione della domanda (elaborazione propria)

Dalle risposte aperte sulle barriere all'introduzione di misure regolatorie (Fig. 26) emergono soprattutto motivazioni economico-politiche: 39 risposte (49,4%) indicano gli interessi economici locali (operatori, imprese) come ostacolo principale; a seguire, 16 risposte (20,3%) segnalano complessità normativa o limiti legislativi, e 9 risposte (11,4%) indicano difficoltà tecnico-implementative.

D2. Quale ostacolo ritiene il più rilevante all'introduzione di misure di regolazione (quote/ticket giornaliero, prenotazioni, pricing ecc.)?

79 risposte

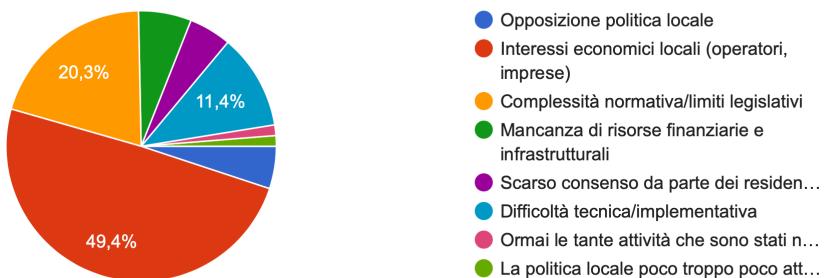


Figura 26: Distribuzione delle risposte riguardo l'ostacolo ritenuto più rilevante all'introduzione di misure di regolazione (elaborazione propria)

Le risposte aperte sugli effetti positivi attesi rispetto all'introduzione di misure di regolazione mostrano aspettative molto chiare e coerenti tra loro:

- miglioramento della qualità della vita e della vivibilità: numerosi intervistati si aspettano meno disturbo quotidiano e più serenità per i residenti (41,8% delle risposte);
- riduzione del traffico e della congestione: aspettativa di minori code, più disponibilità di parcheggi (29,1% delle risposte);
- tutela ambientale: attese di maggiore protezione delle coste, meno rifiuti e minor degrado delle aree naturali (3,8% delle risposte);
- miglioramento dei servizi locali: più risorse per pulizia, raccolta rifiuti e manutenzione (7,6% delle risposte);

- distribuzione più equilibrata dei flussi turistici: speranza di spalmare gli arrivi nel tempo e valorizzare la bassa stagione (11,4% delle risposte).

Esempi di citazioni rappresentative:

- *“Una migliore gestione dei flussi turistici, con riduzione del sovraffollamento e maggiore tutela dell’ambiente e della vivibilità per residenti e visitatori”.*
- *“Fruizione proiettata verso il positivo per le attrazioni dei luoghi della costiera sempre più frequentanti in massa in alta stagione non garantendo il massimo godimento da parte degli ospiti”.*
- *“Con afflussi più controllati si incrementerebbe maggiormente il benessere e la vivibilità del paese. Questo determinerebbe un vantaggio sia per il cittadino che per il turista”.*
- *“Rivalorizzazione del nostro territorio rendendolo più esclusivo (il turismo di massa riduce il valore del luogo) e l’interfacciarsi ad un target realmente interessato al nostro paese e tradizioni, elevandone la qualità”.*

Complessivamente, le aspettative sono focalizzate su benefici tangibili per la vivibilità e la gestione dello spazio pubblico più che su immediati vantaggi economici.

La disponibilità ad accettare limiti temporanei durante i picchi (Fig. 27) è molto elevata: 65 su 79 (82,28%) hanno espresso valutazioni favorevoli (4 o 5). Questo dato indica che una forte maggioranza sarebbe disposta ad accettare restrizioni temporanee sui flussi se la finalità è il miglioramento della qualità della vita comune.

D4. Sarebbe disposto ad accettare temporanei limiti al numero di visitatori durante i picchi (es. fine settimana estivi) se ciò migliorasse in modo misurabile la vita della comunità nel medio-lungo termine?
79 risposte

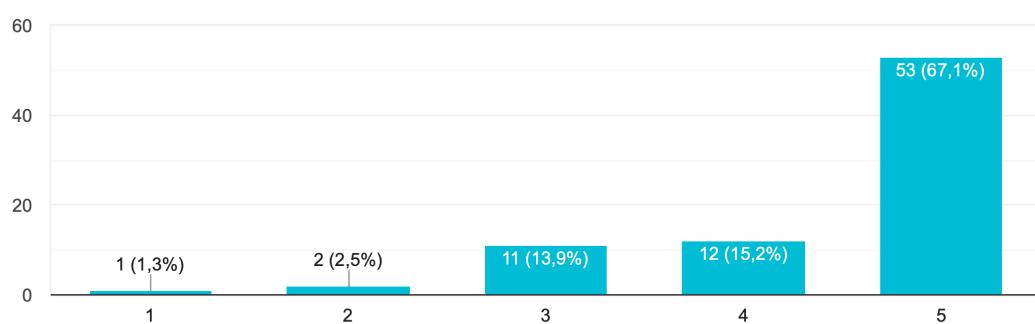


Figura 27: Distribuzione dei rispondenti sulla disponibilità ad accettare limiti temporanei di visitatori durante i picchi (elaborazione propria)

Sezione E: Tecnologia, partecipazione e disponibilità a contribuire

I sistemi digitali per il monitoraggio e l'informazione in tempo reale (Fig. 28) godono di ampio supporto: 62/79 (78,48%) hanno espresso giudizi favorevoli (4-5). Inoltre, oltre la metà del campione (53 risposte al punteggio 5) considera tali sistemi altamente utili. Questo supporto rafforza l'idea che dashboard e sensori possano costituire una componente centrale delle politiche di gestione.

E1. Ritengo utile l'introduzione di sistemi digitali (applicazioni/dashboard) per monitorare i flussi turistici e informare residenti e visitatori in tempo reale.

79 risposte

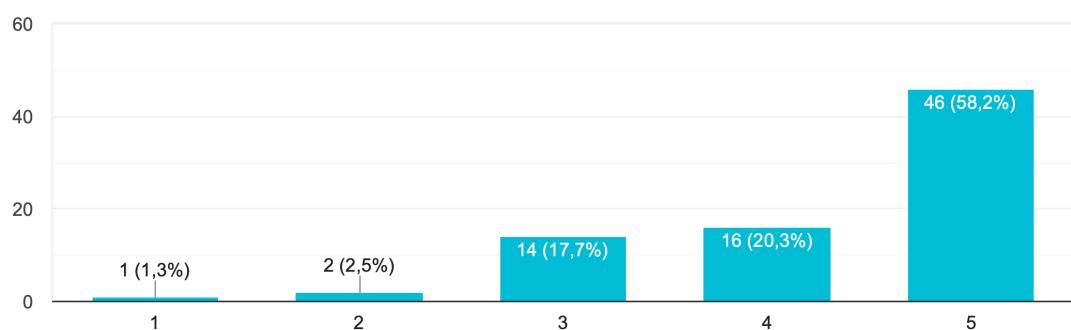


Figura 28: Distribuzione dei rispondenti sulla utilità percepita di sistemi digitali per il monitoraggio in tempo reale dei flussi turistici (elaborazione propria)

La partecipazione ai tavoli di co-governance (Fig. 29) riscuote un interesse significativo: 54/79 (68,35%) hanno dato una risposta favorevole (4-5), con 42 intervistati che hanno espresso il massimo grado di disponibilità (5). Ciò suggerisce che i processi partecipativi potrebbero trovare ampia adesione se progettati in modo inclusivo.

E2. Parteciperei a tavoli di co-governance locali (residenti + operatori + amministrazione) per definire regole e soluzioni.

79 risposte

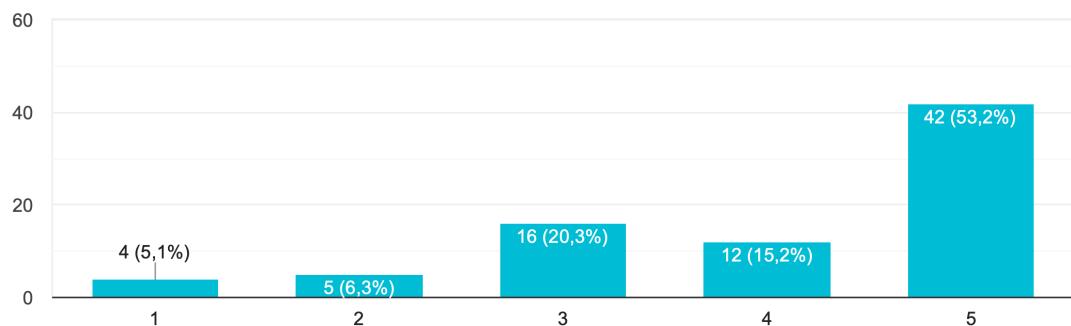


Figura 29: Distribuzione dei rispondenti sulla disponibilità a partecipare a tavoli di co-governance locali

L'impegno economico condizionato (Fig. 30) è presente nel campione: 51/79 (64,56%) si dichiarano disponibili a sostenere interventi tramite tassa o quota se i benefici risultassero visibili alla comunità. La disponibilità è quindi legata alla percezione di risultati concreti.

E3. Sarei disposto, in termini generali, a sostenere (anche tramite una tassa o quota) interventi per mitigare l'overtourism se i benefici fossero visibili alla comunità.

79 risposte

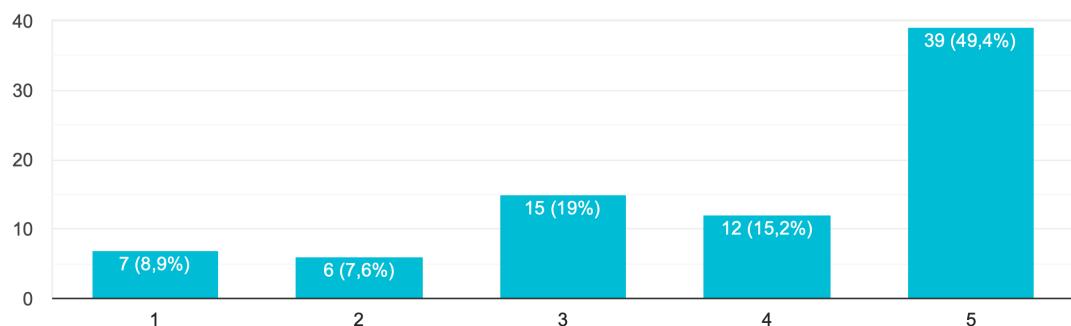


Figura 30: Distribuzione dei rispondenti sulla disponibilità a sostenere interventi contro l'overtourism tramite una tassa o quota se i benefici fossero visibili (elaborazione propria)

Sezione F: Valutazione di fattibilità delle misure (1 = non fattibile / 5 = altamente fattibile)

Il potenziamento del trasporto pubblico/navette (Fig. 31) è considerato realizzabile da una quota maggioritaria: il 37,97% (30/79) assegna il massimo (5) e il 22,78% (18/79) il valore 4; complessivamente 48/79 (60,76%) valutano la proposta come fattibile (4-5). Solo una minoranza esprime scarsa fiducia (1 = 8 risposte, 10,13%). Ciò indica che il potenziamento della mobilità è percepito come realizzabile e desiderabile dalla maggior parte degli intervistati.

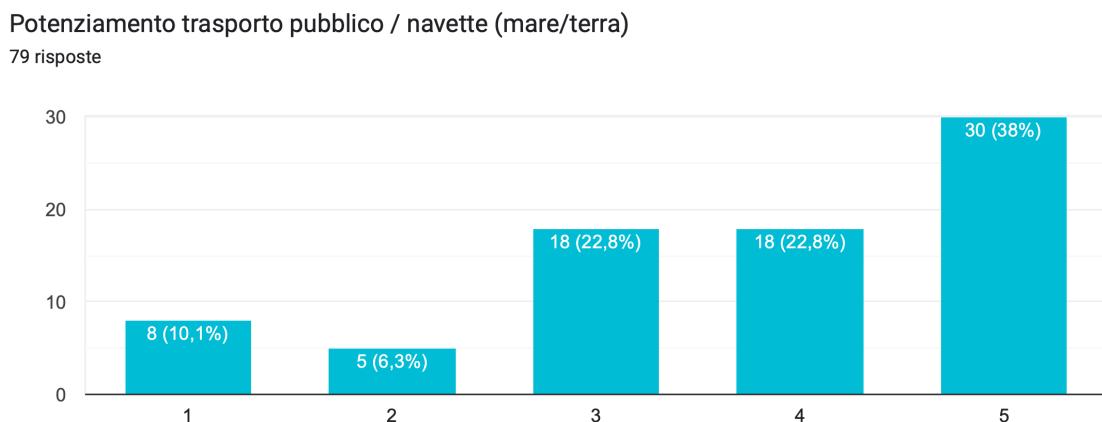


Figura 31: Valutazione dei rispondenti della fattibilità del potenziamento del trasporto pubblico (elaborazione propria)

L'integrazione di un sistema di monitoraggio e dashboard (Fig. 32) è ritenuta particolarmente fattibile: oltre la metà (42/79, 53,16%) assegna il valore 5 e complessivamente 54/79 (68,35%) considerano la proposta fattibile (4-5). Le percentuali molto alte per il punteggio 5 indicano che gli

intervistati non solo ritengono la misura realizzabile, ma ne riconoscono anche un alto valore operativo.

Sistema di monitoraggio e dashboard che integri, ad esempio, conteggi sbarchi/traghetti, statistiche portuali, dati di prenotazione per attrazioni, senso...nformazioni in tempo reale su affollamento e picchi.
79 risposte

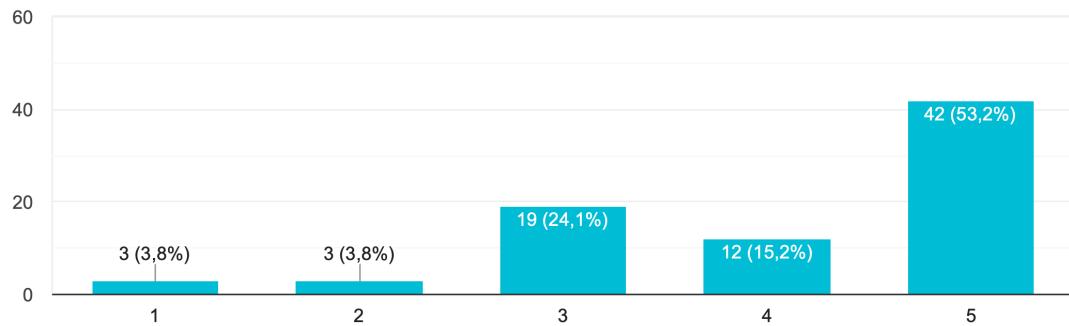


Figura 32: Valutazione dei rispondenti della fattibilità dell'integrazione di sistemi di monitoraggio e dashboard (elaborazione propria)

Il sistema di prenotazione per punti critici come le spiagge (Fig. 33) risulta la misura ritenuta più praticabile: 45/79 (56,96%) mettono 5 e complessivamente 55/79 (69,62%) valutano 4-5. Questo indica che la prenotazione dei punti critici è considerata la soluzione più praticabile per gestire i picchi di affluenza e proteggere la fruizione dei luoghi sensibili.

Sistema di prenotazione per punti critici (es. spiagge)
79 risposte

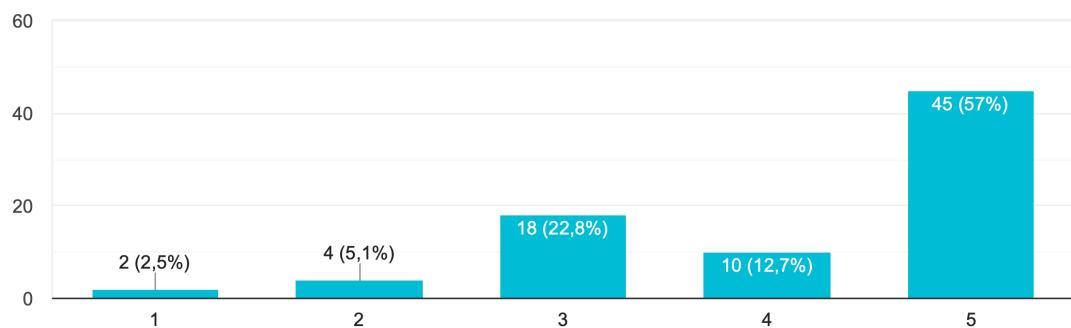


Figura 33: Valutazione dei rispondenti della fattibilità dell'integrazione di sistemi di prenotazioni per punti critici (elaborazione propria)

La tariffazione flessibile/dinamica (Fig. 34) riceve sostegno maggioritario ma anche qualche scetticismo: 48/79 (60,76%) valutano la misura 4-5, con 28/79 (35,44%) al valore massimo; la quota di risposte 1 (10/79, 12,66%) segnala una porzione non trascurabile contraria a soluzioni basate sui prezzi.

Sistema di tariffazione flessibile/dinamica (es. Per parcheggi, accesso a spiagge o attrazioni, servizi di trasporto) in cui il prezzo varia in base ai livelli ...ento o stagionalità, al fine di ridurre la congestione.
79 risposte

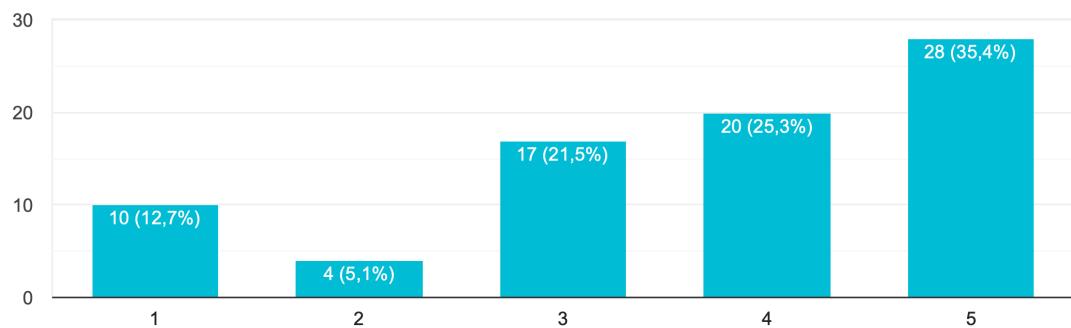


Figura 34: Valutazione dei rispondenti della fattibilità dell'integrazione di sistemi di tariffazione flessibile/dinamica (elaborazione propria)

Implicazioni tratte dai risultati della ricerca

Dall'insieme delle risposte emergono due ordini di vincoli principali: da un lato la disponibilità diffusa verso misure di controllo e strumenti tecnologici (prenotazioni, monitoraggio, trasporto), dall'altro la percezione di ostacoli concreti legati agli interessi economici locali (39 citazioni, circa 49,37%) e a questioni normative e tecnico-procedurali (complessità normativa 16 cit.; difficoltà tecnico-implementative 9 cit.). Le raccomandazioni che scaturiscono dai dati sono quindi coerenti con le attese locali: avviare sperimentazioni pilota su prenotazioni e dashboard, destinare parte dei proventi a servizi locali per aumentare l'accettabilità, potenziare il trasporto pubblico e prevedere misure di accompagnamento e compensazione per gli operatori più impattati. Inoltre, i forti segnali di disponibilità alla co-governance (E2) suggeriscono che processi partecipativi ben strutturati possono contribuire a superare le resistenze e facilitare l'implementazione.

4.2 Intervista al Presidente del Distretto Turistico Costa D'Amalfi

La seguente intervista è stata realizzata con Andrea Ferraioli, Presidente del Distretto Turistico Costa d'Amalfi. Il fine è quello di raccogliere evidenze sull'impatto dei flussi turistici nella Costiera, sulle lacune di governance, sui progetti attivi e sugli strumenti di monitoraggio e valutazione impiegati dal Distretto.

L'intervistato ha fornito osservazioni volte a individuare le manifestazioni più critiche dell'overtourism, le carenze nella governance multilivello e le

priorità operative a breve termine. Le risposte sono riportate nella loro versione integrale.

1) Quali ritiene siano le manifestazioni di overtourism più impattanti nella Costiera Amalfitana?

Preferisco parlare di overcrowding, cioè di momenti e punti in cui si concentra una forte pressione. Le manifestazioni principali sono due: prima di tutto il traffico, che limita fortemente la mobilità sia dei residenti sia dei turisti; la seconda problematica è sicuramente lo spopolamento dei centri storici più affollati come Positano ed Amalfi, dove i residenti si trasferiscono altrove e molte unità immobiliari vengono utilizzate per farne rendita. Questo fenomeno ha delle ricadute negative, come la difficoltà di mantenere dei servizi essenziali di un buon livello, la difficoltà di mantenere le scuole e di consentire alle nuove generazioni di avere una buona possibilità di vita sul territorio.

2) Esistono lacune istituzionali o di governance che ostacolano una gestione coordinata dei flussi turistici?

Sì, la lacuna più evidente è l'assenza di una governance territoriale unitaria. La legge regionale quadro sul turismo¹ è arrivata in ritardo e molte sue previsioni non sono ancora pienamente attuate. Mancano organi periferici coerenti, e cioè le DMO, di cui sono uscite le linee guida pochi mesi fa e sono in via di definizione. Il problema principale diventa quindi che oggi ci sono troppi soggetti che decidono senza sinergia: ogni comune della

¹ Nota dell'autore: il riferimento è alla Legge Regionale n. 18/2014, “Organizzazione del sistema turistico in Campania”, che rappresenta il principale quadro normativo per la governance del turismo regionale. L’attuazione delle sue previsioni è stata parzialmente completata solo con l’approvazione delle Linee guida regionali per il riconoscimento delle Destination Management Organization (DMO), pubblicate tra il 2024 e il 2025 dalla Regione Campania (Regione Campania 2014; Regione Campania 2025)

Costiera ha un proprio sindaco ed i propri assessorati al turismo, spesso con scelte discordanti. Vi sarebbe anche una conferenza dei sindaci, che però è solo un organo consultivo e non ha nessun valore giuridico. Esistono anche soggetti istituzionali, ad esempio l’Istituto Turistico, ente riconosciuto dal Ministero che funziona come associazione pubblico-privata, che si somma ad altri attori locali e può generare sovrapposizioni di competenze, determinando scelte strategiche frammentate. In questa situazione, il Distretto ha il compito di cercare di portare un minimo di coerenza su quello che è lo sviluppo sostenibile della gestione turistica.

3) Quali azioni concrete può fare il Distretto e in che modo progetti come “Authentic Outdoor” possono aiutare?

Il Distretto, in quanto associazione pubblico-privata, promuove formazione, osservatori di dati e progetti che sviluppino prodotti turistici alternativi fuori stagione e fuori dai luoghi da “cartolina”, e che magari spingano il turista verso un approccio più responsabile verso il territorio.

Oltre alla confusione istituzionale e alla mancanza di una governance integrata, esistono aspetti del fenomeno turistico di carattere quasi atavico, difficili da controllare. Un esempio è la gestione degli sbarchi delle navi da crociera, la cui programmazione è decisa dall’Autorità di Sistema Portuale di Salerno e talvolta non viene comunicata in modo coordinato agli enti locali, rendendo complesso prevedere e governare i picchi di afflusso. Allo stesso modo, è difficile porre limiti alle offerte “one-day” lungo la Statale Amalfitana diffuse tramite piattaforme di sharing. In teoria una DMO partecipata e dotata di mandato da parte di tutte le amministrazioni potrebbe negoziare e regolamentare questi aspetti attraverso linee strategiche condivise; al momento però un organismo del genere non è

operativo. Noi, come associazione, facciamo quanto è nelle nostre possibilità per intervenire e coordinare.

4) Pensa che sia realisticamente realizzabile una piattaforma integrata che unisca prenotazioni relative alla mobilità e informazione turistica?

Sì, è fattibile. Nel progetto Authentic Outdoor adotteremo un Destination Management System (DMS), e cioè il sistema Feratel, già impiegato a livello nazionale, che consentirà di aggregare punti di interesse, prodotti, itinerari, ristoranti ed esperienze legate all'outdoor. Daremo quindi la possibilità di rendere visibili e prenotabili offerte oggi “nascoste” rispetto a quella tradizionale della Costiera in modo da poter capire in modo rapido e semplice cosa posso visitare di culturale, enogastronomico, paesaggistico, rendendo il prodotto più fruibile e più facilmente promovibile, invece di dipendere dalla capacità delle singole attività ricettive di costruire questo tipo di prodotti.

Io credo che, a parte questo, sarebbe fondamentale raggiungere un'intesa condivisa sulle modalità di accoglienza turistica pubblica: in Costiera ci sono stati numerosi tentativi in tal senso, ma la pratica dimostra quanto sia complesso armonizzare gli interventi. Se ci fosse una comunicazione coerente tra soggetti locali si potrebbero indirizzare i visitatori verso percorsi alternativi, evitando la concentrazione sui poli tradizionali, come per esempio il Duomo di Amalfi e il centro di Positano e valorizzando invece luoghi meno noti; è chiaro che questo dipende anche dalla collaborazione delle amministrazioni.

Anche riguardo la programmazione e creazione degli eventi si può fare molto: spesso si tende infatti ad accrescere l'offerta nei periodi e nei luoghi già affollati, mentre la destagionalizzazione resta un concetto teorico ed

una parola “vuota” se non viene “riempita” e sostenuta da servizi e contenuti concreti che consentano alle imprese di operare con continuità anche nei mesi meno frequentati.

5) Come misurate l'efficacia dei progetti rispetto all'obiettivo di mitigare l'overtourism?

Prevediamo di adottare un sistema di gestione della destinazione (DMS), che consentirà di raccogliere e monitorare dati sulle valutazioni degli utenti, sui volumi di ricerca e su altri indicatori di domanda relativi a prodotti e itinerari. Al momento, tuttavia, il nostro strumento principale di misurazione è Data Appeal: questa piattaforma non si limita a rilevare il “sentiment” o l'appeal di un luogo, ma consente anche di identificare i mercati che mostrano maggior mobilità o maggior interesse e di confrontare la percezione di diverse località. Per ora quindi lo strumento di misurazione rimane questo.

6) Se dovesse indicare 3 priorità concrete per i prossimi 3 anni per ridurre l'overtourism, quali sarebbero?

Non c'è una ricetta semplice. Ci sono interventi operativi a breve termine che ritengo prioritari, pur nella consapevolezza delle difficoltà pratiche e politiche nel loro avvio. Le linee di azioni principali potrebbero essere:

1. Organizzare tavoli dedicati con tutti gli operatori che determinano l'afflusso di day-trippers (tour operator, agenzie, NCC, compagnie di navigazione, operatori di escursioni). Questo passaggio è fondamentale perché la pressione principale proviene dai visitatori giornalieri e non dai pernottanti.

2. Avviare subito un piano operativo per la gestione delle consegne e della mobilità dei lavoratori con turni e orari differenziati per rifornimenti, aree di carico/scarico e fasce orarie privilegiate. Parallelamente, va progettata una strategia per la mobilità dei dipendenti, così da separare i flussi di lavoro da quelli turistici e migliorare l'efficienza complessiva.
3. Mettere in campo interventi di housing sociale e soluzioni abitative per lavoratori e residenti per contrastare lo spopolamento e favorire la tenuta dei servizi locali. Ridare residenza stabile a chi lavora in destinazione diminuisce i pendolarismi ed alleggerisce la pressione sulla mobilità.

7) *Ci sono politiche che riterrebbe difficili da implementare ma necessarie?*

Ritengo che una misura prioritaria per la Costiera sia la costituzione di una DMO territoriale. Il Distretto sta infatti sollecitando la politica a non limitarsi e a tradurre in azione le previsioni della legge regionale; la realizzazione di una DMO sicuramente avrebbe delle funzioni in termini di accoglienza, in termini di promozioni, in termini di marketing che consentirebbero sicuramente di avere dei risultati un po' più concreti, molto probabilmente avrebbe anche delle funzioni in termini di flussi turistici. Si potrebbe anche legare questa cosa alla costituzione della ZTL territoriale, di cui si è parlato spesso.

Secondo me quello è un appuntamento da non perdere. Si sta rischiando, come è sempre avvenuto in Costiera, di non decidere per problemi di rapporti politici tra i vari comuni.

Oggi esiste una DMO promossa dal Comune di Amalfi, che svolge utili attività a livello comunale; tuttavia questa esperienza non sostituisce la necessità di un soggetto con visione e competenze a scala territoriale. La

mancata realizzazione di una DMO territoriale sarebbe una perdita di opportunità: per questo motivo la sua costituzione dovrebbe essere considerata un appuntamento prioritario e non rinviabile.

8) C'è qualche progetto o partnership in corso di cui vorrebbe parlarmi e che ritiene particolarmente promettente?

Sì, c'è un progetto sul quale stiamo investendo molte energie e che riteniamo particolarmente promettente, ed è l'ampliamento dell'iniziativa “Authentic Outdoor” per valorizzare la cultura materiale e immateriale della Costiera. L'idea centrale non è promuovere l'outdoor in senso stretto, ma rendere chiaramente fruibile e raccontabile l'identità storica, paesaggistica e culturale del territorio, in modo che il visitatore comprenda che la Costiera non è un parco divertimenti, ma un bene parte del patrimonio UNESCO, un bene culturale e paesaggistico da rispettare e vivere. Stiamo inoltre trasformando la manutenzione dei sentieri, poiché vorremmo creare una sorta di squadra, dei *rangers*, da sostenere a lungo termine che possa occuparsi della manutenzione della sentieristica. Questo aspetto permetterebbe di coinvolgere gli stessi turisti, perché molto spesso quando si parla di sostenibilità, di dare un futuro terrazzamenti della costiera e di preservare tutto ciò che c'è di collinare in Costiera, il turista si sente coinvolto ed è anche disposto a collaborare, quindi questa attivazione potrebbe mettere insieme comunità e turisti su azioni concrete.

Alla fine i turisti sono dei residenti per un periodo breve, e più sono contenti di stare in un luogo, quanto più si sentono effettivamente dei residenti e riescono ad entrare in contatto con la comunità, sentendosi parte di quel luogo.

Logicamente però, la formazione degli operatori turistici rimane fondamentale. In un contesto in cui il turismo locale sta perdendo sempre più operatori locali a favore di personale proveniente da zone limitrofe, senza un'adeguata preparazione si rischia di offrire solo guide e preconcetti banali.

Tema	Evidenza	Indicazione operativa
Overcrowding: traffico + spopolamento	<ul style="list-style-type: none"> • Pressione su mobilità • Perdita di servizi • Difficoltà a mantenere scuole e residenza stabile 	<ul style="list-style-type: none"> • Separare i flussi (residenti/lavoratori vs turisti) • Politiche abitative
Governance	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di una DMO territoriale • Molti soggetti, no sinergia 	<ul style="list-style-type: none"> • Costituzione urgente di una DMO territoriale
Gestione sbarchi & day-trippers	<ul style="list-style-type: none"> • Sbarchi decisi da Autorità Portuale • Escursionisti sono una fonte di pressione 	<ul style="list-style-type: none"> • Avviare tavoli con compagnie, Tour Operator e NCC
Priorità entro 3 anni	<ul style="list-style-type: none"> • Tavoli per day-trippers • Piano mobilità • Housing sociale 	<ul style="list-style-type: none"> • Avvio di tavoli e piani operativi • Progetti abitativi a medio termine
Progetti promettenti	Authentic Outdoor: prodotti alternativi, manutenzione sentieri, rangers	Espandere il progetto per destagionalizzare e coinvolgere la comunità

Tabella 11: sintesi dei punti salienti dell'intervista al Sig. Ferraioli, Presidente del Distretto Turistico Costa d'Amalfi (elaborazione propria)

4.3 Il sentimento della Costiera Amalfitana

Per analizzare la reputazione digitale e la percezione dei visitatori sulla Costiera Amalfitana è stata utilizzata la piattaforma sviluppata da The Data Appeal Company e consultata tramite autorizzazione del Distretto Turistico

Costa D'Amalfi. Tale strumento combina dati geospaziali (POI - points of interest), indici di mercato e analisi linguistica automatica per produrre indicatori sintetici come il Sentiment Score (indice 0-100) e altri KPI proprietari che sintetizzano la valutazione online di luoghi, servizi e attrattori (The Data Appeal Company, n.d.). La piattaforma consente di aggregare e storicizzare recensioni e segnali social per singoli POI, offrendo così una misura comparabile della percezione dei visitatori nel tempo (The Data Appeal Company, n.d.).

Nel contesto della Costiera, il Distretto Turistico Costa d'Amalfi utilizza questa soluzione (la “Destination Amalfi Coast” per monitorare reputazione, mercati di provenienza e tendenze d'interesse; l'utilizzo di questi indicatori è stato anche richiamato nell'assegnazione dell'Oscar del Turismo che ha designato la Costa d'Amalfi «destinazione più amata dagli stranieri» (Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2025). Dal punto di vista metodologico, è importante sottolineare che i dati di sentiment non sostituiscono i rilievi di campo, ma integrano la misura quantitativa dei flussi con informazioni qualitative sul livello di gradimento, i problemi percepiti ed i temi ricorrenti nelle recensioni.

In particolare, un POI corrisponde a un'unità spaziale identificabile, come un monumento, un ristorante, una spiaggia, per la quale la piattaforma raccoglie recensioni e indicatori; il Sentiment Score sintetizza la tonalità (positiva/negativa/neutra) dei contenuti online su scala 0-100 (The Data Appeal Company, n.d.)

Di seguito verranno presentati grafici e tabelle estratti dalla dashboard, con focus su trend temporali, analisi per POI rappresentativi e mappe di intensità sentiment e si discuterà come questi insight possano essere tradotti

in strategie attuabili per il Destination Management (The Data Appeal Company, n.d.; Distretto Turistico Costa d'Amalfi, 2025).

Report confronto 2024/2025

Il Report disponibile sul confronto 2024/2025 sulla piattaforma Destinations (The Data Appeal Company) fornisce un quadro sintetico e operativo della reputazione digitale e delle dinamiche di domanda per la Costiera Amalfitana fra il periodo 26/08/23 - 26/08/24 ed il periodo 26/08/24 - 26/08/25, con una massimo di 32k tracce digitali analizzate fra i due periodi. Il punteggio generale di sentiment si mantiene molto elevato (87,2/100 nel 2025 rispetto a 86,5/100 nel 2024), così come il travel barometer (91,5/100 vs 91,4/100), segnalando una percezione diffusa di soddisfazione e un livello di benessere dell'industria turistica sostanzialmente stabile.



Figura 35: Sentiment della Costiera Amalfitana, punteggio comparato 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi

Figura 36: Travel Barometer della Costiera Amalfitana, punteggio comparato 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi

Tuttavia, il profilo del destino è decisamente sbilanciato: il valore di seasonal balance estremamente basso (circa 13/100) indica una marcata concentrazione temporale della domanda, confermando che la Costiera rimane fortemente soggetta a picchi stagionali e a periodi di sottoutilizzo.



Figura 37: Seasonal balance della Costiera Amalfitana, punteggio comparato 2025 vs 2024.

Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi

L'analisi per mercati e segmenti mostra una predominanza di visitatori internazionali (79% delle tracce digitali) con mercati principali Stati Uniti, Regno Unito, Germania e Francia; il mercato anglofono (inglese) è il più rappresentato tra i contenuti online (circa il 48% delle tracce), mentre le coppie costituiscono la tipologia di viaggio più comune (circa 60%). Queste componenti internazionali, combinate a un sentimento elevato per i mercati anglosassoni (es. USA 91,2/100), suggeriscono che la destinazione esercita un forte appeal su segmenti disposti a esprimere giudizi positivi online ma che inoltre alimentano flussi concentrati e ad alto impatto locale.

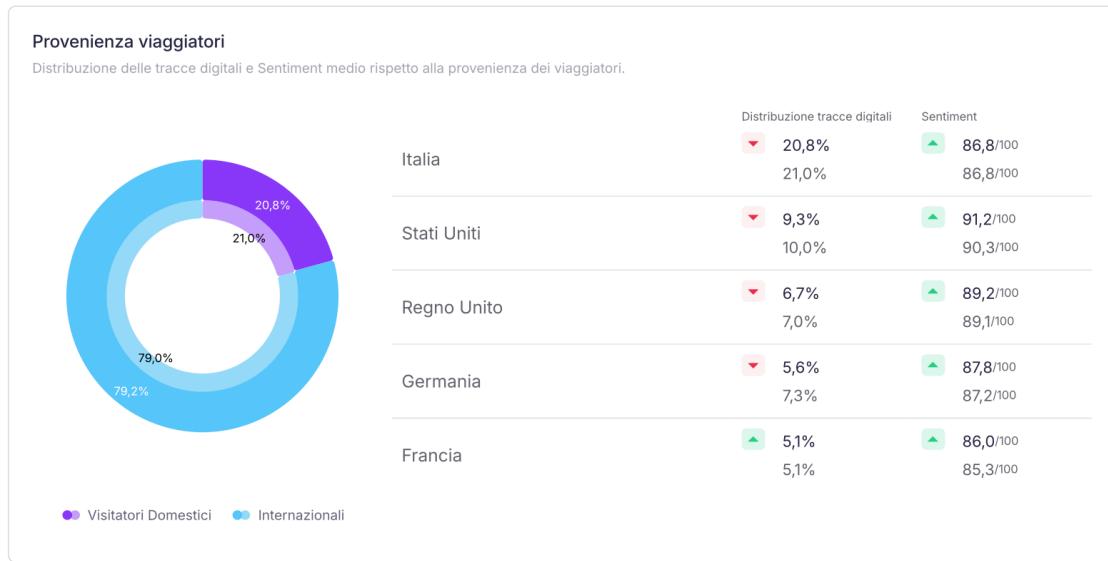


Figura 38: Provenienza dei viaggiatori verso la Costiera Amalfitana, comparazione 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi

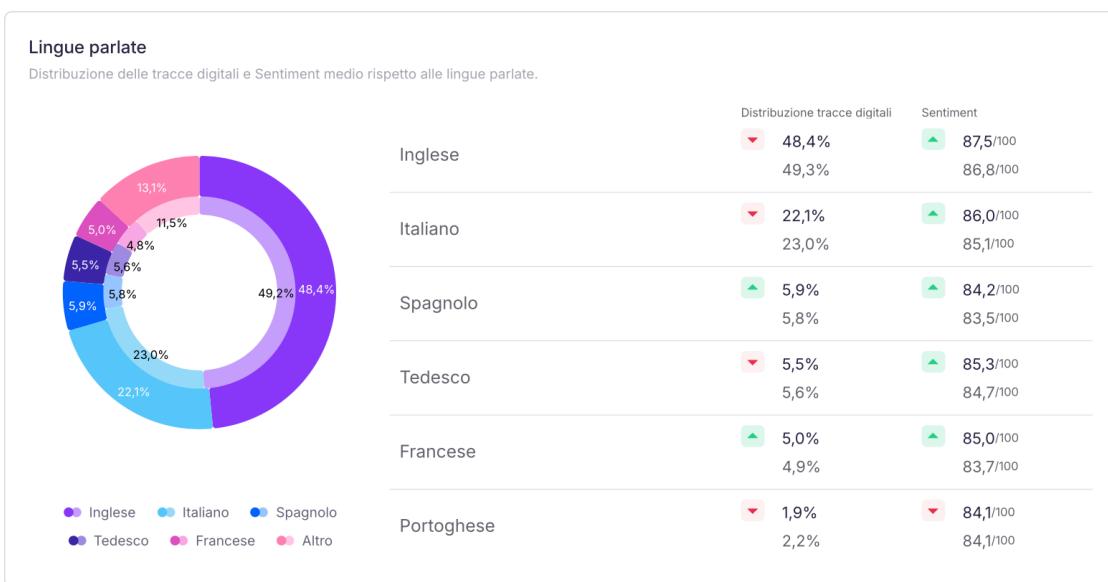


Figura 39: Lingue parlate rilevate nelle tracce digitali dei visitatori, comparazione 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi

Per quanto riguarda i gruppi tematici, i cluster maggiormente rilevanti sono legati a “strutture e servizi”, “qualità dell’esperienza e comfort” e “cibo ed

esperienza culinaria”, con punteggi semantici elevati: ciò indica che il gradimento è strettamente associato alla qualità dei servizi e dell’offerta enogastronomica, mentre “l’ospitalità e qualità dell’alloggio” si posiziona poco sopra la media con un semantic racing di 64/100 ed un sentiment di 74/100. Nella peggiore posizione a livello di valutazione troviamo il “processo di prenotazione e accesso” che presenta un rating sensibilmente più basso (35/100) ed un sentiment pari a 56/100. Una così bassa valutazione segnala la difficoltà da parte dei visitatori di prenotare ed accedere ai servizi. Questa condizione favorisce la concentrazione della domanda su poche offerte facilmente prenotabili, diminuendo la possibilità di distribuire i flussi. L’integrazione dei canali in un DMS unico con disponibilità real-time e la semplificazione dell’esperienza utente (che deve essere multilingua, accettare pagamenti internazionali, con politiche di cancellazione chiare) possono ridurre l’affollamento sui POI più impattati.

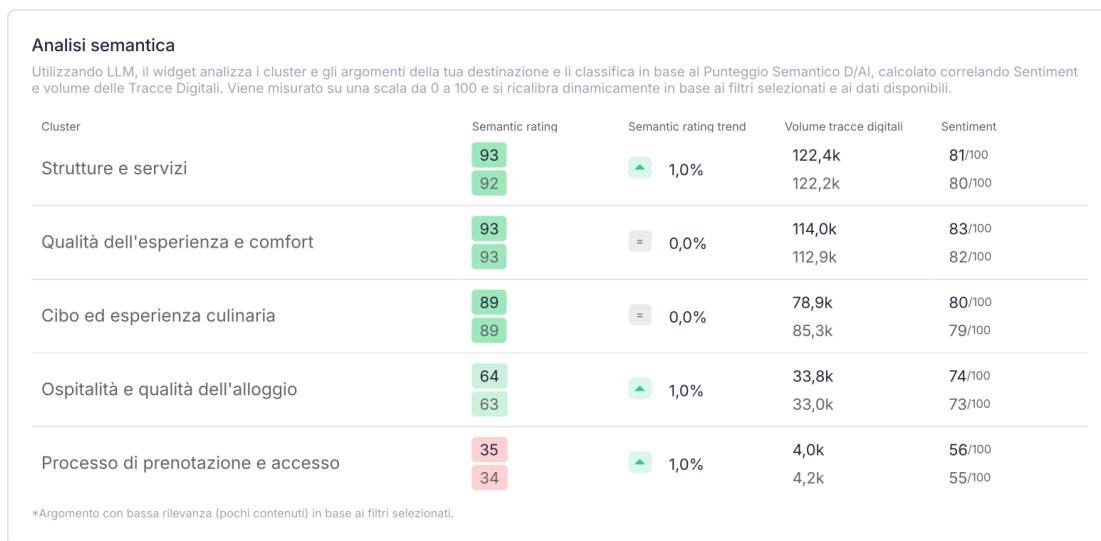


Figura 40: Analisi semantica delle conversazioni online relative alla Costiera Amalfitana, comparazione 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d’Amalfi.

L'analisi dell'offerta (POI) e della loro rilevanza digitale rivela un'importante concentrazione: gli affitti brevi rappresentano la quota maggiore di POI mappati (circa il 45%), seguiti dalla ricettività tradizionale (circa il 24%) e dalla ristorazione (circa il 18%).

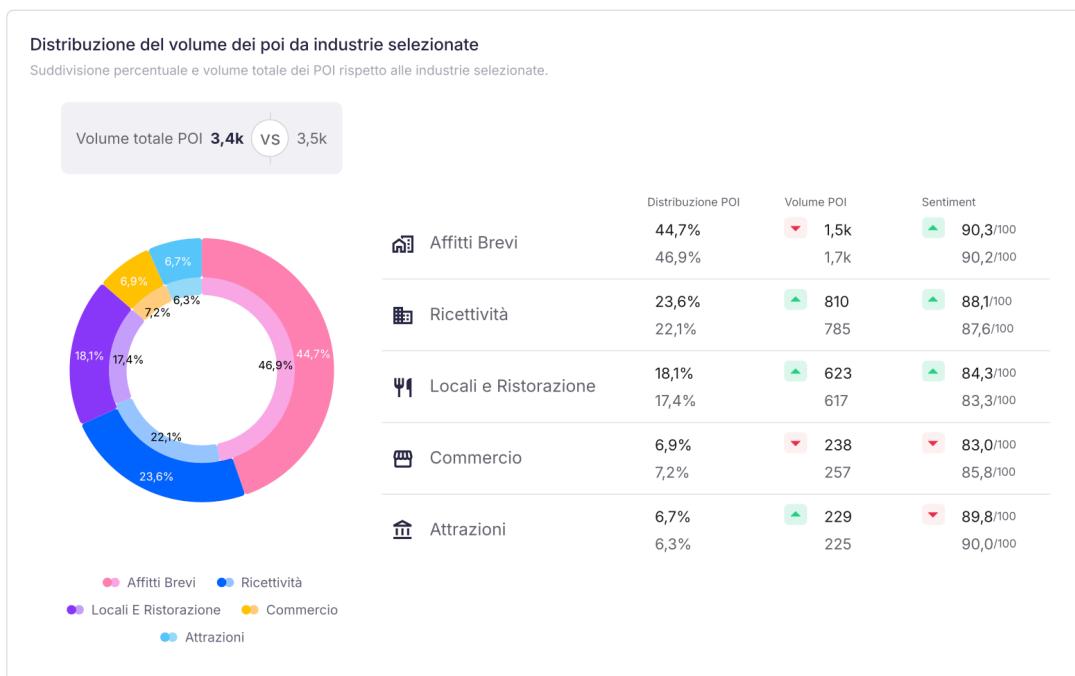


Figura 41: Distribuzione del volume dei POI per industrie selezionate, comparazione 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi.

I volumi di tracce digitali mostrano come ricettività e ristorazione assorbano la maggior parte delle conversazioni online, mentre le attrazioni vere e proprie pesano relativamente poco in termini quantitativi, ma con sentiment comunque elevato. Il mix offerta-domanda emerge quindi come fortemente orientato alla fruizione “esperienziale” e di consumo, con una quota rilevante di strutture orientate alla domanda breve e intensa (affitti brevi) che contribuisce alla pressione sulle comunità locali.



Figura 42: Distribuzione del volume delle tracce digitali per industrie selezionate, comparazione 2025 vs 2024. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi.

La mappa di distribuzione del sentiment per la Costiera Amalfitana (1/4/2025 - 1/10/2025) mostra una chiara eterogeneità spaziale dell'esperienza percepita dai visitatori (Fig. 43). Le celle più verdi (valori massimi rilevati intorno a 93-97/100) si concentrano nell'area occidentale (in prossimità di Positano e alcuni borghi limitrofi), mentre un corridoio di celle con punteggi sensibilmente inferiori (valori nell'intorno di 82-89/100) interessa la porzione centro-orientale della costa, in particolare i comuni di Amalfi, Maiori e Scala (The Data Appeal Company; Distretto Turistico Costa d'Amalfi). Si può inoltre notare come i centri urbani più affollati (Positano, Amalfi) tendono a registrare valori di sentiment inferiori rispetto alle aree più periferiche o interne, dove il gradimento risulta mediamente più elevato.

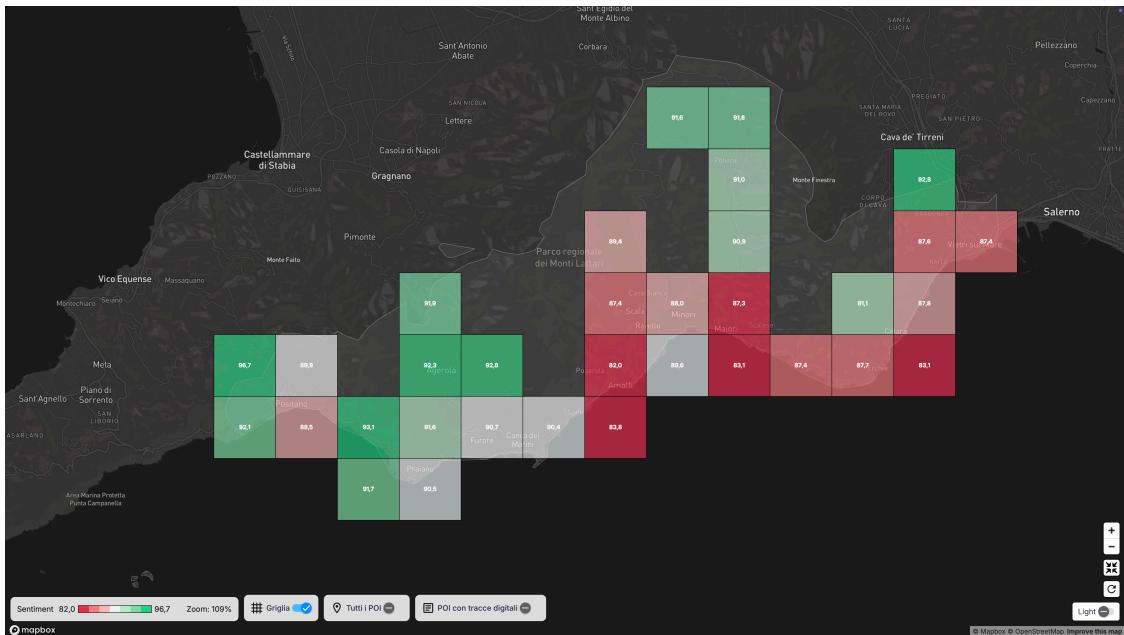


Figura 43: Mappa della distribuzione spaziale del sentiment sulla Costiera Amalfitana, Apr-Ott 2025. Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi.

Dall’analisi del benchmark digitale (Fig. 44) delle quattordici municipalità della Costiera Amalfitana emerge un quadro a doppia velocità tra visibilità online e qualità percepita. I maggiori volumi di tracce digitali sono concentrati in Positano (circa 33,2k) e Amalfi (circa 32,4k), che presentano anche i valori di “area popularity” più elevati (rispettivamente 55,9 e 56,4), a indicare una forte attenzione del pubblico e un’ampia diffusione mediatica. Tuttavia il “sentiment” non segue perfettamente questo gradiente di visibilità: i punteggi di soddisfazione risultano generalmente alti in tutta la costiera (circa 83,6-92,6), con Furore (92,6) e Praiano/Tramonti (circa 91) tra le migliori percezioni nonostante volumi digitali relativamente bassi. Al contrario, Amalfi mostra il valore di sentiment più basso (83,6) nonostante l’elevata visibilità, suggerendo che un’alta esposizione non garantisce automaticamente una percezione positiva. I comuni minori (Atrani, Cetara, Conca dei Marini, Tramonti) registrano volumi digitali

modesti (circa 2-3k) e punteggi di popolarità inferiori (34-43), ma talvolta sentiment elevato: ciò indica un potenziale “capitale reputazionale” non ancora tradotto in ampia visibilità.

Analisi benchmark

Analizza quali sono le aree che i visitatori apprezzano di più e quali hanno perso popolarità.

Area	Volume tracce digitali	Sentiment ↓	Area Popularity
Area Atrani	2,2k	88,5/100	34,9
Area Agerola	13,4k	91,9/100	52,7
Area Amalfi	32,4k	83,6/100	56,4
Area Cetara	2,5k	85,9/100	41,6
Area Conca dei marin	2,7k	88,8/100	42,5
Area Maiori	13,1k	86,9/100	51,3
Area Furore	2,5k	92,6/100	42,6
Area Minori	5,8k	86,3/100	47,4
Area Positano	33,2k	88,9/100	55,9
Area Praiano	9,3k	91,1/100	49,1
Area Scala	3,2k	90,3/100	45,6
Area Ravello	11,0k	88,5/100	50,5
Area Vietri sul mare	12,3k	87,3/100	51,5
Area Tramonti	2,2k	90,9/100	43,3

Figura 44: Analisi benchmark dei comuni della Costiera Amalfitana, Apr-Oct 2025.

Fonte: Piattaforma Data Appeal, fornita dal Distretto Turistico Costa d'Amalfi.

Le implicazioni operative di tutti i risultati riportati sono molteplici e direttamente utili al Destination Management:

1. il sentiment elevato va utilizzato per spingere non solo i poli già saturi ma anche prodotti meno noti (esperienze outdoor, borghi interni) al fine di distribuire la domanda;

2. il basso rating sul processo di prenotazione indica un'azione a breve termine: semplificare l'esperienza di booking può ridurre attriti e favorire la scelta di offerte alternative;
3. La forte incidenza degli affitti brevi richiede politiche di governance sugli affitti brevi per contenere lo spopolamento dei borghi e l'aumento dei prezzi;
4. la marcata stagionalità obbliga a politiche di destagionalizzazione mirate e ad investimenti in servizi che rendano sostenibili i prodotti fuori stagione.

È tuttavia fondamentale tenere presenti i limiti metodologici del report: la misurazione si basa su “tracce digitali” e recensioni aggregate che tendono a sovra-rappresentare utenti anglofoni e segmenti più attivi online; inoltre il sentiment score sintetico non dà direttamente informazioni quantitative sui flussi fisici.

4.4 Proposte per la Costiera Amalfitana

Partendo dalle evidenze raccolte nel Capitolo 4 (questionario ai residenti e intervista al Presidente del Distretto), dai progetti già avviati nella zona (come Turismo e Viabilità, Blimp, PlanetWatch e Amalfi Coast 2.0²), si propone una strategia integrata e realistica per la gestione sostenibile dei flussi turistici in Costiera Amalfitana.

La strategia si articola su tre elementi principali, fortemente connessi tra loro:

- (i) la creazione di una piattaforma digitale unificata per la mobilità e l'esperienza turistica;
- (ii) l'introduzione di un sistema di prenotazione per i punti più critici;
- (iii) il rafforzamento della governance locale e distrettuale.

L'ispirazione è tratta anche dalle best practices europee descritte nel Capitolo 2 (in particolare dai modelli di Barcellona, Amsterdam e Torino) adattandole al contesto della Costiera Amalfitana.

(i) Piattaforma “Amalfi Coast Mobility & Experience”

La prima proposta riguarda una possibile evoluzione del progetto Amalfi Coast 2.0 in una piattaforma digitale più ampia, chiamata “*Amalfi Coast Mobility & Experience*”.

² Amalfi Coast 2.0 è un'iniziativa promossa dai tredici comuni della Costiera Amalfitana, con capofila il Comune di Positano. Il progetto mira a valorizzare in modo unitario il patrimonio UNESCO attraverso un'identità condivisa, un sito web ed un'app ed un calendario culturale comune. Tuttavia, nella sua configurazione attuale Amalfi Coast 2.0 è prevalentemente orientato all'informazione ed alla promozione e non integra ancora in modo organico funzioni complete per la gestione quotidiana dei flussi. (Fonti: Amalfi Coast 2.0 - UNESCO World Heritage, sito ufficiale)

L’obiettivo è fornire uno strumento unico che riunisca informazioni, prenotazioni e assistenza, semplificando la gestione turistica e migliorando l’esperienza di visita.

Attraverso questa piattaforma i visitatori potrebbero:

- consultare orari e disponibilità di traghetti, bus e parcheggi;
- prenotare tour e slot di ingresso in determinati luoghi;
- visualizzare mappe aggiornate dell’affluenza in tempo reale;
- ricevere suggerimenti personalizzati su itinerari alternativi o esperienze meno conosciute;
- contattare in modo diretto punti informativi o operatori, anche tramite un sistema multilingua.

Il Distretto e i Comuni avrebbero invece accesso a un pannello gestionale per monitorare flussi, coordinare orari e aggiornare comunicazioni.

L’idea è di partire in modo graduale, ad esempio in un solo comune o per un periodo limitato, per poi estendere il progetto a tutta la Costiera.

Un aspetto importante è la possibilità di integrare le informazioni provenienti da progetti già attivi, come i sensori di Blimp (che registrano il passaggio dei veicoli e dei pedoni) e i dati ambientali di PlanetWatch, così da avere un quadro aggiornato della situazione territoriale e ambientale.

La piattaforma proposta si ispira ad alcune esperienze europee già consolidate:

- Barcellona attraverso il sistema di sensori Sentilo ha creato un sistema di gestione dei dati urbani che monitora al contempo i flussi, la mobilità e

gli impatti ambientali. L'adozione di un approccio simile in Costiera Amalfitana permetterebbe di coordinare meglio il traffico, l'accesso ai sentieri e le attività legate alla balneazione, preservando così le aree più fragili.

- Amsterdam, a sua volta, ha sviluppato un sistema di crowd monitoring che informa in tempo reale residenti e turisti sull'affollamento dei luoghi e che contribuiva alla distribuzione dei flussi grazie a messaggi mirati. Applicato alla Costiera, un sistema simile potrebbe segnalare situazioni di sovraffollamento (*“Spiaggia di Positano molto affollata, scopri l'itinerario Ravello-Scala”*) e incoraggiare scelte più sostenibili, senza ricorrere a rigidi divieti.
- Torino, infine, offre un modello interessante per la parte di accoglienza digitale: grazie a progetti come NETA e 5G-Tours, la città ha introdotto assistenti multilingue e totem intelligenti che aiutano il visitatore a pianificare esperienze tailor-made. Un approccio simile in Costiera permetterebbe di valorizzare borghi meno conosciuti, offrendo informazioni accessibili a tutti.

(ii) Sistema di prenotazione per punti critici

Accanto alla piattaforma, si propone l'introduzione di un sistema di prenotazione per i luoghi più vulnerabili della Costiera. Si tratta di una misura di “gestione dolce” che potrebbe essere ben accetta dalla popolazione locale, come emerso dal questionario, in cui complessivamente 55 su 79 (69,62%) hanno espresso giudizi elevati (4-5) sulla fattibilità di questa misura.

Nella pratica, il visitatore potrà prenotare una fascia oraria d'ingresso, in modo gratuito o con una cauzione rimborsabile, evitando così code e assembramenti. I residenti e i turisti con soggiorni prolungati avranno sempre accesso garantito, mentre per i visitatori giornalieri sarà incentivata la programmazione anticipata.

Misure simili sono già state adottate in destinazioni come le Cinque Terre, dove la prenotazione dei sentieri ha ridotto l'impatto ambientale e migliorato la sicurezza (Parco Nazionale delle Cinque Terre, n.d.), e a Dubrovnik, dove l'amministrazione ha introdotto un calendario per regolare l'arrivo delle navi da crociera (Port of Dubrovnik. n.d.).

(iii) Governance coordinata e partecipazione

Tutte queste azioni richiedono una governance solida e partecipata.

È quindi necessario creare un tavolo permanente di coordinamento che coinvolga il Distretto, i Comuni, le autorità portuali, gli operatori turistici ed i rappresentanti dei residenti.

Questo organismo dovrebbe definire:

- le regole di utilizzo della piattaforma e delle prenotazioni;
- le responsabilità di ciascun soggetto;
- i criteri di comunicazione e di investimento delle eventuali risorse raccolte in progetti locali.

Come sottolineato dal Presidente del Distretto Turistico nell'intervista, la mancanza di una regia comune è uno degli ostacoli principali alla gestione sostenibile della destinazione. Una governance stabile permetterebbe di

evitare sovrapposizioni fra i diversi organi e garantirebbe che i benefici delle misure adottate ricadano realmente sulla comunità locale.

Conclusione

La presente tesi ha indagato le dinamiche dell'overtourism e le possibili strategie di Destination Management sostenibile, applicando il quadro teorico ad un caso concreto: la Costiera Amalfitana. Attraverso una combinazione di analisi bibliografica, valutazioni empiriche (dati ufficiali su arrivi/presenze, monitoraggi TIM e BLIMP, report sugli sbarchi), analisi digitale del sentimento (Data Appeal), un'indagine diretta su residenti ed un'intervista al Presidente del Distretto Turistico Costa D'Amalfi, è stata costruita una diagnosi articolata dello stato della destinazione.

I principali risultati mostrano una forte vocazione turistica del territorio (alto rapporto posti letto/residenti e polarizzazione delle presenze su pochi luoghi come Positano ed Amalfi), una marcata stagionalità e la rilevante componente di visitatori diurni che non emergono pienamente dalle statistiche tradizionali: insieme questi fattori creano vulnerabilità alla capacità di carico della destinazione. Le fonti di monitoraggio (TIM, BLIMP, sbarchi) e la ricostruzione dei trend confermano che, sebbene i volumi del 2024 risultino inferiori al 2019, la strutturazione dell'offerta e i picchi giornalieri mantengono il rischio di sovraccarico nei periodi di più alto afflusso, quali i mesi estivi.

L'analisi del sentimento e delle tracce digitali ha evidenziato un paradosso: vi è un alto gradimento complessivo dei visitatori ma una concentrazione digitale e fisica della domanda su poche località; inoltre emergono punti deboli, come la bassa valutazione del processo di prenotazione e l'alta incidenza degli affitti brevi, che alimentano problemi di accessibilità abitativa e di governance dell'offerta. Questi risultati suggeriscono opportunità di riposizionamento dell'offerta e necessità di interventi rapidi su modalità di prenotazione e distribuzione della domanda.

Dall'indagine rivolta ai residenti e dagli incontri con il Distretto emergono delle chiare preferenze, quali il supporto a misure di prenotazione e controllo degli accessi, potenziamento del trasporto pubblico e navette, regolazione degli affitti brevi e partecipazione a processi di co-governance. C'è una disponibilità sostanziale da parte della comunità a sostenere economicamente misure che producano benefici visibili, purché la governance dimostri trasparenza e risultati concreti.

In conclusione, si può affermare che la Costiera Amalfitana possiede risorse naturali e reputazionali straordinarie che giustificano lo sforzo necessario per governarne la sua fruizione. L'obiettivo non è semplicemente ridurre i numeri, ma ripensare la qualità della domanda, distribuire la visita nel tempo e nello spazio e costruire una governance capace di trasformare il turismo in un motore di sviluppo sostenibile per i residenti. Le azioni proposte in questa tesi sono pragmatiche: misurare meglio, governare insieme, intervenire dove si possono produrre i risultati più rapidi e duraturi.

Bibliografia

Ajuntament de Barcelona. (n.d.). Implementation Bus Zone 4.0. Barcelona City Council. <https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/en/implementation-bus-zone-40>

Ajuntament de Barcelona. (n.d.). Sentilo - Barcelona's sensor network / Technology for a sustainable city. Barcelona City Council. <https://ajuntament.barcelona.cat/digital/en/technology-service-citizens/technology-sustainable-city/sentilo-barcelona-sensors-network>

Alberghiero ed Extra - Dati Posti Letto, Superficie e Popolazione. (2021). Comuni della Costiera Amalfitana (foglio dati). <https://distrettocostadamalfi.it/wp-content/uploads/2023/02/Alberghiero-ed-Extra-dati-Posti-Letto-Superficie-Popolazione-2021-Foglio1.pdf>

Amalfi Coast 2.0. (n.d.). Amalfi Coast 2.0. <https://amalficoastunesco.it/it/>

Amsterdam Intelligence / Crowd monitoring resources. (n.d.). Crowd Counting and monitoring in Amsterdam. <https://amsterdamintelligence.com/posts/crowd-counting>

ANAS S.p.A. (2019). Ordinanza n. 340/2019 - S.S. n.163 "Amalfitana" - Limitazioni alla circolazione conseguenti a provvedimenti comunali in attuazione, ANAS. <https://www.stradeanas.it/sites/default/files/pdf/Ordinanza-340-2019.pdf>

Ashworth, G. J., & Voogd, H. (1990). Selling the City: Marketing approaches in public sector urban planning. Belhaven Press.

Authentic Outdoor. (2024). Il progetto. Authentic Outdoor Amalfi Coast. <https://progettooutdoor.authenticamalficoast.it/progetto>

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. (2024). Bollettini statistici / Traffico passeggeri. <https://adsptirrenocentrale.it/statistiche/bollettino-dati-statistici/>

Bertocchi, D., et al. (2020). Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Solutions. *Sustainability* <https://doi.org/10.3390/su12020512>

Bichler, B. F., & Lösch, M. (2019). Collaborative governance in tourism: Empirical insights into a community-oriented destination. *Sustainability*, 11(23), 6673. <https://doi.org/10.3390/su11236673>

Blimp S.r.l.; Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (2022). Smart city audience insights - Distretto di Amalfi (presentazione). Distretto Turistico Costa d'Amalfi. https://distrettocostadamalfi.it/wp-content/uploads/2022/12/2022_12_14-Blimp-Distretto-Amalfi-Presentazione-al-pubblico.pdf

Buhalis, D., & Amaranggana, A. (2015). Smart tourism destinations enhancing tourism experience through personalisation of services. In I. Tussyadiah & A. Inversini (Eds.), *Information and Communication Technologies in Tourism 2015* (pp. 377-389). Springer. https://www.researchgate.net/publication/272576623_Smart_Tourism_Destinations_Enhancing_Tourism_Experience_Through_Personalisation_of_Services

Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources.

Butler, R.W. 2020. Tourism carrying capacity research: A perspective article. *Tourism Review* 75 (1): 207-211. <https://www.emerald.com/tr/article-abstract/75/1/207/383410/Tourism-carrying-capacity-research-a-perspective?redirectedFrom=fulltext>

Candela, G., & Figini, P. (2010). Economia del turismo e delle destinazioni (2^a ed., pp. 103-117). Milano: McGraw-Hill Education.

Capocchi, A., Vallone, C., Pierotti, M., & Amaduzzi, A. (2019). Overtourism: A literature review to assess implications and future perspectives. *Sustainability*, 11(12), 3303. <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/12/3303>

Celata, F., & Romano, A. (2020). Overtourism and online short-term rental platforms in Italian cities. *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), 1020–1039. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1788568>

Centro Universitario Europeo per i Beni Culturali - UNIVEUR. (s.d.). La storia turistica della Costiera Amalfitana. https://www.univeur.org/integratiosta/-id=70&id_art=472.htm

Chou, C.-C., et al. (2021). Analysis of energy efficiencies of in-port ferries and island passenger-ships and improvement policies to reduce CO₂ emissions. *Transportation Research / Marine Policy*. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34416500/>

Comune di Torino / Torino EU Projects. (n.d.). 5G-TOURS - Torino (case studies and use cases). <https://www.torinoeuprojects.it/5gtours/>; <https://www.comune.torino.it/iter/progetti/laboratorio-citta-sostenibile-progetti-conclusi/5g-tours/>

Data Appeal / The Data Appeal Company. (n.d.). D/AI Destinations - piattaforma di destination intelligence. <https://datappeal.io/it/destinations/>

Della Corte, V. (2011) L'evoluzione del Destination Management in una prospettiva internazionale. Università degli Studi di Napoli Federico II. https://www.fedoa.unina.it/8859/1/Della_Corte_Valentina_2011.pdf

Dipartimento per le Politiche di Coesione. (2024). Sfide e opportunità per il rafforzamento della governance del turismo. https://politichecoesione.governo.it/media/3fiiyyse/c-report-turismo-sintesi_gennaio-2024.pdf

Distretto Turistico Costa d'Amalfi & The Data Appeal Company. (2025). Analisi del sentimento della Costiera Amalfitana (Dati forniti al Distretto Turistico Costa d'Amalfi, non pubblicati)

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (2022). Turismo e Viabilità - progetto di monitoraggio della viabilità e dei flussi. <https://distrettocostadamalfi.it/portfolio/turismo-e-viabilita/>

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (2023). Database - Dati divisi per località Costa d'Amalfi (anni 2014-2024). <https://distrettocostadamalfi.it/database/>

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (2023, 17 marzo). La gestione delle destinazioni: a Positano il caso di studio sulla misurazione dei flussi turistici. <https://distrettocostadamalfi.it/la-gestione-delle-destinazioni-a-positano-il-caso-di-studio-sulla-misurazione-dei-flussi-turistici/>

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (2023, 31 marzo). Stagione turistica 2023. Presenze top e rischio traffico in Costiera amalfitana. Distretto Turistico Costa d'Amalfi. <https://distrettocostadamalfi.it/stagione-turistica-2023-presenze-top-e-rischio-traffico-in-costiera-amalfitana/>

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (9 October 2025). La Costa d'Amalfi conquista gli Oscar del turismo italiano: è la destinazione più amata dagli stranieri in vacanza in Italia, precede il Chianti e il lago di Como. <https://distrettocostadamalfi.it/la-costa-damalfi-conquista-gli-oscar-del-turismo->

[italiano-e-la-destinazione-piu-amata-dagli-stranieri-in-vacanza-in-italia-precede-il-chianti-e-il-lago-di-como/](https://italianoturismo.it/2021/05/01/italiano-e-la-destinazione-piu-amata-dagli-stranieri-in-vacanza-in-italia-precede-il-chianti-e-il-lago-di-como/)

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (n.d.). Elettrify - micro-mobilità sostenibile. <https://distrettocostadamalfi.it/portfolio/elettrify/>

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (n.d.). Progetti per e con il Distretto Turistico Costa d'Amalfi. <https://distrettocostadamalfi.it/progetti-per-e-con-il-distretto-turistico-costa-damalfi/>

Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (n.d.). Zero Waste Amalfi Coast. <https://distrettocostadamalfi.it/portfolio/zero-waste-amalfi-coast/>

Dodds, R., & Butler, R. (2010). Barriers to implementing sustainable tourism policy in mass-tourism destinations https://mpra.ub.uni-muenchen.de/25162/1/MPRA_paper_25162.pdf

ESPON EGTC. (2020). Carrying capacity methodology for tourism - Final Report. ESPON. https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/Tourism_final-report.pdf

European Commission - Mobility and Transport. (2023). Digital transition of tourism. https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism/digital-transition-tourism_en

European Commission - Smart Tourism Capital. (2025). Torino - 2025 European Capital of Smart Tourism. https://smart-tourism-capital.ec.europa.eu/torino-2025-european-capital-smart-tourism_en

European Commission (2025), Sustainable EU Tourism - Shaping the Tourism of Tomorrow: https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism/sustainable-eu-tourism-shaping-tourism-tomorrow_en

European Commission. (2022). Smart Tourism Destinations: EU guide. https://smarttourismdestinations.eu/wp-content/uploads/2022/07/Smart-Tourism-Destinations_EU-guide_v1_EN.pdf

European Commission. (2023). European Capital of Smart Tourism - Torino 2025. https://smart-tourism-capital.ec.europa.eu/torino-2025-european-capital-smart-tourism_en

European Parliament - Policy Department for Structural and Cohesion Policies. (2019). European tourism: recent developments and future challenges https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2019/629200/IPOL_STU%282019%29629200_EN.pdf

Farda, M., & Balijepalli, C. (2018). Car-free day and odd-even plate measures for Bandung: assessing demand-management policy. *Case Studies on Transport Policy*, 6(4), 577–590. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.07.008>

Göktaş, L. S., & Çetin, G. (2023). Tourist tax for sustainability: Determining willingness to pay. *European Journal of Tourism Research*, <https://doi.org/10.54055/ejtr.v35i.2813>

González-Reverté, F. (2021). The perception of overtourism in urban destinations. Empirical evidence based on residents' emotional response. *Tourism Planning & Development*. <https://doi.org/10.1080/21568316.2021.1980094>

Goodwin, H. (2017). The challenge of overtourism. *Responsible Tourism Partnership*. <https://responsibletourismpartnership.org/overtourism/>

Gretzel, U., Sigala, M., Xiang, Z., & Koo, C. (2015). Smart tourism: Foundations and developments. *Electronic Markets*, 25(3), 179-188. <https://doi.org/10.1007/s12525-015-0196-8>

Gronau, W., & Kagermeier, A. (2015). Increasing the economic feasibility of public transport supply in natural areas. <https://www.researchgate.net/publication/283130546>

Guerrero, Y. I. J. (2024). Tourist Tracking Techniques and Their Role in Destination Management (MDPI). <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/9/3708>

Hall, C. M. (2011). A typology of governance and its implications for tourism policy analysis. Journal of Sustainable Tourism <https://franciscodosanjos.files.wordpress.com/2013/12/texto-1-a-tipology-of-governance-and-its-implications-for-tourismo-policy-analysis-hall.pdf>

Iamsterdam / Amsterdam & Partners. (n.d.). Data & insights. <https://www.iamsterdam.com/en/amsterdam-and-partners/partners/data>

INCULTUM Consortium. (2022). D4.1 - Report on participatory models in culture and cultural tourism <https://www.heritageresearch-hub.eu/app/uploads/2022/06/INCULTUM-D4.1-Report-on-participatory-models.pdf>

International Telecommunication Union (ITU). (2021, 5 Oct). Why the city of Amsterdam developed its own crowd-monitoring technology. ITU Hub. <https://www.itu.int/hub/2021/10/why-the-city-of-amsterdam-developed-its-own-crowd-monitoring-technology/>

ISTAT. (2024, 27 novembre). Statistica Today - Turismo 2023 (Rapporto). Istituto Nazionale di Statistica. https://www.istat.it/wp-content/uploads/2024/11/Statistica-Today_Turismo-2023_rev.pdf

ISTAT. (2025). Flussi turistici - IV trimestre 2024 (comunicato). <https://www.istat.it/comunicato-stampa/flussi-turistici-iv-trimestre-2024/>

ITU. (2012). Recommendation ITU-T Y.2060 - Overview of the Internet of things (IoT). International Telecommunication Union. <https://www.itu.int/rec/T-REC-Y.2060-201206-I/en>

Jurado-Rivas, C. (2019). Willingness to Pay for More Sustainable Tourism in a World Heritage City: The Case of Cáceres. <https://doi.org/10.3390/su11215880>

Koens, K., Postma, A., & Papp, B. (2018). Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 10(12), 4384. <https://new.scithos.eu/wp-content/uploads/2019/01/Is-Overtourism-Overused-Koens-2018.pdf>

Larson, L. R., & Poudyal, N. C. (2012). Developing sustainable tourism through adaptive resource management: a case study of Machu Picchu, Peru. *Journal of Sustainable Tourism*. https://www.researchgate.net/publication/254367246_Larson_L_R_Poudyal

OECD (2022), Building resilience in the tourism ecosystem: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-tourism-trends-and-policies-2022_a8dd3019-en/full-report/building-resilience-in-the-tourism-ecosystem_de7284f5.html

OECD. (2025). Building strong and resilient tourism destinations (OECD Tourism Papers 2025/03) https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/04/building-strong-and-resilient-tourism-destinations_2aeee83b/a57c343d-en.pdf

Parco Nazionale delle Cinque Terre. (n.d.). Cinque Terre Card. <https://www.parconazionale5terre.it/Ecinque-terre-card.php>

Peeters, P., Gössling, et al. (2018). Overtourism: Impact and possible policy responses (Research for TRAN Committee). European Parliament, Policy

Dept. for Structural and Cohesion Policies, Brussels. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU%282018%29629184_EN.pdf

Peeters, P., Gössling, et al. (2018). Overtourism: Impact and possible policy responses (Research for TRAN Committee). European Parliament, Policy Dept. for Structural and Cohesion Policies, Brussels. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU%282018%29629184_EN.pdf

Plan Bleu. (2022). Guidelines for the sustainability of cruising and recreational boating in the Mediterranean region. Plan Bleu / UNEP MAP. https://planbleu.org/wp-content/uploads/2022/04/Guidelines_planbleu_Cruise_FINAL.pdf

PlanetWatch / Distretto Turistico Costa d'Amalfi. (2024, 18 Nov). PlanetWatch - le condizioni dell'aria in Costa d'Amalfi. <https://distrettocostadamalfi.it/portfolio/planetwatch/>

PNo Editorial Board. (2024, 10 maggio). Restrizioni approdi in Costiera Amalfitana, TAR respinge domanda cautelare delle compagnie di navigazione. Maiori News. <https://www.maiorinews.it/it/cronaca-17/restrizioni-aproodi-in-costiera-amalfitana-tar-re-136943/article>

Port of Dubrovnik / Dubrovnik Port Authority. (n.d.). Cruise destination / limits on cruise calls and coordination for sustainability. <https://www.portdubrovnik.hr/dubrovnik-cruise-destination>

Prandi, C., et al. (2021). Sensing and making sense of tourism flows and urban data. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7989699/>

Rahmadian, E., Feitosa, D., & Virantina, Y. (2023). Digital twins, big data governance, and sustainable tourism. *Ethics and Information Technology* <https://link.springer.com/article/10.1007/s10676-023-09730-w>

Regione Campania - SRM. (2024). Turismo & Territorio. Numeri, impatti e tendenze del turismo in Campania (2024). Regione Campania / SRM. <https://www.regione.campania.it/assets/documents/srm-turismo-campania-febbraio-2024.pdf>

Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council (General Data Protection Regulation - GDPR). (2016). Official Journal of the European Union. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj/eng>

Reinhold, S., Beritelli, P., Fyall, A., Choi, H.-S. C., Laesser, C., & Joppe, M. (2023). State-of-the-Art Review on Destination Marketing and Destination Management. *Tourism and Hospitality*, 4(4), 584-603. <https://doi.org/10.3390/tourhosp4040036>

Ritchie, J. R. B., & Crouch, G. I. (2003). The competitive destination: A sustainable tourism perspective.

Salir por Barcelona. (n.d.). Digitalizzazione dei movimenti dei pullman turistici a Barcellona. <https://salirporbarcelona.com/it/digitalizzazione-dei-movimenti-dei-pullman-turistici-a-barcellona/>

Semi, G., & Tonetta, M. (2021). Marginal hosts: Short-term rental suppliers in Turin, Italy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1630–1651. <https://doi.org/10.1177/0308518X20912435>

Sentilo. (n.d.). Sentilo - Open source sensor and actuator platform. <https://www.sentilo.io/>

SIPOTRA. (2025). Orientamenti per la progettazione e l'attuazione di un modello di governance rafforzato per il turismo in Italia. <https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2025/08/Orientamenti-per-la-progettazione-e-lattuazione-di-un-modello-di-governance-rafforzato-per-il-turismo-in-Italia.pdf>

Sistema Amalfi S.r.l. (n.d.). Parcheggio Luna Rossa. <https://sistema-amalfi.it/pagina.asp?a=1575&>

Sita Sud (n.d.) Home. <https://sitasudtrasporti.it/campania/>

Smart Tourism Capital - European Commission. (2025, March 26). A smart and sustainable guide to visiting Torino (NETA and digital initiatives). https://smart-tourism-capital.ec.europa.eu/press-1/news/smart-and-sustainable-guide-visiting-torino-2025-03-26_en

Smart Tourism Destinations Project. (2023). Mastering Data: A Toolkit for Tourism Destinations (Toolkit v.3.1). Smart Tourism Destinations. https://smarttourismdestinations.eu/wp-content/uploads/2023/03/Smart-Tourism-Destinations_Toolkit_v.3.1-EN.pdf

Soto, J. J., Macea, L. F., & Cantillo, V. (2023). Analysing a license plate-based vehicle restriction policy with optional exemption charge: The case in Cali, Colombia. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103618>

Tapp / Public Eye. (2021). Public Eye - Open source crowd management solution. <https://www.tapp.nl/project-overview/public-eye>

The Data Appeal Company. (2019). Analisi dalla rete: il sentiment della Destinazione Costa d'Amalfi <https://distrettocostadamalfi.it/event/the-data-appeal-company/>

The Data Appeal Company. (n.d.). Data-driven solutions for sustainable growth (homepage). <https://datappeal.io/>

The Data Appeal Company. (n.d.). Sentiment Score - Measure your clients' satisfaction in real time. <https://datappeal.io/our-data/sentiment-score/>

The Data Appeal Company. (n.d.). The complete POI data guide for business growth and success. <https://datappeal.io/the-complete-poi-data-guide-for-business-growth-and-success/>

Tirachini, A., Hensher, D. A., & Rose, J. M. (2013). Crowding in public transport systems: Effects on users, operation and implications for the estimation of demand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 53, 36-52. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.06.005>

Travelmar. (n.d.). Home. <https://www.travelmar.it/>

Turismo Torino e Provincia. (2025). Torino is the European Capital of Smart Tourism 2025. <https://turismotorino.org/en/torino-is-the-european-capital-of-smart-tourism-2025>

UNESCO Amalfi Coast. (2020). UNESCO AmalfiCoast - Patrimonio dell'umanità. <https://www.unescoamalficoast.it>

UNESCO World Heritage Centre. (1997). The Amalfi Coast (World Heritage List entry No. 830). <https://whc.unesco.org/en/list/830/>

UNESCO World Heritage Centre. (2020). World Heritage and Sustainable Tourism. <https://whc.unesco.org/en/tourism/>

UNESCO. (2018). World Heritage and tourism in a changing climate. <https://whc.unesco.org/en/tourism/>

UNWTO / WTCF. (2019). City Tourism Performance Research: Turin case study. UNWTO-WTCF City Tourism Performance Research (case study). <https://pre-webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-11/turincasestudy.pdf>

UNWTO, Our Focus Sustainable Development: <https://www.unwto.org/our-focus>

UNWTO. (2018). ‘Overtourism’? Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions. World Tourism Organization. <https://doi.org/10.18111/9789284420070>

Volpicelli, A. (2021, 18 novembre). A tu per tu con Ernesto Fucci di PlanetWatch sulla qualità dell’aria. Blog Distretto Turistico Costa d’Amalfi. <https://distrettocostadamalfi.it/blog-planetwatch/>

Willson, R., & Irish, A. (2016). Dynamic Parking Pricing. <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/>

World Bank. (2023). Destination Management Handbook. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099451003012313859/pdf/IDU07402ad17053a5043c909eb80cd040870838c.pdf>

Żemła, M., & Szromek, A. R. (2021). Influence of the residents’ perception of overtourism on the selection of innovative anti-overtourism solutions. Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity. <https://doi.org/10.3390/joitmc7030202>

Zijlstra, T., Vanoutrive, T., & Verhetsel, A. (2015). A meta-analysis of the effectiveness of park-and-ride facilities. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 15(4), 597–620. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2015.15.4.3099>