

VIVIANA D'APONTE

VERSO UN MODELLO DI TURISMO INTEGRATO PER LA
CAMPANIA. IL TURISMO DI PROSSIMITÀ
E IL COMPENSORIO CILENTANO

Verso una innovativa dimensione del fenomeno turistico Campano. – Anche se nel passato, nei primi anni del Novecento, la pratica escursionistica e la stessa organizzazione stanziale della “villeggiatura” coinvolgeva ambiti geografici decisamente poco distanti dai luoghi di residenza stabile, già dalla successiva seconda metà del secolo prende progressivamente corpo un movimento turistico di ampia e diversificata ramificazione che amplia profondamente il raggio del flusso di visitatori sia nazionali, sia provenienti dall'estero (Nice, 1965). Si tratta del ben noto fenomeno del turismo di massa che la scienza geografica ha contribuito a definire nelle motivazioni alla base delle opzioni per l'individuazione delle regioni di formazione e destinazione dei complessivi flussi (Toschi, 1957; Merlini, 1968)¹.

In tale nuova dimensione, nello scenario globale del turismo italiano, il “peso” del comparto nell'economia delle regioni meridionali occupa una posizione decisamente secondaria rispetto all'analogo ruolo che il fenomeno assume nel contesto nazionale.

Le motivazioni di tale squilibrio distributivo sono particolarmente complesse, anche se un elemento inconfutabile di ostacolo alla proiezione verso sud del flusso straniero, e di parte di quello originato dai centri attivi settentrionali, è da collegare al fattore perifericità, aggravata dalla carente agibilità delle connessioni infrastrutturali. Nello stesso

¹ Sin dagli anni Sessanta, a valle dell'interpretazione sistematica formulata dal Merlini, la produzione scientifica in ambito geografico sul fenomeno del turismo di massa coinvolge una moltitudine di studiosi che producono contributi di carattere generale e di specificazione areale. Particolarmente attive in tale ambito di ricerca le scuole Bolognese (Toschi, Merlini) e Fiorentina (Nice, Innocenti). Un ampio studio sul tema, pubblicato negli anni Novanta progressivamente aggiornato, si deve a P. Innocenti (ultima ediz. Carocci, 2007).

tempo, sul versante interno infra-regionale meridionale, a limitare il movimento interno alla stessa area, sono le condizioni economiche meno favorevoli a limitare la mobilità turistica della popolazione meridionale. Tuttavia, nei confronti di ben individuabili realtà della stessa regione geografica, sussistendo particolari condizioni di antica e consolidata affermazione internazionale, ovvero, per la presenza di elementi di riconosciuta eccellenza storica ed ambientale, si evidenziano significativi esempi “puntuali” di attrattività turistica, sia rispetto alla componente nazionale, sia nei confronti della domanda estera.

Da tale punto di vista, l'intera regione meridionale del paese, per ricchezza di attributi ambientali e di presistenze culturali, costituisce un vasto e multiforme mosaico di realtà territoriali di indubbia attrattività. Al suo interno, la Campania, più d'ogni altra regione dello stesso Mezzogiorno italiano, rappresenta il più noto e riconosciuto ambito di destinazione dei flussi turistici, sia nazionali che internazionali, che si spingono oltre Roma, principale polo turistico nazionale. Tale condizione si traduce in significativi livelli di ricettività, i cui flussi che vi si concentrano, per numero di arrivi turistici rilevati, collocano la regione al primo posto all'interno del complessivo territorio del Mezzogiorno (Istat, 2023).

Tra le altre regioni meridionali, i relativi livelli di presenze turistiche raggiungono dimensioni decisamente contenute, con variazioni positive attraverso gli anni più recenti nei confronti di Sicilia, Puglia e Sardegna, mentre percentuali assolutamente marginali caratterizzano i livelli che si raggiungono nelle restanti regioni dell'area; nonostante al loro interno (Basilicata, Calabria) siano presenti straordinarie emergenze d'interesse culturale, sia in ambito storico-archeologico, sia in termini di valori ambientali.

Proprio riflettendo sulla “qualità” potenziale dell'offerta, in rapporto alla presenza di significative attrattive, quali emergono all'esterno del circuito delle più frequentate destinazioni turistiche del territorio meridionale del Paese, il fattore che più d'altri agisce da ostacolo ad un'ampia distribuzione dei flussi di destinazione è rappresentato dal pesante deficit infrastrutturale che condiziona l'accessibilità di ampi territori interni, in uno scenario in cui un vincolo significativo discende dalla carenza di alternative in termini di diffusione del trasporto collettivo su ferro. In termini più generali, va osservato come la capacità attrattiva di questa vasta sezione del territorio meridionale, in ragione delle predette motivazioni di natura

infrastrutturale, viene esercitata prevalentemente dalla componente domestica del movimento complessivo, lasciando spazio marginale al flusso estero che, in mancanza di adeguate strutture di trasporto, finisce per distribuirsi in funzione dell'allocazione dei principali scali aeroportuali (Napoli, Brindisi, Catania, Palermo) e dei terminal dell'Alta Velocità. In particolare, il vettore su ferro del traffico veloce, ancora attualmente, sul versante tirrenico, si conclude a Salerno, mentre resta del tutto scoperto l'intero versante adriatico pugliese e, ancor peggio, assume caratteri di estrema inefficienza lungo tutto il circuito siciliano.

In definitiva, può affermarsi che la limitata penetrazione del turismo internazionale nei confronti di gran parte del territorio meridionale dipenda principalmente dai vincoli della rete dell'alta velocità, mentre non disponendosi di agevoli interazioni intermodali in corrispondenza degli scali aeroportuali, gli stessi flussi, che pur numerosi vi si concentrano, soltanto in misura contenuta si spingono oltre il più stretto ambito geografico dei terminali di scalo. Infine, su di un piano più generale, va osservato come ulteriore conseguenza negativa di un assetto del comparto trasporti, in cui i flussi collettivi restano marginalizzati dalla struttura della rete trasportazionale, si traduce in un eccessivo carico della circolazione su gomma che, in termini ambientali, costituisce un fattore del tutto negativo nei confronti di un territorio che, per preservare i propri originari attributi ambientali, richiederebbe ben altre politiche attive di salvaguardia.

All'interno di una simile "imperfetta" geografia distributiva, il capoluogo campano costituendosi la destinazione maggiormente favorita per condizioni infrastrutturali, raggiunge un livello di concentrazione degli arrivi che copre circa i 2/3 della domanda complessiva regionale.

Del resto, proprio in funzione della disponibilità di ampie risorse di elevata "qualità" ricettiva, all'interno di un comprensorio intensamente popolato ed adeguatamente connesso al resto del territorio Centro-Settentrionale, la Campania, insieme al movimento proveniente dall'estero, ha tradizionalmente goduto di un buon livello di presenze di turisti nazionali, particolarmente cresciuto proprio per effetto della rimodulazione dei flussi indotta dal post Covid-19.

Fenomeno, questo di un "ritorno" dell'interesse per destinazioni nazionali, rilevato in corrispondenza di numerosi ambiti geografici, come ampiamente osservato da diversi autori, in specifiche ricerche (Bremner, 2020; Corbisiero, Zaccaria, 2020).

Riequilibrio prodotto, indubbiamente, in funzione di un più prudente atteggiamento nei confronti dell'“altrove”, manifestatosi nel post Covid, allorché i primi segnali di una ripresa del settore turistico hanno visto emergere inattesi flussi in direzione di località distribuite in ambiti di “prossimità” rispetto agli stessi centri di formazione della domanda. Sicché, il timore di nuova emergenza, consigliando prudenza negli spostamenti, insieme a soggiorni di breve durata, ha finito per privilegiare località meno affollate, percepite come maggiormente sostenibili, ai fini di un residuo rischio contagio, solo in parte sopito. Questo inatteso modello di fruizione dell'altrove, nella realtà del nostro Paese, ha determinato una significativa rivalutazione delle opportunità di turismo “interno”, nei confronti di località che pur dotate di un livello di attrattiva ambientale elevato, in passato erano state meno frequentate, semmai collocate in una posizione residuale rispetto a mete estere, interpretate come primaria aspettativa di “globalizzazione” dell'esperienza turistica (Bozzato e altri, 2024).

In definitiva, dopo il lungo *lockdown*, la diffusa preoccupazione di ulteriori riprese dei contagi, favorite da condizioni di sovraffollamento, si è tradotta in un orientamento spontaneo che, pur se affatto escludendone l'interesse, ha posizionato in “sospensione” la propensione verso il turismo estero, lasciando progressivamente spazio alla rivisitazione dell'offerta nazionale, tale da alimentare una domanda in grado di offrire nuove opportunità di sviluppo per forme diffuse di “turismo di prossimità” (Jeuring, Diaz Soria, 2018).

Nello specifico, della Campania, il fenomeno del turismo di prossimità, lasciata ormai alle spalle la crisi conseguente all'emergenza da Covid-19, merita attenzione ben oltre gli aspetti emergenziali di cui si è ragionato, in quanto, di fronte a non secondari effetti di anomala concentrazione a carico delle località maggiormente celebrate, l'ampia presenza di aree di “prossimità” dotate di livelli attrattivi interessanti, sia rispetto al flusso nazionale, sia nei confronti della domanda estera, determina una configurazione che tende ad assumere i caratteri di un modello particolarmente innovativo, potenzialmente in grado di favorire un riequilibrio della complessiva offerta turistica regionale.

In particolare, di fronte ad una spiccata polarizzazione della domanda che caratterizza il capoluogo², principale nodo critico di un incombente

² Le più recenti rilevazioni effettuate dall'Istat (2023) mostrano con evidenza la

processo di *overtourism* della stessa area urbana, la possibilità di adottare efficaci politiche di razionalizzazione degli accessi che evitino l'adozione di restrizioni di varia natura, consentirebbe una gestione politica della ricettività le cui ricadute positive sull'economia del sistema locale produrrebbero indubbi valori positivi.

D'altro canto, non va sottovalutata la circostanza che insieme alla principale leva attrattiva delle "città d'arte", nel caso campano sussistono risorse altrettanto incisive di valore ambientale e sociale, amplificate da fattori di antica rinomanza internazionale e diffuso *glamour*. Attraverso il tempo, si è determinata una centralità delle destinazioni campane che in aggiunta al fattore culturale, si è alimentato di un complesso mix di interessi coincidenti ed integrativi che attraversa e unifica attributi paesaggistici ad elementi di qualità della vita e valori legati all'accoglienza e, non affatto secondari, gusto e piacevolezza conviviale. Insieme composito e integrato di condizioni che hanno reso la domanda turistica campana maggiormente resiliente proprio nell'era post-pandemica, consentendo una ripresa accelerata e più stabile delle presenze turistiche, fino al conseguimento di livelli superiori a quelli pre Covid-19 (Cresta, 2021).

Tuttavia, rappresenta comunque un dato di rilievo la circostanza che i primi segnali della ripresa del settore, siano emersi in questa regione, così come nel resto del Paese, per effetto dell'affermarsi di un modello ruotante intorno alle peculiarità proprie del "turismo di prossimità", ovvero una tipologia di spostamento prioritariamente animata dalla domanda interna, che ha interessato località poco distanti dai centri maggiori, coinvolgendo prima di tutto i piccoli borghi delle aree interne disseminati nelle varie regioni del paese. Il relativo flusso, attivando un innovativo circuito economico virtuoso, ha costituito un importante volano nei confronti di realtà territoriali caratterizzate da diffusa marginalità, causa e conseguenza di fenomeni di spopolamento (Lupo, 2022).

In termini di consistenza quantitativa dal 2021 in poi, il comparto turistico in Campania ha visto affermarsi un incremento costante non solo

polarizzazione della domanda turistica a carico del capoluogo campano che concentra il 67% del flusso complessivo, seguita da Salerno (23%), mentre percentuali assolutamente residuali interessano le restanti province di Caserta (7%), Avellino (2%) e Benevento (1%).

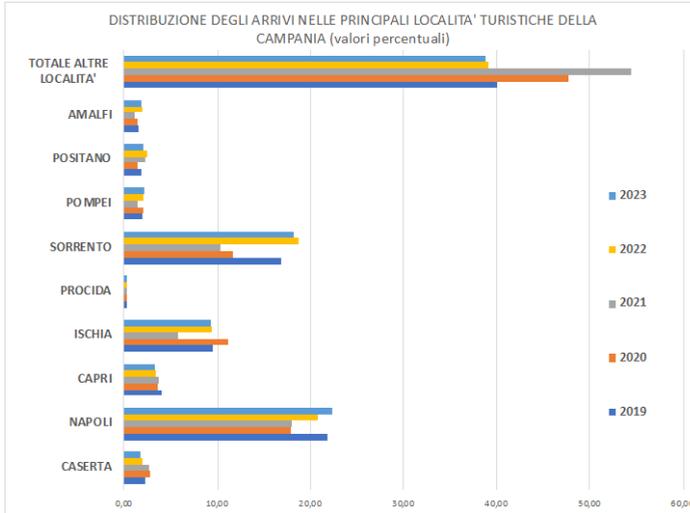
della domanda, ma, come sua diretta conseguenza, l'ampliamento della relativa offerta, con una incidenza delle imprese del comparto turistico sul totale del settore secondario nazionale che, al 2023 ha raggiunto un livello del 10% svelando, peraltro, un carattere, che ne amplifica la rilevanza, espresso dalla presenza di imprese giovanili cresciute in misura più elevata rispetto al trend medio nazionale (ISNART, 2024).

L'insieme delle condizioni rilevate e i caratteri quali-quantitativi del flusso recente, non costituisce un fenomeno inatteso in quanto strettamente connesso alla preesistenza proprio di quel mix di condizioni favorevoli, rappresentate da siti evocativi di straordinaria capacità emotiva di ordine storico, archeologico, nonché di valore ambientale, che si proiettano su di un contesto geografico in cui l'ulteriore sviluppo del turismo deve porre adeguata attenzione al ruolo di equilibrio che devono essere messi in grado di esercitare insieme di "prossimità" verso i quali orientare una distribuzione ottimizzata dei flussi principali, ad iniziare dalla connessione alla rete nazionale dell'alta velocità, sino allo straordinario sviluppo che hanno conosciuto le relazioni aeree del terminal di Capodichino, dove si è realizzata un'attenta combinazione nodale con scali europei e connessioni internazionali.

Misurare in termini puntuali il peso ascrivibile alle singole componenti del modello di sviluppo che ha riposizionato il capoluogo campano al centro della competizione sul versante dell'offerta turistica non è operazione semplice. In quanto ciò che ha fatto la differenza in termini di crescita del traffico è stato, per l'appunto, un insieme integrato di condizioni premiali, incentrate sulla combinazione virtuosa tra attrattività, accessibilità multimodale, capacità di accoglienza e, da non sottovalutare, permeabilità del tessuto sociale in termini di qualità della vita e piacevolezza dell'esperienza "trasferibile" al visitatore esterno in termini squisitamente "esperenziali".

La distribuzione attuale del flusso (fig. 1), con il peso preponderante che evidenzia in corrispondenza di poche località di antica e consolidata notorietà turistica (oltre Napoli e Sorrento, le isole d'Ischia e di Capri) fornisce significative informazioni sia per il carattere di concentrazione che vi emerge, sia per la circostanza che tale carattere tende all'incremento, come dimostra il livello raggiunto, nelle rilevazioni più recenti, allorché si compie il recupero del movimento turistico dopo il significativo decremento derivante dalla crisi pandemica.

Fig. 1 – *Distribuzione degli arrivi turistici in Campania tra il 2019 e il 2023*



Fonte: elaborazione dell'autrice su dati Istat, 2024

La lezione che sembra potersi trarre dalla recente dinamica del movimento turistico partenopeo spinge a concludere che agire sull'integrazione e sulla diversificazione dell'offerta costituisca una leva strategica particolarmente efficace, senza in alcun modo comprimere il peso legato all'attrattiva esercitata dai beni culturali più celebrati a livello d'immaginario collettivo, bensì individuando ulteriori destinazioni parimenti attrattive, sia per attributi ambientali, sia per caratteristiche derivanti dal contesto sociale.

Individuare nuova offerta, integrata e complementare, in altri termini, costituisce esigenza imprescindibile in un contesto, quale la realtà turistica dell'offerta campana, in cui sussistono ampie e diversificate potenzialità attrattive, ampiamente distribuite all'interno del più vasto territorio regionale.

Per una "nuova offerta" integrata: le opportunità del comprensorio Cilentano. – Riflettendo sul tema dell'esigenza di una più ampia distribuzione del turismo campano in direzione di itinerari di "prossimità", appare di non poco interesse il riferimento all'esperienza rilevata a proposito del comportamento della domanda di fronte al rischio "contagio", allorquando l'affollamento dei siti ricettivi è stato esplicitamente percepito fattore discriminante. Tanto da lasciare emergere quei comportamenti spontanei, di cui si è in precedenza discusso, concretizzatisi in un risveglio del movimento turistico di "prossimità". Fenomeno il cui interesse va individuato nel

nesso che si determina tra valutazione di un fattore prioritario (il rischio di contagio, nel caso specifico) e la propensione verso scelte alternative per l'assunzione delle quali si rivela predominante il contesto geografico, con i relativi attributi ambientali e sociali.

In tale prospettiva, l'opportunità di favorire un più esteso ampliamento dell'area di distribuzione del flusso turistico regionale, alla stregua di quanto rilevato in coincidenza con la prima fase successiva alla pandemia, rappresenta una modalità di redistribuzione dei flussi turistici che assume un rilevante carattere di prioritario interesse generale da promuovere e progressivamente incentivare con l'adozione di adeguati interventi. La pandemia ha avuto cioè l'indubbio merito di porre in evidenza realtà decisamente trascurate, riproponendo le risorse di tanti piccoli borghi, distribuiti nelle aree interne del paese, meta di flussi turistici decisamente molto contenuti (Buciuni, Corò, 2023). Dal che la considerazione che un riequilibrio in termini di diradamento delle concentrazioni del flusso verso destinazioni anche esterne ai tradizionali circuiti di fruizione possa scaturire dalla puntuale disamina delle concrete possibilità di realizzazione di un appropriato approccio di politica turistica. Ovvero, si tratta di prospettare itinerari di ampliamento dell'offerta che si concretizzino nella più diffusa penetrazione dei flussi in direzione di siti, tuttora poco frequentati, i cui ambiti territoriali, nel caso di studio di questo contributo, si susseguono in direzione delle aree costiere e delle zone interne della Campania, nel cui ambito si dispone di un diversificato "capitale territoriale" (Landi, 2018) costituito da località meno note ma, in buona parte, già dotate di adeguate strutture ricettive; contribuendo, in tal modo, a contrastarne il progressivo spopolamento e invecchiamento della popolazione, in un contesto di progressivo impoverimento generale, con conseguente abbandono delle pratiche colturali, depauperamento del patrimonio insediativo e conseguente perdita di capitale sociale (Brognia, 2024).

Nel nostro specifico, ampliando l'orizzonte dell'indagine verso il più esteso spazio regionale, al di là del capoluogo e degli stessi più celebrati siti dei Golfi Partenopeo e Salernitano, il territorio campano offre la presenza di straordinarie emergenze, nei cui confronti vanno adottate opportune politiche, concepite in direzione di un'offerta turistica diversificata e multi-tematica, in grado di promuovere una intensificazione delle relative attività ricettive del territorio. Processo di indubbio interesse, per le singole realtà locali, spesso marginali nella geografia distributiva dei flussi, ma nello

stesso tempo opzione prioritaria per l'adozione di un meccanismo redistributivo della ricettività regionale, in direzione di quella dimensione sostenibile del turismo campano che l'attuale concentrazione delle presenze turistiche determina deprecabili condizioni di *overtourism*. Ancora più in generale, progetto indubbiamente di vantaggio diretto nei confronti dell'intero Mezzogiorno e, di conseguenza, nello stesso tempo, fattore auspicabile di sviluppo complessivo, nell'interesse precipuo del complessivo sistema paese (Cerutti, 2021).

Allo scopo di contrastare il processo di declino complessivo dei relativi ambiti insediativi e impedire la conseguente marginalizzazione dei territori periferici ed ultra-periferici coinvolti, già a partire dal 2013, l'Agenzia per la Coesione Territoriale aveva promosso un complesso insieme di azioni di sviluppo locale il cui acronimo "SNAP" identifica l'adozione di strumenti per l'attuazione di una Strategia Nazionale per le Aree Interne. Azione pubblica incentrata, prioritariamente, sull'utilizzo e la conseguente valorizzazione del capitale interno territoriale, e dunque intervento teso a promuovere il rafforzamento del milieu locale per conseguire, attraverso un incremento delle attività turistiche, opportunità di rivitalizzazione dell'economia locale, intese come prodromiche di forme incrementali di benessere sociale e tendenziale antidoto alla disoccupazione (D'Aponte V., 2023; Buratti, Ferrari, 2011).

La consapevolezza dell'insieme delle motivazioni che sostengono l'opportunità di un'attenta valorizzazione dei borghi minori della Campania, concerne le prospettive di rivitalizzazione di alcuni siti del territorio che, collocandosi nell'entroterra di aree geografiche periferiche rispetto ai principali circuiti relazionali del movimento turistico regionale, si prestano ad assolvere interessanti funzioni in direzione di quell'ampliamento multi scalare del flusso stesso di cui si è in precedenza discusso e di cui numerose ricerche si sono, nel tempo, variamente occupate (De Iulio, Ciaschi 2014).

Nello specifico ci si riferisce alla condizione in cui si collocano siti di antico popolamento e straordinaria valenza storica ed ambientale compresi nell'ambito costiero del comprensorio del Parco Nazionale del Cilento³.

³ La relativa area include 80 comuni della provincia di Salerno. In ragione dell'identità storico-ambientale, sin dal 1998, il Parco ha ottenuto l'ambito riconoscimento di Patrimonio dell'umanità Unesco, mentre dal 2010, rappresenta il primo parco nazionale italiano rientrato nella fattispecie specifica di area vocata ad assumere la configurazione di "Geoparco" (struttura definita come: "territorio che possiede un patrimonio geologico

Fig. 2 – *La successione dei comuni costieri dell'area del Parco Nazionale del Cilento*

Fonte: immagine dal web

Il circuito cilentano, su cui si concentra la nostra attenzione per prospettarne le potenzialità di relativo auto sviluppo turistico, costituisce un ambito che esprime, già da diversi anni, una significativa capacità attrattiva, la cui piena idoneità di raccogliere adeguati flussi appare, tuttavia, piuttosto sottodimensionata.

L'intero comprensorio Cilentano, per l'insieme delle condizioni fisiche che lo caratterizzano, rappresenta un ambito storico-naturalistico di straordinario interesse geografico, il cui territorio slarga dal mare alla collina, fino alla montagna, comprendendovi ampie valli interne, lungo un tracciato che ne colloca la posizione geografica nella sezione meridionale della Campania, con porta d'accesso costiera, in continuità tra i Golfi di Salerno e Policastro (D'Aponte T., 2006).

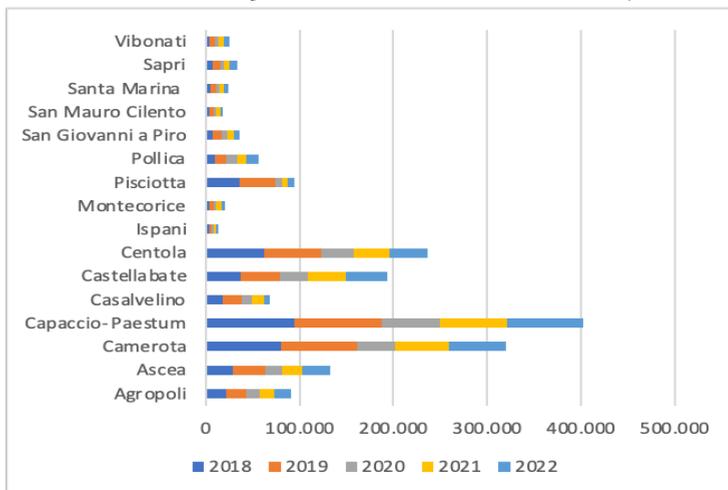
particolare ed attua una strategia di sviluppo sostenibile, incentrata su attributi di qualità scientifica, rarità, rilevanza estetica o valore educativo” (Ispra, 2024)).

Nell'ambito geografico del suo territorio il Parco comprende 2 aree marine protette e ben 13 località marine che per rispetto dei parametri individuati da Legambiente in termini di "qualità" marine e sostenibilità dei servizi, godono del prestigioso riconoscimento della "Bandiera blu". Inoltre, vi si includono 26 siti d'interesse comunitario ed 8 ZPS (Zone di Protezione Speciale)⁴.

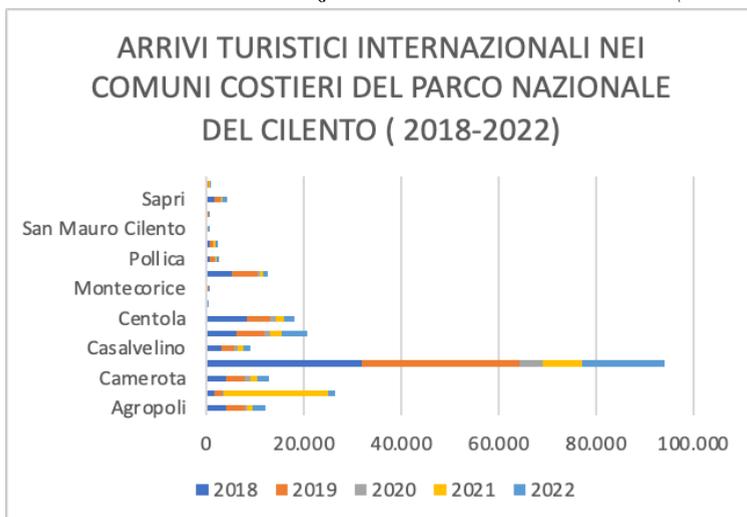
Per quanto concerne l'attuale livello di sviluppo turistico, il territorio che rileva la presenza di specifiche strutture insediative, include un insieme di comuni costieri che, in successione, si snodano dai margini della Piana del Sele sino a Punta Licosa e, ancora oltre, lungo il versante settentrionale del Golfo di Policastro. I comuni dotati di opportune strutture turistiche sono, principalmente, quelli di Agropoli, S.M. di Castellabate, Acciaroli, Palinuro, Marina di Camerota, Sapri, sino al confine del breve tratto costiero della Basilicata. Si tratta di località già diffusamente interessate da presenze turistiche, prevalentemente infra-regionali, originariamente coinvolte da un flusso domestico che, negli ultimi vent'anni del 900, ha visto la progressiva proliferazione di residenze secondarie all'interno del relativo spazio geografico. Successivamente, più di recente, con la finalità di ampliare la propria attrattività turistica in direzione di un flusso capace d'intercettare componenti, nazionali e straniere, si è assistito ad un significativo ampliamento della ricettività, anche con l'insediamento di nuove iniziative imprenditoriali volte ad integrare l'offerta del territorio con strutture di particolare livello qualitativo, in grado di soddisfare anche una domanda di livello superiore.

Come emerge in termini espliciti dall'analisi dei due grafici, il flusso turistico maggiormente significativo interessa esclusivamente i comuni costieri del Parco, nonostante, in termini di superficie, rappresentino un'aliquota minima nei confronti di un ben più esteso territorio, (appena 16 unità rispetto ad un complesso di 80 insediamenti).

⁴ L'effetto "turismo di prossimità" ha direttamente interessato gli insediamenti costieri cilentani particolarmente prossimi ai centri urbani campani di più ampia densità demografica (Napoli, Salerno, Caserta), costituendo una sorta di "valvola temporanea di sfogo" in epoca immediatamente post-pandemica, oltre che un'opportunità per un flusso domestico in cerca di salubrità all'interno di un circuito dotato di significativi valori ambientali.

Fig.3 – *Movimento turistico nazionale nei comuni costieri cilentani (2018 – 2022)*

Fonte: elaborazione dell'autrice su dati Istat, 2024

Fig. 4 – *Movimento turistico internazionale nei comuni costieri cilentani (2018 – 2022)*

Fonte: elaborazione dell'autrice su dati Istat, 2024

Mentre la vocazione principale del comprensorio cilentano è rappresentata dalla caratterizzazione ambientale e, specificamente, marina, un interesse ulteriore va attribuito alla coincidente attrattiva costituita dal complesso archeologico di Paestum, che coinvolge sia la componente nazio-

nale, sia quella internazionale. Tuttavia, il complessivo movimento turistico cilentano, nonostante la consistenza del flusso alimentato dall'attrattiva archeologica e museale esercitata dal sito di Capaccio, fonda quasi esclusivamente sulla domanda domestica, in quanto, proprio per le carenze del sistema del trasporto collettivo, la componente internazionale vi contribuisce in misura del tutto marginale. Del resto per quanto concerne l'insieme dei numerosi comuni dell'entroterra cilentano, l'assenza di movimento turistico, ovvero l'esiguità dello stesso, determina sia la quasi totale assenza di stabili strutture ricettive, sia la carenza di iniziative in grado di sollecitare interesse ed attrarre flussi esterni. Da tale punto di vista, il ruolo che i centri minori del Parco finiscono per assolvere si riduce ad un movimento di esclusivo carattere escursionistico, il che ne impedisce un adeguato sviluppo turistico, lasciando, pertanto, allo stesso tempo, ampio spazio d'intervento ad opportune iniziative di valorizzazione integrata (Acierno, 2015).

Come è stato da più autori ben evidenziato (Lozato-Giotart, 2008; Cusimano, Parroco, Purpura, 2014; Amodio, 2016) sebbene alcuni contesti geografici presentino una dotazione pregevole in termini di risorse di carattere turistico, è essenzialmente la dotazione infrastrutturale a garantirne la concreta capacità attrattiva. Infatti, anche prescindendo da una dotazione ambientale significativa, laddove sussistano servizi ed infrastrutture adeguate alla fruizione, il processo di turisticizzazione di diverse località prive di complessità di attrattiva finisce per affermarsi (Burrati, Ferrari, 2011).

La limitata dotazione infrastrutturale del comprensorio del Parco Nazionale del Cilento svela tutta la sua debolezza, principalmente nei confronti del sistema di accessibilità esterna, in particolar modo a danno dei comuni delle zone più interne, mentre per le località costiere, pur di fronte ad una mobilità affatto agevole in termini di circuito stradale, un'importante funzione alternativa dipende dalla possibilità di realizzazione di un circuito marittimo alimentato da regolari sistemi di cabotaggio lungo rotte che potrebbero essere attivate, prioritariamente dal golfo di Salerno, più estensivamente, con opportune integrazioni, dallo stesso litorale partenopeo.

La possibilità di una modalità marittima per l'accesso ai principali siti costieri del Parco si giustifica proprio per il difficile accesso sia attraverso la rete ferroviaria, sia per la scarsa agibilità dell'itinerario su gomma. In tal senso va tenuto presente che le connessioni attraverso la rete ferroviaria

risultano decisamente scarsamente agevoli e spesso parziali, mentre il circuito stradale si rivela sovraffollato e, in particolare nei mesi di punta, intensamente rallentato dalla contemporanea presenza di numerosi automezzi individuali e commerciali, così come dall'attraversamento di località abitate. In definitiva, nonostante tempi di percorrenza decisamente ritardati, l'itinerario stradale resta la modalità di accesso maggiormente utilizzata dai flussi dal capoluogo provinciale (Salerno) e dal contiguo territorio partenopeo. Le ulteriori stazioni di transito maggiormente frequentate includono Battipaglia (da Nord, attraverso l'A2) per la direttrice che si protrae in direzione costiera da Agropoli a Palinuro; Campagna, Sicignano e Petina, inglobando destinazioni del Vallo di Diano e dei Monti Alburni; mentre il flusso opposto, proveniente da Sud, invece, converge su Padula per risalire verso Nord-Ovest, fino ad intercettare le derivazioni stradali cilentane a cui è dato accedere dalle stazioni di Eboli e Battipaglia.

In realtà, pur se con tratti rallentati da ricorrenti tornanti e pendenze piuttosto elevate, le arterie stradali che attraversano il Parco si diramano dall'antica la SS 18 che si svolge da Agropoli sino a Buonabitacolo e Padula, al confine meridionale campano per consentire accessi alla SS 166 degli Alburni, che taglia in senso latitudinale il Parco, da San Rufo a Caccaccio Vecchio; alla SS 267 che segue la costa da Agropoli fino a Velia, attraversata da un servizio di autolinee che offrono collegamenti da Napoli e Salerno verso alcune delle località cilentane maggiormente frequentate.

La linea ferroviaria che serve il Parco è, invece, la Napoli-Salerno-Reggio Calabria che interessa tutta la zona costiera, ma che non beneficia dei servizi dell'Alta Velocità ad elevata capacità di traffico, la cui maglia si interrompe a Salerno, con la conseguenza di rendere assolutamente fuori mercato innumerevoli destinazioni turistiche del bacino cilentano per visitatori in transito attraverso gli scali romani, nodo principale del turismo nazionale.

Questione affatto isolata, comune a tutta la costa compresa tra la Campania meridionale, la Basilicata e la stessa Calabria tirrenica, nei cui confronti la carenza del trasporto collettivo su ferro ad Alta Velocità rappresenta un enorme handicap. Non solo per i già discussi effetti di ulteriore emarginazione che ne derivano per l'area del Parco del Cilento, bensì per il conseguente carico di fattori inquinanti prodotti dall'intensità del traffico veicolare privato su gomma.

Di fronte alla necessità di limitare l'impatto ambientale prodotto dal trasporto su gomma e contribuire a migliorare l'accessibilità dei comuni costieri cilentani, nella stagione 2019, da parte dell'Ente Regione, venne introdotto in forma sperimentale un servizio marittimo attivo sviluppato lungo un itinerario compreso tra gli scali partenopei e salernitani, fino all'ultimo approdo campano di Sapri. Esperimento interrotto dopo breve tempo e poi ulteriormente sospeso per l'incombere della pandemia da Covid-19.

Nonostante alcune remore circa durata dell'itinerario, operazioni di manovra nei diversi approdi, non tutti adeguatamente attrezzati, limitata frequenza del servizio dipesa da una carenza di naviglio disponibile adeguato e, infine, imprevedibili vincoli da cause meteo-marine sfavorevoli, il collegamento marittimo, deve valutarsi soluzione interessante assolutamente praticabile, anche se condizionata dalla disponibilità di adeguati finanziamenti regionali.

Nel corso della stagione estiva 2019, il servizio previsto dal progetto "Cilento Blu", costituito da un articolato sistema di mobilità collettiva per via marittima implementato da moderni aliscafi in grado di collegare Napoli, Salerno e la Costiera Amalfitana con alcuni centri costieri del Cilento, ha indubbiamente contribuito al decongestionamento del traffico stradale, particolarmente intenso tra Giugno a Settembre, con picchi nei fine settimana, dimostrando la validità della soluzione del cabotaggio marittimo, anche in funzione di sviluppo turistico.

Parimenti, agendo sull'abbattimento del vincolo infrastrutturale, si prospettavano suggestive opzioni in termini di attrattiva paesaggistica promuovendo un itinerario a stretto contatto con il paesaggio costiero. In tale prospettiva, cioè, si finiva con l'introdurre ulteriori incentivi di natura emotiva in grado di convogliare flussi turistici più ampi, capaci di inglobare anche aliquote innovative di matrice internazionale, presenti tradizionalmente nei più celebrati centri turistico-ricettivi della regione.

Il servizio, oltre lo specifico itinerario "Cilento Blu", si sviluppava attraverso 4 rotte marittime, con capolinea sia a Napoli che a Salerno e scali in località tra i siti più frequentati dal flusso internazionale: dall'isola di Capri alla costiera Amalfitana, per proseguire lungo il versante costiero del Cilento, sino ad Agropoli, San Marco di Castellabate, Acciaroli, Casalvelino, Pisciotta, Palinuro, Camerota e, infine, concludersi nel porto di Sapri., al confine con la Basilicata.

In termini di innovazione del mix dei vettori per la relazionalità turistica

del territorio, l'esperimento del 2019 merita apprezzamento proprio per il motivo di rappresentare nei confronti dell'intero territorio una tipologia innovativa di servizio pubblico, estremamente interessante ai fini di una proiezione dell'area costiera meridionale campana nel panorama turistico internazionale. Ipotesi tutt'altro che velleitaria, trattandosi di un'area ricca di attrattività, potenzialmente integrabile in un disegno ispirato alla più recente dinamica del settore turistico che vede mutare la composizione della domanda nei confronti dei siti di destinazione, a vantaggio del protagonismo di un flusso internazionale il cui trend cresce in misura sempre più significativa, superando, di frequente, lo stesso movimento domestico (SRM, 2024)⁵.

Nei confronti della geografia turistica d'interesse regionale, il ruolo dell'itinerario marittimo assume esplicito rilievo quale leva per l'integrazione delle diverse località costiere del Parco del Cilento e Vallo di Diano secondo un principio d'interazione virtuosa tra nuove e antiche destinazioni del flusso complessivo regionale campano. In tale prospettiva, trattandosi di un intervento volto a migliorare le condizioni di accessibilità riducendo, nello stesso tempo, l'impatto negativo prodotto dal traffico su gomma, le "vie del mare" vanno interpretate nel duplice significato di fattore dell'ampliamento del raggio degli itinerari turistici regionali, oltre che di opportuna iniziativa per il contenimento del carico inquinante nei confronti di ambiti geografici particolarmente delicati sul piano ambientale. Del resto, è evidente come la soluzione prospettata meriti opportuna attenzione per la relativa capacità di potenziare, attraverso funzioni relazionali aggiuntive, la naturale vocazione di *hub* distributivi dei flussi svolta dai più attrattivi capoluoghi costieri, Napoli e Salerno, quali principali poli turistico-ricettivi della regione.

Nello specifico, con l'istituzione di corse regolari di traghetti veloci lungo il litorale partenopeo e salernitano, al di là dei non secondari van-

⁵ Per quanto attiene alla crescente fortuna della destinazione "Campania" sul mercato internazionale turistico un ruolo di primario rilievo compete alla funzione aeroportuale svolta dallo scalo di Capodichino il cui traffico ha superato il volume di 12 milioni di passeggeri. In questo senso risulta peraltro di enorme rilievo la prossima apertura del secondo scalo aeroportuale regionale, quello di Salerno-Costa d'Amalfi, situato pochi km a sud di Salerno tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano, ed in funzione dagli inizi di luglio 2024.

taggi in termini di traffico domestico, è importante riflettere sulla circostanza che il servizio potrà determinare innovative opportunità relazionali anche nei confronti della composizione distributiva del relativo traffico rispetto alla componente internazionale del flusso, attualmente marginale, intercettabile anche grazie all'avvio delle attività operative del nuovo aeroporto di "Salerno-Costa d'Amalfi".

Nello stesso tempo, tuttavia, proprio puntando sull'accresciuta accessibilità intermodale, andrebbero adottate adeguate strategie promozionali, tese a diffondere il nuovo modello relazionale promuovendo un'efficace collaborazione tra gli operatori, le istituzioni di settore e l'utenza⁶.

Purtroppo, complice la "sospensione" provocata dal fenomeno pandemico, a decorrere dal 2020, il servizio di mobilità marittima del progetto "Cilento Blu", (denominato anche, evocativamente, Metrò del Mare), istituito proprio per potenziare il tasso d'integrazione dei comuni costieri del litorale meridionale campano nel processo di sviluppo turistico regionale è stato soppresso e mai riattivato completamente⁷ se non limitatamente ad alcuni scali ritenuti di particolare interesse turistico.

Qualche breve conclusione sul versante della mobilità e della salvaguardia ambientale. – Il comprensorio del Parco nazionale del Cilento e vallo di Diano costituisce una vasta area di particolare pregio per rilevanza delle componenti naturalistiche e storiche e, contemporaneamente, per gli stessi modelli di qualità della vita che riassumono un contesto sociale assolutamente inclusivo, capace di offrire al visitatore un insieme diversificato di piacevoli esperienze (D'Aponte T., 2006).

Al suo interno sono riconoscibili due differenti configurazioni turistiche, l'una costiera, incentrata essenzialmente sull'attrattività della risorsa balneare e caratterizzata da una presenza diffusa di strutture turistico-ricettive, prevalentemente frequentate da un'utenza principalmente domestica, e l'altra interna, ben più estesa in termini topografici, rappresentata

⁶ In particolare, ci si riferisce al ruolo di comunicazione e valorizzazione del servizio da promuovere con la collaborazione di Tour Operators e stakeholder del turismo *incoming*.

⁷ Da sommarie notizie di stampa, in parte confermate dagli stessi interessati, sembrerebbe che alcune compagnie di navigazione, quali Snav e Alilauro, stiano organizzando per l'estate 2024 un'offerta che includa alcune delle principali località costiere del Cilento.

da una serie numerosa di piccoli borghi, in gran parte soggetti a progressivo spopolamento, nei cui confronti l'attività turistica è praticamente inesistente. Al di là del differente peso in termini di rilevanza turistica, ciò che appare fattore unificante dell'intero comprensorio del Parco del Cilento è la diffusa presenza di beni ambientali e culturali di enorme valore, decisamente sottoutilizzati in ragione dell'antica, originaria, condizione di carente accessibilità e scarsa notorietà che accomuna la condizione di marginalità turistica di tutto il territorio esterno alle più note e visitate realtà turistiche regionali.

Tuttavia, in rapporto alle più recenti tendenze, in coincidenza con quanto emerge dalla bibliografia di riferimento annotata, non sfugge come nei confronti del territorio cilentano l'emergenza sanitaria da Covid-19 abbia amplificato alcune tendenze di progressivo sviluppo che, già negli anni immediatamente precedenti il picco pandemico, iniziavano a manifestarsi in termini di progressiva diffusione della ricettività interna, verso la quale si rivolge una discreta domanda, caratterizzata dalla ricerca di un contatto più diretto con la natura e del tutto attento alle tradizioni locali e ai conseguenti modelli di socialità.

L'aspettativa nei confronti di un "altrove" da vivere e scoprire in più diretta contiguità con natura e comunità originarie, fuori dai circuiti convenzionali del turismo campano, costituisce un modo di concepire l'esperienza turistica che, progressivamente, coinvolge un'utenza, più evoluta, sempre più ampia, compresa all'interno dei diversi bacini di formazione della domanda globale.

Intercettare tale componente del flusso turistico rappresenta un obiettivo che assume peso rilevante nei confronti di un'azione politica che si proponga di valorizzare le opportunità ricettive in ragione di un criterio di ampio irraggiamento dei flussi, coinvolgendo aree di accoglienza capaci di soddisfare l'attesa di originalità ambientale e sociale. In tale prospettiva quel circuito virtuoso dei piccoli borghi verso il quale si è andato costituendo un innovativo modello di fruizione, particolarmente incentrato sulla componente "emozionale" della relativa attrattiva, troverebbe un adeguato spazio di visibilità e, quindi, di fruizione turistica consapevole.

La valorizzazione dei piccoli borghi, inizialmente suggerita dalla ricerca di condizioni sanitarie di maggior sicurezza, suggerisce, dunque, l'opportunità di innovative politiche turistiche che, nel caso di studio, rivolto al più recente incremento di flussi turistici che coinvolgono i principali siti

della regione campana, deve potersi tradurre in opportune azioni promozionali, e conseguenti interventi infrastrutturali, in direzione di quel vasto insieme di realtà, tuttora periferiche, tra le quali il Comprensorio cilentano, le cui potenzialità attrattive appaiono elevate in termini di dotazione di risorse, ambientali, culturali ed enogastronomiche.

Tuttavia, affinché una tale integrazione sia resa possibile, si rende indispensabile intervenire, prima di tutto, sul sistema infrastrutturale ed in particolare modo su quello della mobilità, promuovendo una intensificazione dei collegamenti preesistenti con una particolare attenzione all'aspetto della sostenibilità ambientale.

Percorrendo, poi, ulteriori segmenti d'innovazione dell'offerta, andrebbe rivisitato lo stesso principio estensivo del flusso del "turismo di prossimità" aggregandone le direttrici rispetto a particolari segmenti di turismo straniero, con l'intento di realizzare un'opportuna integrazione tra le molteplici configurazioni distributive che le attrattive territoriali dell'intera regione consente di sperimentare. All'interno di tale dinamica, per considerazioni favorevoli di natura meteo-marina, disponibilità di strutture di approdo, oltre che di straordinari scorci paesaggistici che si susseguono lungo l'ampio insieme costiero dei Golfi di Napoli, Salerno e Policastro, l'opzione di uno stabile sistema di accessibilità incentrato sull'interazione tra trasporto marittimo e altre modalità sulla terraferma, costituisce una soluzione non solo auspicabile, quanto vantaggiosa in termini di salvaguardia ambientale del patrimonio territoriale.

L'insieme delle considerazioni scaturenti dallo studio di opportune politiche volte a controllare, regolando e redistribuendo, i flussi della domanda, evitando situazioni di *overtourism* attraverso la valorizzazione di destinazioni integrative, ha condotto, proprio di recente, all'avvio da parte dell'Ente Regione di uno speciale Progetto di Ricerca, finanziato con fondi UE, denominato "Turismo come Strumento di Sviluppo Integrato del Territorio: La Perimetrazione degli Atto", di cui è risultato assegnatario Capo Fila il Dipartimento Economico-Giuridico dell'Università Parthenope.

In definitiva, l'esemplificazione sulla quale si è sviluppata la riflessione intorno alle opportunità di adeguate strategie di sviluppo dell'offerta turistica in termini di progressivo irradiazione dei flussi in direzione di particolari bacini di "nuova" ricettività, riferito al Comprensorio cilentano, al di là della specifica casistica puntuale, assume un'esplicita

valenza di carattere metodologico che si traduce nella trasferibilità dello stesso principio di valorizzazione di aree periferiche dotate di attributi “inespressi” di attrattività, in proiezione di un più ampio contesto rivolto alla complessiva regione meridionale del paese.

BIBLIOGRAFIA

- ACIERNO A., “Pianificare paesaggi marginali: le aree interne del Cilento”, *Bollettino del Centro Calza Bini*, 2015, 15, 1, pp. 211-231.
- AMODIO T., “La dimensione territoriale dell’ospitalità turistica in provincia di Salerno”, *Bollettino dell’AIC*, 2016, 157, pp. 105-116.
- BREMNER C., *Accelerating travel innovation after coronavirus*, Euromonitor International, novembre 2020.
- BOZZATO S. E ALTRI, “Il turismo post pandemia, tra ripresa, risorse latenti e potenzialità territoriali”, in BROGNA M., (a cura di), *Il turismo nel Lazio tra prossimità e orizzonte globale. Domanda, offerta, innovazione, formazione*, Roma, Armando Editore, 2024, pp. 15-74.
- BUCIUNI G., CORÒ G., *Periferie competitive. Lo sviluppo dei territori nell’economia della conoscenza*, Bologna, Il Mulino, 2023.
- BURATTI N., FERRARI C., *La valorizzazione del patrimonio di prossimità tra fragilità e sviluppo locale. Un approccio multidisciplinare*, Milano, FrancoAngeli, 2011.
- CASTOLDI G., *Marketing per il turismo. Dai bisogni dei turisti al prodotto turistico*, Milano, Hoepli, 2005.
- CERUTTI S., “Luoghi di lentezza e identità locale: percorsi partecipati di conoscenza e di turismo”, in MARENGO M., BERNARDINI E. (a cura di), *I territori locali fra valorizzazione endogena e fruizione turistica sostenibile*, Genova, University press, 2021, pp. 117-127.
- CORBISIERO F., ZACCARIA A.M., “Turismo di prossimità”, in NUVOLATI G., SPANU S. (a cura di), *Manifesto dei Sociologi e delle sociologhe dell’ambiente e del territorio sulle città e le aree rurali del dopo Covid-19*, Milano, Ledizioni, 2020, pp. 153-156.
- CORAZZIERE C., MARTINELLI F., “Politiche e sviluppo del turismo nel Mezzogiorno dal dopoguerra ad oggi”, *Rivista economica del Mezzogiorno*, 2022, 36, 1-2, pp.153-204.
- CORI B., “Introduzione”, in LEMMI E., (a cura di), *Dallo “spazio consumato”*

- ai luoghi ritrovati. Verso una geografia del turismo sostenibile*, Milano, FrancoAngeli, 2015, pp.1-21.
- CRESTA A., “L’emergenza Covid-19 e il riposizionamento del turismo nelle aree interne: Prime riflessioni sull’Irpinia”, *documenti geografici*, 2021, 2, pp. 29-51.
- CUSIMANO G., PARROCO A.M., PURPURA A. (a cura di), *I distretti turistici: strumenti di sviluppo dei territori. L’esperienza nella Regione Sicilia*, Milano, FrancoAngeli, 2014.
- D’APONTE T., *Il parco sistema locale di offerta turistica: il caso del Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano*, Roma, Società Geografica Italiana, 2006.
- D’APONTE V., “Il turismo di prossimità quale leva di sviluppo delle aree interne in Italia”, in CERUTTI S., DE FALCO S., GRAZIANO T., (a cura di), *XVI Rapporto della SGI “Territori in transizione”*, Roma, Società Geografica Italiana, 2024, pp.162-164.
- DE IULIO R., CIASCHI A. (a cura di), *Aree marginali e modelli geografici di sviluppo*, Viterbo, Edizioni Sette Città, 2014.
- DE RUBERTIS S., *Turismo, crescita economica e sviluppo territoriale: una prospettiva geografica*, Bologna, Pàtron editore, 2022.
- EMANUELI L., LOBOSCO G., “Infrastrutture e turismo: nuove relazioni e strategie di riconversione”, in *Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU (Venezia, 2015)*, pp. 1572-1579.
- FACCIOLI M., “Turismo e Territorio nel PNRR”, *documenti geografici*, 2022, 1, pp. 315-329.
- INNOCENTI P., *Geografia del Turismo*, 3^{ed. agg.}, Roma, Carocci, 2007.
- ISTAT, *datawarehouse I.Stat*, (dati estratti giugno 2024)
- JEURING J., DIAZ SORIA I, *Proximity and Intraregional Aspects of Tourism*, Londra, Routledge, 2018.
- LANDI A., “Capitale territoriale e sfide di prossimità. Introduzione”, *Sociologia Urbana E Rurale*, 2018, 116, pp. 7-12.
- LOZATO-GIOTART J.P., *Geografia del turismo*, Milano, Hoepli, 2008.
- LUCIA M.G., ROTA F.S., “The contribution of proximity forest tourism to community building and local development”, *Geoprogess Journal*, 2023, 10, 1, pp. 65-86.
- LUPO E., “Per un patrimonio culturale di prossimità. Opportunità progettuali oltre l’emergenza pandemica”, *Md Journal*, 2022, 14, 2, pp.162-175.
- MANGANO S., *Il turismo di prossimità per (ri) scoprire il territorio italiano in tempi di crisi*, Roma, Aracne editrice, 2020.

- MARASCO A. E ALTRI (a cura di), *XV Rapporto sul turismo italiano*, Napoli, CNR edizioni, 2023.
- MARIOTTI G., CAMERADA M. V., LAMPREU S., “Covid-19 e turismo. Sardegna: opportunità e prospettive di sviluppo turistico”, *documenti geografici*, 2020, 1, pp.579-591.
- MERLINI G., “Problemi geografici del turismo in Italia”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1968, IX, 9, pp.1-30.
- NICE B., “Geografia e studi turistici”, *Rivista Geografica Italiana*, 1965, LXXII, pp. 249-267.
- PALMENTIERI S., DONISIO C., “I borghi del Cilento tra protezione ambientale e valorizzazione turistica”, *Annali del turismo*, 2019, 8, pp.85-102.
- SALUSTRI, A., COCCO, V., “Turismo locale e aree interne: un binomio possibile?”, *Memorie geografiche*, 2022, 21, pp.79-87.
- SRM (a cura di), *Turismo e Territorio. Tendenze, impatti e dinamiche d'impresa. Focus Mezzogiorno*, 2024, srm-turismo-e-territori-rapporto-annuale-012023.pdf
- TOSCHI U., “La determinazione delle zone turistiche”, in *Atti Conv. Aspetti Terr.li dei problemi economici*, (Bologna, 1952), pp.81-96.
- TOSCHI U., “Aspetti geografici dell'economia turistica”, in *Atti XVII Congresso Geografico Italiano*, Bari, 1957, II, pp.443-470.
- VOLPE A., *Il turismo nel Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano. In Turismo, territorio, identità. Ricerche ed esperienze nell'area mediterranea*, Milano, FrancoAngeli, 2004, pp. 159-166.

Towards an integrated tourism model for Campania. Local tourism and the Cilento area. – The 2019 health emergency has produced severe impacts on the tourist economy. The first signs of a recovery in the sector came from short-range and short-term trips to uncrowded locations later defined as “proximity tourism”. In Campania, some of these small villages are distributed in the hinterland of geographical areas peripheral to the main relational circuits, such as the Cilento National Park district. This area has great attraction, as it is a short distance from the Salerno coast. Starting from this consideration, the contribution intends to focus attention on the current configuration and future prospects of the sea routes that connect the coastal capitals of Campania to the numerous coastal centers of Campania. Then, reflecting on the possible interactions between “proximity tourism” and

“foreign tourism”, in development in the post-pandemic phase, the contribution pays attention to the phenomenon of the rediscovery of the attractiveness of smaller villages, to show how an intensification of maritime routes can contribute to sustainable tourism development, not only from a “proximity” perspective, but by intervening in the rebalancing of the regional tourist movement.

Keywords. – Proximity tourism, Sustainability, Sea routes

*Università degli Studi di Napoli Parthenope, Dipartimento di Studi Economici e Giuridici
viviana.daponte@uniparthenope.it*