



https://doi.org/10.53123/ETDC_8_9

IL FENOMENO DELL'OVERTOURISM NELL'ARCIPELAGO EOLIANO

UN'ANALISI MULTIDIMENSIONALE

Giovanni Messina

Università di Messina
giovanni.messina@unime.it

Enrico Nicosia

Università di Messina
enrico.nicosia@unime.it

Giuseppe Rombo

Università di Messina
giuseppe.rombo@studenti.unime.it

ABSTRACT. Unlike touristification, *overtourism* is associated with tourist pressure that exceeds a destination's carrying capacity, producing irreversible effects on the environment, infrastructure, and society. The Aeolian Islands offer an ideal laboratory for examining these dynamics, given their environmental vulnerability and highly seasonal tourist flows. This study proposes an interpretive model, using ISTAT and environmental data and the use of three indicators to observe the intensity and patterns of tourist pressure.

KEYWORDS: *Overtourism*, Aeolian Islands, tourism carrying capacity, sustainable management, protection of local communities

1. INTRODUZIONE

Negli ultimi anni, il fenomeno dell'*overtourism* è stato osservato da molteplici prospettive teoriche, spaziando dagli impatti ambientali e infrastrutturali fino alle trasformazioni socioeconomiche e culturali delle destinazioni turistiche. In particolare, l'intensificazione dei flussi turistici può alterare l'equilibrio tra turismo, comunità locali e patrimonio. In questo quadro, come esaminato da Smi-

th (2006), il patrimonio non è un qualcosa da conservare, ma rappresenta un processo culturale e politico. In contesti di *overtourism*, il patrimonio può essere utilizzato per favorire processi di mercificazione dei luoghi a scapito dei significati conferiti dalla comunità locale. In questa prospettiva teorica, le isole minori sono un contesto privilegiato per indagare, in contesti di piccola scala, l'aumento di intensità del turismo e come quest'ulti-

mo possa danneggiare l'equilibrio infrastrutturale e socioeconomico. La limitata estensione territoriale, la fragilità ambientale e la dipendenza dal turismo stagionale rendono questi territori particolarmente vulnerabili al superamento della loro capacità di carico. Tuttavia, la letteratura di riferimento rileva un'insufficienza nella misurazione quantitativa della pressione turistica in contesti insulari, ma anche una mancanza di modelli e pratiche specifiche capaci di valutare quantitativamente i meccanismi di pressione stagionale. A partire da queste criticità, questo lavoro si propone di sviluppare un modello interpretativo sperimentale, chiamato sovraccarico insulare, ispirato dalla letteratura sui cicli di vita delle destinazioni turistiche, e finalizzato a interpretare le traiettorie di pressione turistica nelle isole minori. Questo modello è stato applicato al caso studio delle Isole Eolie, arcipelago caratterizzato da una forte polarizzazione stagionale dei flussi turistici nei mesi estivi e da rilevanti problematicità infrastrutturali e ambientali. Dal punto di vista metodologico, lo studio adotta un approccio quantitativo basato sullo studio di dati provenienti da fonti ufficiali ISTAT relativi a popolazione residente, presenze turistiche e capacità ricettiva nel periodo compreso tra il 2021 e il 2024. Questi dati vengono rielaborati attraverso il calcolo di tre indicatori, P, T, R¹, con la finalità di interpretare la relazione tra intensità turistica, densità territoriale turistica e pressione sulla comunità locale. Successivamente, sono stati impiegati dati ambientali tratti dal report Isole Sostenibili di Legambiente, al fine di evidenziare possibili elementi di vulnerabilità e traiettorie di adattamento legate alla stagionalità del turismo. Il contributo del lavoro risiede nella proposta di un *framework* interpretativo replicabile in altri contesti insulari, utile sia per l'analisi

si del fenomeno dell'*overtourism* sia per il supporto di politiche di monitoraggio e pianificazione territoriale orientate alla sostenibilità.

2. QUADRO TEORICO E LETTERATURA

L'evoluzione del settore turistico ha determinato una maggiore concentrazione di visitatori in specifiche aree, determinando l'avvento di un maggiore affollamento e problematicità in termini di capacità di carico (cfr. Schneider 1978). In questa prospettiva, il termine *overtourism* è stato impiegato nella letteratura in relazione ai modelli di sviluppo turistico e per lo studio di alcune località urbane (cfr. Coca-Stefaniak *et al.* 2016; cfr. Harrison 2008). L'*overtourism* descrive la crescita turistica globale e l'impatto che comporta in termini di concentrazione dei flussi sulle diverse destinazioni mondiali (cfr. Capocchi *et al.* 2019). Tuttavia, tale processo cumulativo è ancora nelle fasi di definizione e al momento scarseggia di una definizione riconosciuta dai diversi studiosi. Per questa ragione, Koens *et al.* (2018) avevano considerato come l'*overtourism* abbia assunto il ruolo di alternativa del termine turismofobia. L'UNWTO (2018) identifica l'*overtourism* come l'impatto del turismo su una località, o parti di quest'ultima, con possibili ripercussioni negative sulla qualità della vita della popolazione residente e sulla qualità dell'esperienza dei visitatori. A questo tema si può congiungere la possibile assenza di una corretta coordinazione che ha determinato un'espansione incontrollata di tale processo, marginalizzando la popolazione locale dai processi di gestione e dalle politiche territoriali. In tutti i casi, tale processo è contraddistinto dall'esclusione o dall'ostilità con la comunità locale e gli altri attori, nonché da possibili tendenze di museificazione delle località turistiche. Ugualmente, Benner (2019) evidenzia che, se il dibattito sulla

¹ Gli indicatori P, T, R utilizzati nello studio non corrispondono a indicatori ufficiali ISTAT, ma sono stati elaborati dagli autori a partire dai modelli consolidati della letteratura turistica. L'indice P riprende l'indice di turisticità di Leti (1990), l'indice T richiama l'indice di densità territoriale turistica proposto da Defert (1967), e l'indice R è concettualmente affine all'indice di funzione turistica di Defert (1967). Le variabili utilizzate (presenze, popolazione e posti letto), provengono dai dataset ISTAT consultati.

sostenibilità del turismo di massa non sia un tema recente, la consapevolezza dei possibili effetti negativi è aumentata significativamente. A tal proposito, l'esposizione totale di un territorio al turismo può comportare inflazione dei costi, speculazione sul settore immobiliare, sovrappollamento delle infrastrutture logistiche, smarrimento del principio identitario da parte dei cittadini e cessione degli spazi pubblici a privati (cfr. Koens 2018; Seraphin *et al.* 2018). Si può affermare che l'*overtourism* si verifica quando sovrabbondanti flussi di visitatori giungono parallelamente in uno specificato luogo (cfr. Artal-Tur *et al.*, 2018). Veiga *et al.* (2018) sottolineano come l'*overtourism* sia profondamente connesso con il turismo di massa, compromettendo la qualità della vita dei cittadini e producendo esperienze negative per i visitatori. Negli ultimi anni il tema dell'*overtourism* sia diventato un tema nevralgico anche per i media dovuto a mobilitazioni su vasta scala e guidate da movimenti collettivi in diverse città europee (cfr. Milano 2017; cfr. Novy *et al.* 2016). Non a caso in città come Barcellona o Venezia sono emerse reazioni aggressive contro il turismo, determinando la nascita dei fenomeni anti-turismo (cfr. Gutierrez *et al.* 2017; cfr. Araoz 2011; Oklevik *et al.* 2019). Ulteriormente, si ritiene che l'*overtourism* sia in larga parte attribuibile all'unione di tre elementi: le navi da crociera, compagnie aeree low cost e le piattaforme per alloggi turistici (cfr. Peeters *et al.* 2018). Di conseguenza, in questo clima di ampio dibattito mediatico, del sovrappollamento in numerose città e della percezione anti-turista dei cittadini locali, si è iniziato a riflettere in maniera critica sulla crescita del turismo (cfr. Colomb, Novy 2016). Ulteriore concettualizzazione è quella di Butler (2018a) il quale distingue il concetto di *overtourism* da quello di sovrappollamento, asserendo che il primo termine identifica una condizione in cui il numero di turisti appesantisce i servizi e le infrastrutture disponibili mentre il secondo esplicita una località particolarmente frequentata. Oltre alla ricerca di Butler, nella lettera-

tura esistono numerose altre ricerche sul tema. Ad esempio, quella di Milano *et al.* (2018) che definisce l'*overtourism* come quella crescita sproporzionata dei visitatori che causa circostanze di sovrappollamento in cui i residenti locali si trovano ad affrontare i risultati dei picchi turistici con risultati durevoli sul proprio stile di vita, sull'accesso ai servizi e sul benessere generale. La multidimensionalità del tema evidenzia come la rottura dell'equilibrio tra sviluppo ottimale ed eccessivo di una destinazione possa determinare effetti involontari e incontrollabili sul territorio e sulle loro comunità. Tuttavia, è di vitale importanza come il fenomeno dell'*overtourism* negli anni abbia assunto una forma di esternalità negativa, assumendo una funzione sfaccettata, la quale deve passare non solo dalla gestione quantitativa dei visitatori o dalle politiche di pianificazione territoriale, ma anche dai processi di educazione dei turisti (cfr. Papathanassis 2019).

2.1. CONCETTI GENERALI SULL'OVERTOURISM E CAPACITÀ DI CARICO

Dopo aver tracciato l'evoluzione del fenomeno dell'*overtourism* da una prospettiva concettuale, risulta fondamentale indagare la capacità di carico, ponendo attenzione agli aspetti collegati alla percezione di sovrappollamento. L'affollamento può essere riconducibile a uno squilibrio di persone in una specifica area, che grava sulle risorse naturali e culturali o che ha una ripercussione su diversi aspetti economici o sociali (cfr. Johnston *et al.* 2005). Il sovrappollamento, invece, è collegabile alla percezione individuale del malessere concepito da una sovrabbondanza di visitatori, al punto da danneggiare la fruizione del luogo e la stabilità del territorio (cfr. Shelby e Heberlein 1986; cfr. Manning, 2013). In quest'ottica, il sovrappollamento raffigura un limite percettivo oltre il quale affiorano conflittualità tra turisti e residenti, mettendo in azione dinamiche di opposizione sociale o deterioramento dell'esperienza turistica. Naturalmente, questi limiti non sono continui o identici per ogni località e possono mutare per via di investimenti infrastruttura-

li e per la trasformazione delle percezioni e atteggiamenti della popolazione locale. A tal proposito, un contributo fondamentale per comprendere l'evoluzione della percezione dei residenti per via della diffusione del turismo è il modello di Doxey (1975), il quale rappresenta una delle prime classificazioni dell'alterazione del contesto sociale indotto dal turismo. La letteratura sugli studi turistici in materia di *overtourism* ha anche esplorato altre tematiche come quella di capacità di carico, resilienza e sostenibilità. La capacità di carico può essere descritta in diverse modalità, da quella ambientale a quella economica fino a quella socioculturale (cfr. Dodds, Butler 2018). Tale concetto concepisce che per qualsiasi ecosistema vi sia un limite che, se sorpassato, possa determinare mutamenti ambientali e apportare una diminuzione in termini di gradimento dei viaggiatori (cfr. Williams 2009). Abbiamo diverse tipologie di capacità di carico (Peeters *et al.* 2018):

1. Capacità ecologico-ambientale: soglia di crescita turistica oltre la quale l'ecosistema subisce un deterioramento significativo.
2. Capacità fisica delle strutture: soglia di crescita turistica superata la quale le strutture sono sature o quando l'ambiente fisico inizia un peggioramento a causa di un utilizzo improprio dei servizi da parte dei visitatori.
3. Capacità di percezione sociale: la soglia che si ottiene nel momento in cui la popolazione locale di un territorio non gradisce più il turismo in quanto provoca un deterioramento al territorio, compromettendo l'identità locale e spingendo gli abitanti ad andare altrove.
4. Capacità di carico economico: indica la soglia massima in cui un'area può compiere funzioni turistiche senza danneggiare o rinunciare ad altre attività economicamente o socialmente utili.
5. Capacità di carico psicologica: indica la soglia individuale di gestire il sovraffollamento. Questa capacità viene oltrepassata nel momento in cui un cittadino e/o visitatore non si trova più a suo agio per ragioni che possono

comportare un adattamento delle abitudini per via della presenza di turisti.

Inoltre, la pressione turistica può distinguersi in impatti fisici e sociali. I primi indicano le trasformazioni indotte dal turismo nel contesto ambientale e culturale, mentre i secondi descrivono le trasformazioni indotte dal turismo negli aspetti sociali nella comunità residente. A tal fine, operare e pianificare per la sostenibilità in un contesto turistico implica la pianificazione di strategie all'interno delle soglie di capacità di carico della destinazione e delle sue caratteristiche territoriali, per evitare lo stato di sovraffollamento turistico, dal momento che è chiaro come «the way tourism is managed has a direct impact on carrying capacity and the resilience to *overtourism*» (Weber *et al.* 2017: 199). Tuttavia, l'uso delle piattaforme digitali, sebbene possano procurare vantaggi economici, dall'altro lato possono stravolgere il senso di luogo e comunità degli stessi abitanti, offrendo tutto l'opposto di un'esperienza autentica (cfr. Lalicić, Waismayer 2017).

2.2. LE ISOLE COME LABORATORI DELL'OVERTOURISM

La capacità di carico, come espressa nel modello Costa-Canestrelli (1991), è associata a dei limiti sfocati (*fuzzy*) che rappresentano delle soglie precise all'interno delle quali l'attività turistica genera impatti negativi sulla destinazione, causando danni a livello fisico, sociale ed economico (cfr. Berardi 2013: 94-95). Costa-Canestrelli (1991) afferma come il tema della capacità di carico nasce per una mancanza di gestione dei territori in cui lo scopo principale è attrarre più turisti possibili e ottenere dei profitti dalle numerose presenze. I luoghi difficilmente possono adattarsi al costante aumento dei visitatori, ma soprattutto è necessario chiarire che molte delle risorse culturali presenti sul territorio non sono state reattivate per quello scopo; la conversione delle risorse naturali e culturali dei siti ha segnato l'avvio di una metamorfosi turistica, trasformando i beni culturali e naturali in attrattori economici (cfr.

Graham *et al.* 2016). La capacità di carico risulta utile ai fini di una maggiore comprensione delle minacce che il turismo può apportare in alcune località (cfr. Berardi 2013: 76). In questa prospettiva, tra le località turistiche più gradite troviamo le aree costiere e in particolare quelle insulari, dove negli anni ha prevalso un modello di turismo basato su sole, mare, e sabbia (cfr. Leka *et al.* 2025). La letteratura sull'espansione turistica nelle aree costiere e nei territori insulari espone le criticità in merito all'utilizzo delle risorse, come quelle idriche o concernenti la fragilità ambientale (cfr. Andriotis 2004; Ioannides, Holcomb 2001; Royle 2001). Esaminando queste implicazioni nel nostro caso studio, le Isole Eolie sono state al centro di una trasformazione radicale territoriale apportata proprio dal turismo di massa; da isole quasi sconosciute sono divenute, in tempi rapidi, principali destinazioni dove trascorrere la propria vacanza. L'arrivo del turismo nell'arcipelago si può datare già ai primi anni Cinquanta. La sua diffusione ha ridisegnato l'organismo economico e ambientale dell'arcipelago, trasformando fra tutte Panarea, Vulcano e Stromboli. Il miglioramento in termini di accessibilità, con le nuove rotte marittime provenienti da Milazzo, Messina, dalla Calabria e dalla Campania, ha permesso di rivitalizzare queste località aumentando però la pressione turistica nell'arcipelago (cfr. Di Maggio, Alleruzzo 1995). In questa dinamica si inserisce l'inserimento delle Isole nella lista UNESCO negli anni 2000, marchio prestigioso che avrebbe potuto comportare effetti irreversibili sul territorio eoliano. Ulteriore obiettivo era la progettazione di una visione per la salvaguardia del patrimonio naturale e per l'ammodernamento delle infrastrutture dell'isola (Regione Siciliana 2008). La strada più semplice, per territori insulari periferici, è legata molto spesso a ragionamenti di tipo economico, basata su un'offerta orientata al maggiore soddisfacimento dei turisti, gravando sulle risorse territoriali. Per queste ragioni, la scelta di adoperare un'analisi quantitativa dell'*overtourism* nelle Isole Eolie, con dati

provenienti dai diversi database nazionali e regionali, può fornire strumenti per una gestione sostenibile che consideri crescita economica e tutela delle comunità locali.

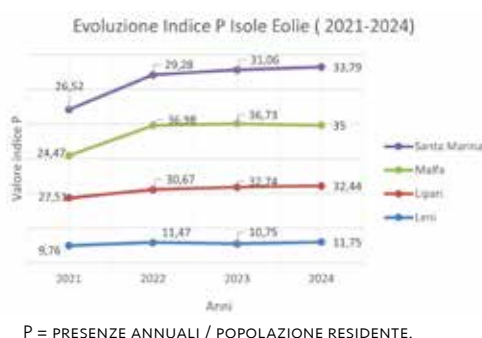
3. METODOLOGIA

Stabilire quale isola dell'arcipelago eoliano sia più esposta al rischio di *overtourism* risulta difficile per diverse motivazioni. In primo luogo, abbiamo notato come non esista un quadro teorico ben definito sul presente tema. Secondariamente, questi territori sono investiti da un *overtourism* stagionale, fortemente concentrato in pochi mesi per via della loro collocazione geografica. Questo aspetto consolida l'urgenza di un approccio *place-based* (cfr. Leka 2025), il quale consideri le caratteristiche locali (ambientali, sociali e culturali) nell'analisi del fenomeno *overtourism*. Il presente studio si basa su fonti statistiche ufficiali e report ambientali, per l'intensità del fenomeno dell'*overtourism* nelle Isole Eolie tra il 2021 e il 2024. I dati sulla popolazione residente (2019-2024) nei comuni di Lipari, Malfa, Leni e Santa Marina Salina sono stati estratti dal portale ISTAT Demografie in cifre. I dati concernenti la capacità ricettiva per tipologia di alloggio, i movimenti turistici annuali e i dati mensili delle presenze a Lipari e Santa Marina di Salina dal 2022 al 2024, sono stati anch'essi estratti dal database ISTAT. Con l'obiettivo di posizionare le Isole Eolie nel panorama nazionale turistico, si è fatto riferimento anche ai dati ISTAT sui flussi turistici per brand territoriale, confrontando le Eolie con aree insulari come la Costiera Sorrentina, le Isole Tremiti e la Gallura. A complemento di questo studio, sono stati consultati i report Isole Sostenibili 2024 e 2025, realizzati da Legambiente (Battistelli *et al.* 2024, 2025) che offrono una comprensione aggiornata sugli indici di sostenibilità ambientale e infrastrutturale nelle isole minori italiane. L'analisi si è concentrata anche sul calcolo di tre indicatori: P (presenze/popolazione), R (posti letto/popolazione x 100) e T (presenze/km²), applicati su base comunale. La costruzione degli indi-

catori P, T e R ha preso spunto da modelli già presenti nella letteratura accademica sul turismo (Leti 1990; Defert 1967). Nello specifico, l'indice di pressione turistica (P) è concettualmente assimilabile all'indice di turisticità (T), mentre l'indice T (presenze/km²) è analogo all'indice di densità territoriale del turismo (D). L'indice R è anch'esso paragonabile all'indice di funzione turistica di Defert (F), che compara l'offerta ricettiva alla popolazione residente. I dati sono stati raffrontati per ogni municipalità al fine di attuare una lettura critica, sostenuta dai report ambientali, con l'obiettivo di mettere in rapporto i dati ottenuti con le condizioni di sostenibilità delle località esaminate.

3.1. INDICATORI PROPOSTI

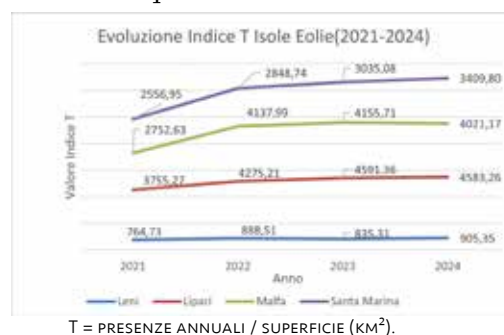
Le principali cause dell'*overtourism* sono la densità e l'intensità. Per intensità si intende il numero annuale di pernottamenti per abitante di quella specifica località, mentre la densità turistica è definita come il numero annuale di pernottamenti per km² (cfr. Peeters *et al.* 2018). A tal fine, per analizzare quantitativamente il fenomeno dell'*overtourism* nelle Isole Eolie è stata adottata una metodologia basata sui tre indicatori descritti nel paragrafo precedente. L'indice di pressione turistica esprime il rapporto tra il numero di presenze turistiche e la popolazione residente:



GRAF. 1. EVOLUZIONE INDICE P COMUNI ISOLE EOLIE 2021-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI.

Come evidenziato nel Grafico 1, l'indice P evidenzia un crescente impatto del turismo in rapporto alla popolazione residente, con valori particolarmente elevati nel comune di Malfa e Santa Marina Salina. Nel 2024, Malfa e Santa Marina

di Salina superano le 30 presenze per abitante. A Lipari (che include Vulcano, Stromboli, Panarea, Alicudi e Filicudi) l'indice mostra una continua crescita ma cala a 32.44. Nel comune di Leni, l'indice P si attesta ad un livello molto inferiore rispetto a Lipari e Santa Marina di Salina, evidenziando una diversa propensione e posizionamento della suddetta località rispetto agli altri comuni dell'arcipelago. I valori massimi si registrano a Malfa, oltre che Santa Marina Salina, con un picco nel 2023, sottolineando una forte intensità turistica nonostante la piccola dimensione demografica. Il secondo indice analizzato è quello di densità turistica (T) che si ottiene dividendo il numero di presenze annuali per la superficie in chilometri quadrati del comune:

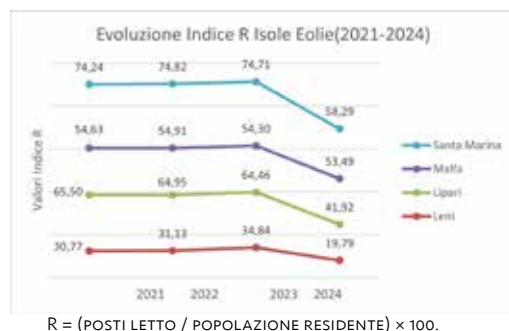


GRAF. 2. EVOLUZIONE INDICE T COMUNI ISOLE EOLIE 2021-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI.

Tutte le municipalità mostrano un aumento dell'indice T nel periodo 2021-2024 ma con livelli diversi tra loro. Leni presenta valori inferiori (da 764 a 905 presenze/km²). Santa Marina passa da 2.556 nel 2021 a 3.409 nel 2024, mentre Malfa da 2.752 nel 2021 a 4.021 nel 2024. Lipari presenta i valori assoluti più elevati, superando le 4.500 presenze/km² nel 2024. Nel complesso, Malfa e Lipari sono le municipalità caratterizzate da una maggiore densità turistica, mentre Santa Marina di Salina mantiene dei livelli intermedi e Leni rimane la meno esposta alla pressione territoriale.

Tutte le municipalità mostrano valori superiori a 4.000 presenze/km², con picchi a Santa Marina Salina, con 3.000 presenze/km². Per quanto concerne Lipari, notiamo valori alti ma più stabili nel

tempo, coerenti sia per via della sua maggiore estensione territoriale sia perché nel comune di Lipari sono comprese le altre municipalità. Ultimo indice è quello che riguarda la capacità ricettiva (R) che rappresenta il numero di posti letto disponibili per cento residenti:



GRAF. 3. EVOLUZIONE INDICE R COMUNI ISOLE EOLIE 2021-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE SU DATI ISTAT, "DEMO-DEMOGRAFIA IN CIFRE".

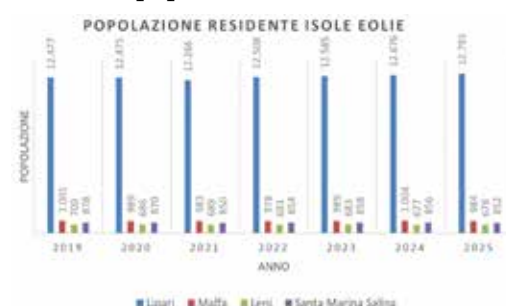
Suddetto indice ci permette di valutare la dimensione e l'impatto del sistema ricettivo. L'indice R cala a Lipari, passando da 65,50 nel 2021 a 41,92 nel 2024, dovuto probabilmente a un possibile calo dell'offerta formale o uno spostamento verso strutture non registrate. Santa Marina Salina mantiene un'elevata disponibilità di posti letto in rapporto alla popolazione residente, oltrepassando il valore di 70 per 1.000 abitanti anche se nel 2024 si registra un calo del 21,66%. Tale dinamica emersa durante il calcolo di questo indicatore può apparire controintuitiva, dato l'aumento contemporaneo degli indicatori P e T. Una spiegazione plausibile potrebbe essere il progressivo spostamento dell'offerta ricettiva verso nuove forme di ospitalità registrate nei sistemi ufficiali (affitti brevi tramite piattaforme digitali come Airbnb). Tale ipotesi sarebbe coerente con il contemporaneo aumento degli indicatori P e T, che suggerisce uno spostamento della domanda verso nuove forme di ospitalità informale. Questo processo ci suggerisce come parte della capacità ricettiva sfugge al monitoraggio statistico tradizionale, mettendo in evidenza un limite strutturale

nel rilevare l'evoluzione reale del mercato dell'ospitalità nelle isole minori.

Una probabile spiegazione potrebbe riguardare la trasformazione dell'offerta ricettiva formale, presumibilmente legata al passaggio verso nuove forme di ospitalità informale. Questa difformità mostra le difficoltà di monitoraggio dell'*overtourism* attraverso i soli dati ufficiali.

4. ANALISI DEI DATI E RISULTATI

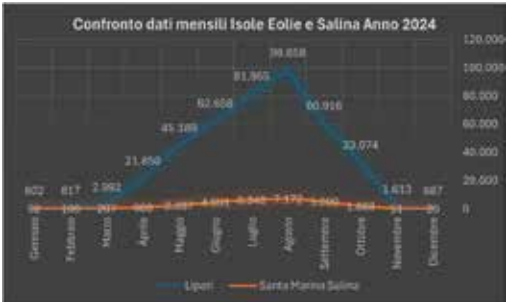
Prima di esaminare presenze turistiche e capacità ricettiva, è importante considerare l'evoluzione demografica delle municipalità eoliane negli anni 2021-2024, per inquadrare la gravità del turismo stagionale sulla popolazione residente.



GRAF. 4. EVOLUZIONE INDICE R NEI COMUNI DELLE ISOLE EOLIE, 2021-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI

I dati mensili sulle presenze evidenziano una forte stagionalità nei flussi turistici di Lipari e Santa Marina Salina, rafforzando il classico modello delle destinazioni insulari mediterranee durante l'arrivo della stagione estiva. Infatti, in entrambe le località, le presenze registrate nei mesi tra novembre e marzo risultano minime, per poi aumentare in modo vertiginoso da aprile, con picchi tra luglio e agosto, e una lenta diminuzione da settembre in poi. L'analisi mostra, nel triennio che va dal 2022 al 2024 (Graf. 6), come Lipari sia passata da 383.658 presenze totali nel 2022 a 411.996 nel 2023, con un aumento nel 2024, raggiungendo 417.582 presenze totali. Santa Marina Salina nel 2024 cresce fino a 29.285 presenze totali, mantenendosi costante passando da 25.001 presenze nel 2022 a 26.652 nel 2023. Va notato che, malgrado le dimensioni, Santa Marina Salina mostra

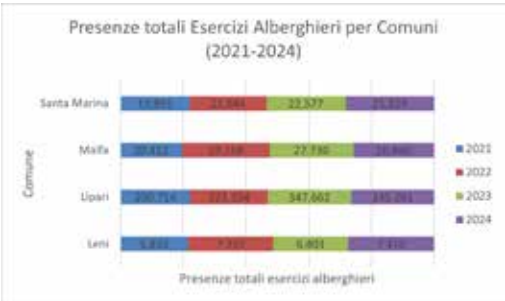
una buona densità in termini turistici nei mesi estivi, concentrando le presenze annue tra giugno e settembre. Lipari, invece, continua a svolgere la funzione di attrattore principale e usufruisce di un sistema ricettivo più ampio e consolidato.



GRAFF. 5-7. **IN ALTO:** CONFRONTO PRESENZE MENSILI, ANNO 2022. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI SU BASE ISTAT, “MOVIMENTO DEI CLIENTI (ARRIVI E PRESENZE) NEGLI ESERCIZI RICETTIVI PER TIPOLOGIA RICETTIVA, RESIDENZA DEI CLIENTI E COMUNE DI DESTINAZIONE - DATI COMUNALI MENSILI”.
AL CENTRO: CONFRONTO PRESENZE MENSILI, ANNO 2023. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI SU BASE ISTAT, “MOVIMENTO DEI CLIENTI (ARRIVI E PRESENZE) NEGLI ESERCIZI RICETTIVI PER TIPOLOGIA RICETTIVA, RESIDENZA DEI CLIENTI E COMUNE DI DESTINAZIONE -DATI COMUNALI MENSILI”.
IN BASSO: CONFRONTO PRESENZE MENSILI, ANNO 2024. ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI SU BASE ISTAT, “MOVIMENTO DEI CLIENTI (ARRIVI E PRESENZE) NEGLI ESERCIZI RICETTIVI PER TIPOLOGIA RICETTIVA, RESIDENZA DEI CLIENTI E COMUNE DI DESTINAZIONE -DATI COMUNALI MENSILI”

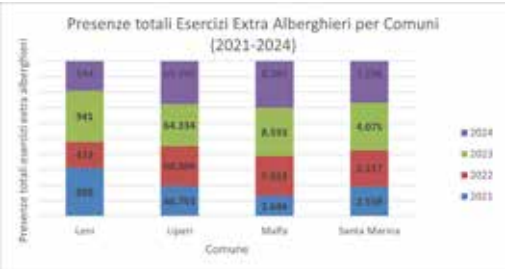
Ulteriore elemento di contestualizzazione delle diverse dinamiche interterri-

toriali, è la comparazione delle Isole Eolie all'interno del sistema turistico insulare italiano. L'arcipelago eoliano mostra una crescita costante nel periodo post-pandemico (+8,9% dal 2019 al 2024), superiore a quello delle Isole Tremiti ma più basso rispetto alla Costa Smeralda. Questo dato è la dimostrazione della ripresa del consolidamento del turismo verso le Eolie nel periodo post-pandemico, anche se in un'ottica di minore capacità attrattiva rispetto ad altre destinazioni, come Costiera Sorrentina e la Costa Smeralda. Nonostante il divario attrattivo, le Eolie si confermano destinazione con una stagionalità estrema.



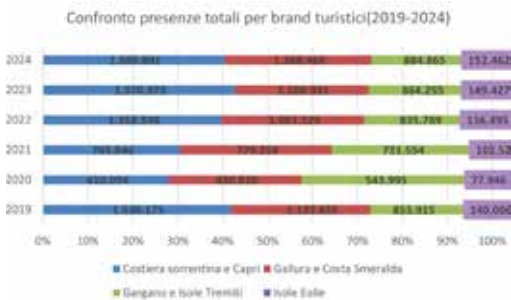
GRAF. 8. CONFRONTO PRESENTE TOTALI PER BRAND TURISTICI 2019-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE SU DATI ISTAT, “CAPACITÀ DEGLI ESERCIZI RICETTIVI PER TIPO DI ALLOGGIO E PER COMUNE”

Per quanto riguarda l'aspetto ricettivo, Lipari si conferma la località con la maggiore affluenza di presenze alberghiere. Malfa mostra un andamento più irregolare, mentre Santa Marina Salina evidenzia una crescita costante ed equilibrata. Leni, pur registrando numeri più contenuti, presenta un incremento significativo nel periodo considerato.



GRAF. 9. PRESENZE TOTALI NEGLI ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI, 2021-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE SU DATI ISTAT, “CAPACITÀ DEGLI ESERCIZI RICETTIVI PER TIPO DI ALLOGGIO E PER COMUNE”.

Nel settore extra-alberghiero, si evidenzia una certa oscillazione nei dati. Lipari mostra un aumento: da 46.753 presenze nel 2021 a 65.940 nel 2024, con uno sviluppo totale del circa 40,9%. Questo dato è connesso alla forte diffusione di B&B, case vacanza e piattaforme online che hanno agevolato la diffusione di tale fenomeno. Malfa, pur avendo da valori discreti (3.646 nel 2021), duplica il dato nel 2023 (8.593), conserva un livello elevato anche nel 2024 (8.283). Questo dato potrebbe anche indicare un aumento verso quelle strutture ricettive non tradizionali. Discorso ben diverso per Santa Marina Salina, dove la suddetta municipalità cresce in maniera continua fino al 2023 (da 2.559 a 4.075), ma si evidenzia una leggera curvatura nel 2024 (3.598). Questo dato potrebbe indicare una concentrazione dell'offerta o una sua riorganizzazione. Leni è l'unico comune a presentare una tendenza opposta: da 890 presenze nel 2021 diminuisce a 472 nel 2022, per poi risalire a 941 nel 2023, per poi scendere nuovamente a 544 nel 2024. Questa variabilità potrebbe essere anche dovuta alla scarsa consistenza del comparto extra-alberghiero.



GRAF. 10. CONFRONTO PRESENZE TOTALI PER BRAND TURISTICI, 2019-2024. FONTE: ELABORAZIONE PERSONALE SU DATI ISTAT, "MOVIMENTO DEI CLIENTI (ARRIVI E PRESENZE) NEGLI ESERCIZI RICETTIVI PER TIPOLOGIA RICETTIVA, RESIDENZA DEI CLIENTI E COMUNE DI DESTINAZIONE -DATI PER 22 BRAND TURISTICI".

Affrontando la tematica ambientale, i dati estrapolati dai report Isole Sostenibili (2024; 2025) mettono in luce rilevanti dinamiche e processi sostenibili nell'arcipelago eoliano. Il consumo di suolo complessivo resta contenuto (7,5 % per le

Eolie nel 2024, 7,54 % nel 2025), mentre Salina mostra valori più bassi (5,56 % e 5,64 % rispettivamente. Per quanto concerne la funzionalità idrica si registrano miglioramenti: la perdita della rete idrica è passata dal 54 % al 38 % nelle Eolie e dal 54,52 % al 36 % solo a Salina, dimostrando una riduzione della dispersione idrica. Il capitolo tasso di motorizzazione è un tasto dolente: quota molto elevata ma stabile, sia sulle Eolie (0,63 auto per abitante nel 2024; 0,64 nel 2025) che a Salina (da 0,71 a 0,72). Tuttavia, il report disponibile non indica le cause di riduzione della dispersione idrica e dell'elevato tasso di motorizzazione. È possibile ipotizzare che il miglioramento della rete idrica sia attribuibile a interventi di manutenzione straordinaria o a investimenti infrastrutturali locali. Per quanto riguarda il tasso di motorizzazione, esso potrebbe essere influenzato da una scarsa capillarità del trasporto pubblico locale e dalla conseguente necessità di spostamenti individuali in territori caratterizzati da bassa densità abitativa. Dati incoraggianti ma ancora da migliorare riguardano i progressi nell'utilizzo di energie rinnovabili: l'installazione di impianti fotovoltaici è aumentata da 508,9 kW a 1.254 kW mentre il tasso pro-capite è salito da 0,04 a 0,10 kW/ab. Anche Salina mostra un lieve miglioramento (da 0,09 a 0,12 kW/ab.). I report ambientali mostrano progressi su reti idriche e fotovoltaico ma restano problematiche nella gestione dei rifiuti, dei trasporti e mobilità

INDICATORE	EOLIE 2024	SALINA 2024	EOLIE 2025	SALINA 2025
Consumo di suolo (%)	7,5%	5,56%	7,54	5,64
/ consumo suolo in aree a rischio	0,2%	1%	0,2%	1%
Perdita rete idrica	54,68%	54,52%	38,00%	36,00%
Tasso motorizzazione (auto/ab)	0,63	0,71	0,64	0,72
Impianti fotovoltaici(kW)	508,9	250	1.254	292,6

Tasso fotovoltaico pro capite(kW/ab)	0.04	0.09	0.10	0.12
--------------------------------------	------	------	------	------

TAB. 1. PRINCIPALI DATI AMBIENTALI ISOLE EOLIE E SALINA 2024 E 2024

Fonte: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI SULLA BASE DI LEGAMBIENTE (2024, 2025)

5. DISCUSSIONE

Questi dati sono stati applicati nell'elaborazione di un nuovo modello, chiamato sovraccarico insulare. Questa proposta poggia le sue basi teoriche sul modello del ciclo di vita elaborato da Butler (1980), ma è stata rimodellata sulla base delle località insulari. Tale modello si sviluppa in quattro fasi: picco, bassa stagione, adattamento e nuova soglia. Tali stadi rappresentano uno sviluppo del fenomeno *overtourism* che, se non controllato, può generare trasformazioni negative. I flussi mensili 2022-2024 mostrano la fase di picco stagionale: a Lipari e Santa Marina, nel mese di agosto 2024, si superano rispettivamente le 98.000 e 7.000 unità, mentre nei mesi invernali i valori crollano a meno di 700 e 30 presenze. Questa diminuzione, contestualizzabile nella fase di crisi, mostra come le località insulari siano più inclini a traumi economici, rendendo faticosa la pianificazione e accentuando la dipendenza dall'economia turistica. Lo stadio di adattamento rappresenta una risposta graduale alla pressione turistica. Nel complesso, l'adattamento delle municipalità risulta disomogeneo, dove Lipari rappresenta il fulcro principale in cui si manifesta la maggiore pressione turistica mentre gli altri comuni sono orientati su percorsi più contenuti o intermittenti. Nonostante alcune deformazioni, il turismo continua a crescere, suggerendoci come l'*overtourism* si possa rigenerare nel tempo per via di fattori endogeni (assenza di controllo dei flussi turistici, dipendenza dal turismo) e per fattori esogeni (ruolo delle piattaforme digitali come Booking ed Airbnb). Arriviamo così all'ultima fase, quella della nuova soglia, la quale rappresenta un crocevia: da un lato, i comuni eoliani potrebbero iniziare un percorso di ri-

configurazione sostenibile, mediante un maggiore coinvolgimento delle reti locali in merito a governance turistica e utilizzo delle energie rinnovabili. Dall'altro lato, potrebbero intraprendere un percorso di decadimento dell'esperienza turistica, contrassegnata dalla perdita di autenticità o marginalizzazione delle comunità locali. I dati dei report Isole Sostenibili rivelano pareri discordanti: da un lato, progetti locali per migliorare l'efficienza idrica e l'utilizzo del fotovoltaico, dall'altro prestazioni sotto la media nazionale.

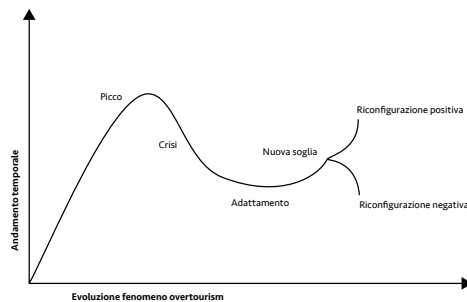


FIG. 1. MODELLO DI SOVRACCARICO ISOLARE. Fonte: ELABORAZIONE PERSONALE DEGLI AUTORI.

6. CONCLUSIONI

La letteratura sull'*overtourism* evidenzia la varietà di definizioni e interpretazioni, a dimostrazione della sua natura. Lo studio realizzato sulle Isole Eolie ha messo in luce come l'elevata stagionalità e pressione turistica nei mesi estivi generino forme di saturazione, aggravate da fragilità infrastrutturali, logistiche e ambientali. Lo studio ha utilizzato una metodologia quantitativa fondata su dati ufficiali (ISTAT e report ambientali), evidenziando limitazioni legate all'utilizzabilità e alla qualità dell'informazione. Nello specifico, la mancata disaggregazione dei dati per singola isola, come nel caso del Comune di Lipari che include anche Panarea, Stromboli, Vulcano, Filicudi e Alicudi, non permette una lettura diversificata del fenomeno nelle diverse municipalità. La natura grezza dei dati ISTAT e la mancanza di indicatori sull'ospitalità non convenzionale (come AirBnB), ostacolano una misura aggiornata dell'*overtourism*. In risposta a tali criticità, è stato realizzato il modello teorico del sovraccarico insulare, che fornisce una lettura alternata

e articolata dell'evoluzione turistica nelle destinazioni insulari. Questo modello pone le basi per contemplare la necessità di strategie di osservazione, governance e pianificazione. Studi futuri potrebbero esaminare l'analisi mediante metodologie qualitative (interviste a stakeholder locali, residenti e turisti). È auspicabile che stakeholder e/o agenzie statistiche ufficiali realizzino un set di indicatori per valutare il fenomeno *overtourism* a più livelli.

CONTRIBUTI DEGLI AUTORI

Nicosia E. ha curato i paragrafi 1 e 6. Messina G. ha redatto il paragrafo 2. Rombo G. è responsabile dei paragrafi 2.1, 2.2, 3, 3.1, 4 e 5. Tutti gli autori hanno contribuito alla revisione del manoscritto e ne hanno approvato la versione finale.

BIBLIOGRAFIA

- Andriotis K. 2004, *Problems of island tourism development: The Greek insular regions*, in D. Ioannides, Y. Apostolopoulos, S.F. Sönmez (a cura di), *Coastal Mass Tourism: Diversification and Sustainable Development in Southern Europe*, Channel View Publications, Clevedon, pp. 114-132.
- Araoz G. 2011, *Preserving heritage places under a new paradigm*, in «Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development», vol. 1: 55-60.
- Artal Tur A., Briones Peñalver A.J., Villena Navarro M. 2018, *Tourism, cultural activities and sustainability in the Spanish Mediterranean regions: A probit approach*, in «Tourism Management Studies», vol. 14: 7-18.
- Benner M. 2019, *From overtourism to sustainability: A research agenda for qualitative tourism development in the Adriatic*, in «Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie», vol. 64, n. 2: 74-87.
- Berardi S. 2013, *Lo sviluppo turistico nei siti del patrimonio Unesco. Principali caratteristiche e trasformazioni indotte*, Edisai Editore, Ferrara.
- Butler R.W. 1980, *The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources*, in «The Canadian Geographer», vol. 24, n. 1: 5-12.
- Butler R.W. 2018a, *Challenges and opportunities*, in «Worldwide Hospitality and Tourism Themes», vol. 10: 635-641.
- Butler R.W. 2018b, *Tourism and Resilience*, CABI, Wallingford.
- Capocchi A., Vallone C., Pierotti M., Amaduzzi A. 2019, *Overtourism: A literature review to assess implications and future perspectives*, in «Sustainability», vol. 11, n. 12: 3303.
- Cheer J.M., Lew A.A. 2018, *Tourism, Resilience and Sustainability*, Routledge, London.
- Coca Stefaniak A., Morrison A.M., Liu C., Pearce D.G., Stepchenkova S., Richards G.W., So A., Heeley J., Puczkó L., Shen H. et al. 2016, *Editorial*, in «International Journal of Tourism Cities», vol. 2: 273-280.
- Colomb C., Novy J. (a cura di) 2016, *Protest and Resistance in the Tourist City*, Routledge, London.
- Costa P., Canestrelli E. 1991, *Tourist Carrying Capacity: A fuzzy approach*, in «Annals of Tourism Research», vol. 18: 295-311.
- Defert P. 1967, *Le taux de fonction touristique: mise au point et critique*, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence.
- Di Maggio Alleruzzo M.T. 1995, *Modificazioni ed usure dello spazio vissuto nell'arcipelago eoliano*, in S. Todesco (a cura di), *Atlante dei beni etno-antropologici eoliani*, Regione Siciliana, Assessorato dei Beni Culturali ed Ambientali della Pubblica Istruzione, Palermo, pp. 136-154.
- Dodds R., Butler R. 2019, *The enablers of overtourism*, in R. Dodds, R. Butler (a cura di), *Overtourism: Issues, Realities and Solutions*, vol. 1, Walter de Gruyter, Berlin, pp. 6-20.
- Donaire A.J., Galí N., Coromina L. 2024, *Evaluating tourism scenarios within the limit of acceptable change framework in Barcelona*, in «Annals of Tourism Research Empirical Insights», vol. 5, n. 1: 100145.
- Doxey G.V. 1975, *A causation theory of visitor/resident irritants: Methodology and research inferences*, in *Proceedings of the Travel Research Association 6th Annual Conference*, Travel Research Association, San Diego, pp. 195-198.
- Graham B., Ashworth G., Tunbridge J. 2016, *A geography of heritage*, Routledge, New York.
- Gutiérrez J., García Palomares J.C., Romanillos G., Salas Olmedo M.H. 2017, *The eruption of Airbnb in tourist cities: Comparing spatial patterns of hotels and peer to peer accommodation in Barcelona*, in «Tourism Management», vol. 62: 278-291.
- Hall C.M., Veer E. 2016, *The DMO is dead. Long live the DMO (or, why DMO managers don't care about post structuralism)*, in «Tourism Recreation Research», vol. 41, n. 3: 354-357.
- Harrison D. 2008, *Pro poor tourism: A critique*, in «Third World Quarterly», vol. 29: 851-868.
- Ioannides D., Holcomb B. 2001, *Raising the stakes: Implications of upmarket tourism policies in Cyprus and Malta*, in D. Ioannides, Y. Apostolopoulos, S.F. Sönmez (a cura di), *Mediterranean Islands and Sustainable Tourism Development. Practices, Management and Policies*, Continuum, London, pp. 234-258.

- Johnston R.J., Gregory D., Pratt G., Watts M. 2005, *The Dictionary of Human Geography*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Koens K., Postma A., Papp B. 2018, *Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context*, in «Sustainability», vol. 10: 4384.
- Lalicic L., Weismayer C. 2017, *The role of authenticity in Airbnb experiences*, in R. Schegg, B. Stangl (a cura di), *Information and Communication Technologies in Tourism 2017*, Springer, Cham, pp. 781-794.
- Leka A., Lagarias A., Stratigea A., Prekas P. 2025, *A Methodological Framework for Assessing Overtourism in Insular Territories. Case Study of Santorini Island, Greece*, in «ISPRS International Journal of Geo-Information», vol. 14, n. 3: 106.
- Manning R.E. 2013, *Parks and Carrying Capacity: Commons without Tragedy*, Island Press, Washington.
- Milano C. 2017, *Overtourism and Tourismphobia: Global Trends and Local Contexts*, Ostelea School of Tourism and Hospitality, Barcelona.
- Milano C. 2018, *Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido*, in «PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural», vol. 16, n. 3: 551-564.
- Novy J., Colomb C. 2016, *Urban tourism and its discontents: An introduction*, in J. Novy, C. Colomb (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist City*, Routledge, London, pp. 1-30.
- Oklevik O., Gössling S., Hall C.M., Jacobsen J.K.S., Grøtte I.P., McCabe S. 2019, *Overtourism, optimisation, and destination performance indicators: A case study of activities in Fjord Norway*, in «Journal of Sustainable Tourism»: 1-21.
- Papathanassis A. 2017, *Over Tourism and Anti Tourist Sentiment: An Exploratory Analysis and Discussion*, in «Ovidius University Annals. Economic Sciences Series», vol. XVII: 288-293.
- Peeters P., Gössling S., Klijs J., Milano C., Novelli M., Dijkmans C., Eijgelaar E., Hartman S., Heslinga J., Isaac R., Mitas O., Morretti S., Nawijn J., Papp B., Postma A. 2018, *Research for TRAN Committee – Overtourism: Impact and Possible Policy Responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.
- Puhvel J. 1978, *Victimal hierarchies in indo-european animal sacrifice*, in «The American Journal of Philology», vol. 99, n. 3: 12-14.
- Regione Siciliana 2008, *Piano di Gestione UNESCO Isole Eolie*, Assessorato dei Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione e Assessorato Territorio e Ambiente, Palermo.
- Royle S.A. 2001, *A Geography of Islands: Small Island Insularity*, Routledge, London.
- Schneider D. 1978, *The carrying capacity concept as a planning tool*, American Planning Association, Chicago.
- Seraphin H., Sheeran P., Pilato M. 2018, *Over tourism and the fall of Venice as a destination*, in «Journal of Destination Marketing & Management», vol. 9: 374-376.
- Shelby B., Heberlein T.A. 1987, *Carrying Capacity in Recreation Settings*, Oregon State University Press, Corvallis.
- Smith L. 2006, *Uses of Heritage*, Routledge, Oxon.
- UNWTO 2018, *Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth Beyond Perceptions*, UNWTO, Madrid.
- Veiga C., Santos M.C., Águas P., Santos J.A.C. 2018, *Sustainability as a key driver to address challenges*, in «Worldwide Hospitality and Tourism Themes», vol. 10: 662-673.
- Weber F., Stettler J., Priskin J., Rosenberg Tauffer B., Ponnappureddy S., Fux S., Camp M., Barth M. 2017, *Tourism Destinations under Pressure: Challenges and Innovative Solutions*, Working Paper, Institute of Tourism ITW, Lucerne University of Applied Sciences and Arts, Lucerne.
- Williams S. 2009, *Tourism Geography: A New Synthesis*, 2ª ed., Taylor & Francis, London.

SITOGRAFIA

- Istat, *Capacità degli esercizi ricettivi per tipo di alloggio e per comune*, <http://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/search?ai=false&q=Capacit%C3%A0%20degli%20esercizi%20ricettivi%20per%20tipo%20di%20alloggio%20e%20per%20comune>, consultato il 4 luglio 2025.
- Istat, *Capacità degli esercizi ricettivi per tipo di alloggio e per comune*, http://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1,Zo700SER,I.o/SER_TOURISM/SER_TOURISM_RELATED_FILES, consultato il 24 luglio 2025.
- Istat, *Demo.istat.it. Demografie in cifre*, <http://demo.istat.it>, consultato il 20 luglio 2025.
- Istat, *Movimento dei clienti (arrivi e presenze) negli esercizi ricettivi per tipologia ricettiva, residenza dei clienti e comune di destinazione*, http://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1,Zo700SER,I.o/SER_TOURISM/SER_TOURISM_RELATED_FILES, consultato il 4 luglio 2025.
- Istat, *Movimento dei clienti per tipologia ricettiva, residenza e comune. Dati comunali annuali*, http://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1,Zo700SER,I.o/SER_TOURISM/SER_TOURISM_RELATED_FILES, consultato il 3 luglio 2025.

Istat, *Movimento dei clienti per tipologia ricettiva, residenza e comune. Dati comunali mensili*, http://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1,Z0700SER,I.0/SER_TOURISM/SER_TOURISM_RELATED_FILES, consultato il 3 luglio 2025.

Istat, *Movimento dei clienti per tipologia ricettiva, residenza e comune. Dati per 22 Brand turistici*, http://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1,Z0700SER,I.0/SER_TOURISM/SER_TOURISM_RELATED_FILES, consultato il 1 luglio 2025.