



# I COSTI DELL'INSULARITÀ

## IL CASO DELL'ISOLA D'ELBA

Firenze, Dicembre 2025

## RICONOSCIMENTI

Il presente lavoro è stato affidato a IRPET dal Consiglio Regionale della Toscana.  
Il report è stato redatto da Sabrina Iommi, con il supporto statistico di Donatella Marinari.  
Il lavoro afferisce all'Area Sistemi locali, cultura e turismo, coordinata da Sabrina Iommi.  
L'allestimento editoriale è di Elena Zangheri.

## **Indice**

1. Introduzione e sintesi.....	5
2. Il tema dei costi dell'insularità nella recente letteratura.....	6
3. Morfologia, caratteristiche demografiche e assetti istituzionali .....	9
4. Il mercato della casa, il costo dell'abitare e il costo della vita locale .....	12
5. Il mercato del lavoro e il costo della monospecializzazione turistica.....	16
6. La difficile mobilità territoriale e il problema della sostenibilità .....	20
7. Alcune opinioni dei residenti sull'evoluzione dei servizi e le criticità locali .....	22



## **1.**

### **Introduzione e sintesi**

Il presente lavoro propone la lettura delle specificità socio-economiche dell'isola d'Elba nell'ambito del recente dibattito sul tema dei costi sociali ed economici strutturalmente legati alla condizione di insularità. In questo contesto di analisi, le isole minori emergono come luoghi particolarmente vulnerabili, perché uniscono la difficile accessibilità territoriale a dimensioni molto ridotte dei mercati locali (opportunità di lavoro, offerta di servizi, ecc.). Non di rado, poi, la loro economia è fortemente specializzata nel turismo balneare, con le ricadute positive e negative che ciò comporta. Fra le prime figurano ovviamente le opportunità di lavoro e reddito, tra le seconde, tuttavia, si contabilizzano la bassa qualità del lavoro, fatto soprattutto di impieghi stagionali a bassa qualifica e bassa retribuzione, e il livello elevato del costo della vita locale, soprattutto in termini di difficile accessibilità economica all'abitazione. Talvolta questi contesti sono caratterizzati anche da alta frammentazione delle amministrazioni comunali, che genera costi aggiuntivi per residenti e imprese, moltiplicando i costi fissi di funzionamento degli enti e impedendo la progettazione di politiche locali più uniformi ed efficaci.

L'Elba rappresenta un caso di studio emblematico, perché presenta tutte le caratteristiche richiamate. Con poco più di 30mila abitanti, suddivisi però in 7 micro-amministrazioni comunali (solo Portoferraio supera i 10mila abitanti) prive di coordinamento sovralocale, condivide con le altre isole minori e in generale con le aree interne ultra-periferiche una limitata accessibilità ai servizi fuori dal suo territorio e presenta una domanda locale, comunque, esigua per l'attivazione di punti di offerta locali. La sua vera specificità, tuttavia, consiste nella decisa specializzazione nel turismo balneare, che la espone a forti oscillazioni stagionali di pressione sui servizi di base (servizio idrico, raccolta e smaltimento rifiuti, mobilità privata e trasposto pubblico, servizi sanitari) e forti tensioni sui mercati del lavoro e delle abitazioni.

La recente letteratura sui costi dell'insularità ha proposto anche stime monetarie del deficit di PIL potenziale imputabile alla condizione di separatezza dalla terraferma, che implica soprattutto maggiori costi di trasporto, di merci e persone, e impossibilità di beneficiare di economie di rete per alcuni servizi di base (rete elettrica, idrica, ferroviaria). Queste stime, tuttavia, sono più sensate per sistemi economici più grandi e restano soggette a forti oscillazioni che ne minano la credibilità.

Nell'analisi del caso dell'Elba, si è preferito quindi concentrare l'attenzione sulle caratteristiche dei due mercati fondamentali per la vita quotidiana dei residenti, quello delle abitazioni e quello del lavoro.

La forte domanda turistica che interessa l'isola si scarica pesantemente sul mercato della casa, accrescendo i prezzi e diminuendo drasticamente l'offerta per gli usi continuativi. Il grande successo degli affitti turistici da privati, consentito dall'avvento delle piattaforme digitali di cui Airbnb è la più nota, ha contribuito ad accrescere ulteriormente la pressione sul mercato immobiliare, espellendo di fatto quote crescenti di popolazione stanziale. Queste ricadute negative sono ormai molto evidenti e la normativa si sta lentamente adeguando, per cui, ad esempio, è stato introdotto l'obbligo di registrazione delle strutture (CIN) e sono stati fissati criteri per stabilire quando le locazioni assumono una dimensione imprenditoriale, da sottoporre ad adeguata tassazione. Inoltre, nei luoghi a maggiore pressione, proprio a tutela della popolazione residente, i Comuni possono fissare tetti massimi agli affitti turistici tramite la pianificazione urbanistica. Per il funzionamento del mercato immobiliare, quindi, l'Elba presenta i problemi dei luoghi molto turistici, che richiedono interventi di regolamentazione.

Il mercato del lavoro è anch'esso distorto dalla forte specializzazione turistica dell'isola e, proprio la separazione dalla terraferma impedisce di ampliare le opportunità di scelta dei residenti tramite il pendolarismo quotidiano, che qui risulta decisamente meno sostenibile. Le criticità delle opportunità di

lavoro locali sono quelle tipiche dei luoghi del turismo balneare, quindi, domanda di profili poco qualificati e a bassa retribuzione (camerieri, cuochi, baristi, addetti alle pulizie, ecc.), per contratti stagionali, spesso part-time e talvolta solo parzialmente registrati. Ne segue che i redditi da lavoro dipendente risultano particolarmente bassi, inadeguati per il costo della vita locale. Altro tratto caratteristico è la bassa partecipazione femminile. Le politiche tipiche di questi contesti prevedono interventi tesi a mitigare la stagionalità delle presenze turistiche, di solito tramite l'organizzazione di eventi culturali, sportivi o di altro tipo durante i mesi meno adatti all'attività balneare. La diffusione delle nuove tecnologie, in questo caso, potrebbe consentire ai residenti isolani di raggiungere opportunità di lavoro in altri settori, evitando la necessità di spostamenti quotidiani, che abbiamo visto essere particolarmente onerosi, perché il punto di arrivo più vicino in terraferma è anch'esso un territorio periferico. La bassa partecipazione femminile richiede invece interventi mirati a chiarirne meglio le cause, per poterle poi mitigare.

Per completezza di analisi ricordiamo anche altri ambiti di criticità, che accomunano l'isola d'Elba alle aree periferiche, remote e a basso insediamento. L'accesso ai servizi, specialmente quelli a più alta specializzazione, è ridotto perché la mobilità da e per l'isola è difficile per cause strutturali e per la contrazione dei servizi di trasporto. I servizi locali, invece, sono soggetti alla forte oscillazione della pressione fra periodi di sovraffollamento e periodi in cui sull'isola restano solo i residenti. Oltre a interventi tesi a garantire il mantenimento dei servizi di base, come l'attrazione di lavoratori da fuori (cui bisogna però garantire un alloggio accessibile), anche in questo caso le nuove tecnologie possono aiutare a mitigare i problemi. La possibilità di accedere da remoto ad alcuni servizi specializzati (telemedicina, istruzione terziaria, formazione professionale, ecc.) riduce la necessità degli spostamenti per i cittadini e al contempo può allargare i mercati di riferimento delle imprese isolate, rendendole più competitive. Quando la mobilità territoriale è difficile, oltre alle tradizionali politiche per i servizi di trasporto, servono interventi mirati a ridurre il bisogno di muoversi.

L'ultimo punto di rilievo riguarda il tema della sostenibilità ambientale. I luoghi del turismo balneare di qualità sono sottoposti a un importante *trade-off*, la bellezza del mare e del paesaggio sono i loro fattori di attrazione, ma l'eccesso di pressione turistica distrugge proprio i loro punti di forza. Inoltre, il grande sviluppo del trasporto aereo a prezzi accessibili, ha accresciuto la competizione tra aree balneari, e i luoghi costieri dei paesi sviluppati rischiano di finire fuori mercato per i prezzi eccessivamente alti. L'Elba deve quindi riorganizzare la sua vocazione turistica, rendendola più compatibile con obiettivi di sostenibilità sia ambientale che socio-economica. Sviluppare settori alternativi al turismo, anche tramite le nuove tecnologie, consentirebbe inoltre di ridurre la dipendenza dagli arrivi esterni.

In sintesi, quindi, l'isola d'Elba combina gli svantaggi tipici delle aree periferiche (distanza dai servizi e dalle opportunità) con quelli delle aree ad alta domanda turistica (elevato costo della vita), configurando una condizione particolarmente sfavorevole che richiede un adeguato mix di politiche di intervento.

## 2.

### **Il tema dei costi dell'insularità nella recente letteratura**

Da qualche anno il tema dei costi economici e sociali connessi alla condizione di insularità è tornato al centro del dibattito economico e politico italiano ed europeo.

Tra le istituzioni europee, è il Parlamento ad aver sollecitato più volte il tema: nel 2016 ha chiesto alla Commissione, nell'ambito della politica di coesione, di includere i territori insulari tra le categorie territoriali da sostenere, a causa della vulnerabilità economica e sociale dovuta agli svantaggi naturali permanenti e nel 2022 è tornato sul tema con la Risoluzione 2021/2079 (INI), con cui ha chiesto di

potenziare i collegamenti sia fisici (trasporti navali e aerei) che digitali con le isole, di rafforzare l'offerta scolastica e sanitaria locale, di favorire investimenti per lo sviluppo economico e l'adeguato contrasto al cambiamento climatico.

A scala nazionale, invece, l'anno di svolta è rappresentato dal 2022. Ad aprile la Conferenza Stato - Regioni ha dato parere positivo, nell'ambito della SNAI (Strategia Nazionale per le Aree Interne), alla costituzione della 73° area da sostenere con fondi pubblici, comprendente le isole minori di tutto il territorio nazionale, per un totale di 35 Comuni<sup>1</sup>. A novembre, con la Legge Costituzionale 2/2022 l'art. 119 della Costituzione è stato integrato con il riconoscimento esplicito degli svantaggi legati alla condizione di insularità e con il conseguente impegno della Repubblica a rimuoverli (Pappadà, 2024<sup>2</sup>). La questione del disagio socio-economico delle isole ha così ottenuto una doppia legittimazione, costituzionale e di policy, che ha dato nuova visibilità alle esigenze di questi territori.

Il tema dell'insularità è stato sviluppato anche dal punto di vista dell'analisi economica e ha consentito di individuare 4 grandi categorie di costi, che assumono però una diversa intensità in relazione alla dimensione demografica delle isole e alla loro perifericità e dispersione geografica (UPB, 2024<sup>3</sup>).

La prima categoria è quella più tradizionale dei costi di trasporto, le isole soffrono, proprio per la loro separatezza fisica dal continente, di maggiori costi di accesso ai mercati e ai centri di servizio della terraferma, in termini di tempo, prezzo e incertezza dei collegamenti, data la forte dipendenza dalle condizioni climatiche. La separatezza include spesso anche l'impossibilità di essere collegati a servizi di base come la rete elettrica e idrica, con conseguenti costi maggiori anche in questi ambiti per famiglie e imprese.

La seconda categoria di costi riguarda le diseconomie di scala nella produzione di beni e servizi e nell'erogazione dei servizi pubblici, legate alla ridotta massa critica di popolazione e di domanda. Si tratta di un tipo di costo che è particolarmente intenso nel caso delle isole minori, soggette anche a forte oscillazione della domanda a causa della stagionalità dei flussi turistici.

Il terzo tipo di costi è legato alla specializzazione produttiva delle isole, specialmente di piccola dimensione, la cui economia è fortemente concentrata sui servizi turistici e, in misura minore, sulla pesca. La specializzazione spinta in pochi settori e l'elevata dipendenza dalle importazioni aumentano la vulnerabilità delle economie locali agli shock esterni, mentre la forte stagionalità delle attività locali non garantisce la continuità dei redditi da lavoro.

L'ultima categoria riguarda costi più immateriali, legati alle minori opportunità in termini di percorsi di istruzione, occasioni di lavoro e di mobilità sociale, oltre ad un vero e proprio "costo psicologico dell'isolamento" (Cerina, 2015)<sup>4</sup>.

Come già anticipato, la distinzione tra isole maggiori e isole minori è centrale nel determinare tipo e intensità dei costi. Le grandi isole come Sicilia e Sardegna, pur soffrendo la discontinuità territoriale, dispongono di una massa critica demografica ed economica che consente lo sviluppo di poli urbani interni, una dotazione più articolata di servizi di livello alto e collegamenti aerei strutturati. Le isole minori – di cui fanno parte l'Elba, le Eolie, le Egadi, le Tremiti, solo per citarne alcune – si trovano invece solo in parte agganciate alle reti di trasporto e di servizio delle isole maggiori o della terraferma, e presentano mercati interni di dimensioni ridottissime, spesso frammentati in micro-Comuni, sottoposti a una fortissima pressione stagionale dei flussi turistici (UPB, 2024; Istat, 2023<sup>5</sup>). La loro condizione è molto simile a quella delle aree interne molto periferiche. Su questo aspetto, si registrano tuttavia posizioni contrapposte. Secondo alcuni osservatori, le isole minori presentano le stesse criticità di altre specificità geografiche, caratterizzate da difficile accessibilità, basso popolamento e fragilità del tessuto

<sup>1</sup> In Toscana sono inclusi i Comuni di Elba, Giglio e Capraia.

<sup>2</sup> Pappadà D. (2024), Il costo dell'insularità: un problema irrisolto, in Nuove Autonomie n. 1-2/2024 - ISSN 1122-228, p.159-183.

<sup>3</sup> UPB (2024), Audizione sull'individuazione degli indicatori economici necessari a stimare i costi derivanti dall'insularità. Intervento del Consigliere V. De Bonis alla Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità.

<sup>4</sup> Cerina F. (2015), *Is insularity a locational disadvantage Insights from the New Economic Geography*, in Crenos working paper, vol. 21/2015, 1 ss.

<sup>5</sup> ISTAT (2023), Indagine conoscitiva sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto. Audizione di S. Prati presso la Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, 14 dicembre.

economico, come molte aree montane, con cui possono condividere analisi e *policy* (ESPON, 2019<sup>6</sup>). Secondo altri (Sica, 2025<sup>7</sup>), la condizione delle piccole isole è più severa, perché si tratta di “aree interne in mezzo al mare”, una definizione che coglie una duplice specificità: condividono con le aree interne continentali la bassa accessibilità e la debole dotazione di servizi, ma in un contesto in cui gli spostamenti non sono mai completamente autonomi, bensì condizionati dalle condizioni meteo-marine e dalle strategie delle compagnie di navigazione. Un altro elemento di distinzione evidente, tra aree interne montane e isole minori, è legato alla loro attrattività turistica. Fatta eccezione per alcune aree montane molto richieste, la grande maggioranza è poco interessata dalla domanda turistica, mentre le isole soffrono di solito di una forte pressione, con alta stagionalità, che si scarica sul costo della vita locale. Così gran parte delle isole minori risultano poco accessibili, con pochi servizi e molto costose.

Dopo la classificazione concettuale dei costi sono state tentate anche alcune stime della loro quantificazione monetaria. Per il momento gli esercizi di stima hanno riguardato le isole maggiori. Per la Sardegna, l’Istituto Bruno Leoni (2020<sup>8</sup>), seguendo i lavori di Deidda (2016<sup>9</sup>) sulla relazione tra insularità e sviluppo economico, ha stimato una cosiddetta “tassa di insularità”. Assumendo che il PIL pro capite di un territorio sia frutto di alcune determinanti (morfologia, infrastrutture, capitale umano, struttura economica), è stato stimato in -11,6 il coefficiente di perdita di PIL a causa dell’insularità. Questo coefficiente, pesato con la distanza media tra la Sardegna e Roma e moltiplicato per il numero di abitanti, porta a quantificare in 9,5 miliardi di euro la perdita di PIL annuo, pari a circa il 20% del PIL complessivo. Per la Sicilia, l’istituto Prometeia (2020<sup>10</sup>) in collaborazione con gli uffici regionali ha applicato, con alcuni correttivi, il coefficiente stimato da IBL, ottenendo una perdita di PIL annuo regionale di 6,5 miliardi, pari al 6% del totale, quindi un dato molto diverso in termini di incidenza sul PIL. In più, grazie ad un approfondimento sui costi medi di trasporto, che per l’isola sono risultati del 50% superiori alla media italiana, è stato stimato l’incremento di PIL associabile ad un allineamento di tali costi al valore medio nazionale.

Questi esercizi, pur riferiti alle isole maggiori e pur vari nei risultati, offrono un primo ordine di grandezza della rilevanza macroeconomica del fenomeno e suggeriscono che, per le isole minori, i costi unitari potrebbero essere ancora più elevati, proprio per la minore scala dei mercati e la maggiore dipendenza da collegamenti “sottili” e poco concorrenziali.

Per le isole minori, l’evidenza quantitativa è ad oggi più frammentaria, basata su insiemi di indicatori socio-economici e di accessibilità più che su stime consolidate in termini monetari. I dati presentati da UPB (2024) e Istat (2023) relativi ai 35 Comuni delle isole minori inclusi nella SNAI mostrano una dinamica demografica leggermente meno negativa della media nazionale, grazie all’apporto del saldo migratorio, ma con forte eterogeneità tra isole; tassi di occupazione significativamente inferiori alla media (circa il 50,5% contro il 59,3% nazionale), con poche eccezioni tra cui Portoferraio; una quota di laureati nella fascia 30-34 anni intorno al 10,8%, a fronte del 13% nazionale, nonostante l’elevata difficoltà di accesso a poli universitari e il ritardo nella diffusione della banda ultra-larga; livelli di pendolarismo intercomunale dimezzati rispetto al resto del Paese (10,8 % contro 21,4), segnale di una mobilità quotidiana fortemente compressa dai tempi e dai costi di collegamento. Sul versante turistico, gli indicatori di pressione e densità turistica risultano spesso di ordini di grandezza superiori alla media italiana: per l’arcipelago toscano la pressione arriva a quasi 94 presenze per abitante (contro le 7 della media nazionale) e la densità a circa 11.000 presenze per km<sup>2</sup>, oltre otto volte la media; nelle Tremiti la pressione tocca 120 presenze per abitante e la densità supera le 17.000 presenze per km<sup>2</sup>. Anche la

<sup>6</sup> ESPON (2019), “Balanced Regional Development in areas with Geographic Specificities”, Applied Research, Final Report, Version 02/10/2019.

<sup>7</sup> Sica L. (2025), Il piano del mare e le isole minori. Qualche proposta, in *Economia e Politica* ISSN 2281-5260.

<sup>8</sup> C. Amenta, C. Stagnaro, L. Vitale (2020), Il costo dell’insularità. Il caso della Sardegna, Istituto Bruno Leoni, IBL Briefing Paper n.189.

<sup>9</sup> Deidda M. (2016), *Insularity and economic development: a survey*. *International Review of Economics*, 63, 107-128, <https://doi.org/10.1007/s12232-015-0238-8>.

<sup>10</sup> Regione Sicilia - Prometeia (2020), Stima dei costi dell’insularità per la Sicilia.

stagionalità è estrema: oltre il 70% delle presenze concentrate tra giugno e settembre, con picchi oltre il 90% in alcune realtà. Per l'Elba, ma anche per altre isole, a questa pressione turistica si associano dinamiche di mercato immobiliare che spingono una quota crescente del patrimonio abitativo verso gli affitti brevi, alimentando una crisi abitativa strutturale per i residenti e per i lavoratori non turistici, inclusi insegnanti, operatori sanitari e personale dei servizi pubblici (Sica, 2025).

Di fronte a questo quadro, le politiche pubbliche hanno iniziato a costruire – in modo ancora non sistematico – una gamma di strumenti che intervengono sia sul lato dei costi che su quello delle opportunità. Alla scala europea, la risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 ha invitato la Commissione a costruire un Patto europeo per le isole e una Agenda specifica, che adattino le politiche di coesione e gli strumenti finanziari alle peculiarità insulari, superando la mera assimilazione con altre aree interne. Sul versante nazionale, oltre alla riforma costituzionale e all'inclusione nella SNAI, la legislazione recente ha istituito diversi fondi di supporto ai territori insulari, dai trasferimenti compensativi a Sicilia e Sardegna per gli svantaggi strutturali, al Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, al Fondo di sviluppo delle isole minori<sup>11</sup>, integrati da risorse mirate per l'approvvigionamento idrico e per la promozione di investimenti (UPB, 2024). A questi si affiancano i progetti del PNRR specificamente dedicati alle isole: il programma “Isole verdi”, che finanzia interventi su rifiuti, energia rinnovabile, acqua e mobilità sostenibile in 19 piccole isole, e il progetto per il collegamento in banda ultra-larga tramite cavi sottomarini per varie isole, tra cui l'Elba.

Nel caso delle isole minori, e dell'Elba in particolare, accanto alle misure di cornice emergono anche proposte di *policy* più mirate. Da un lato, interventi sulla continuità territoriale: regolazione più stringente dei servizi marittimi, con vincoli su frequenza minima, orari funzionali ai pendolari e tariffe agevolate, e, in prospettiva, possibile acquisizione pubblica della flotta per sottrarre la definizione dell'offerta alla sola logica commerciale (Coscarella, 2025<sup>12</sup>; Retali, 2025<sup>13</sup>). Dall'altro, politiche abitative e del lavoro per contrastare l'espulsione dei residenti: regolamentazione degli affitti brevi, agevolazioni fiscali per le locazioni a canone concordato, indennità economiche e benefici di carriera per i dipendenti pubblici in servizio sulle isole (Sica, 2025). Si affiancano infine misure di rafforzamento dei servizi sanitari, anche attraverso progetti specifici come “Anch'io all'Elba”, e politiche di destagionalizzazione e di turismo sostenibile – turismo lento, eco-culturale, non esclusivamente balneare – per ridurre il rischio di overtourism e la vulnerabilità derivante dalla “monocultura turistica” (Facchini, 2025<sup>14</sup>).

Nel seguito del report approfondiamo alcuni aspetti relativi all'isola d'Elba, che è la più insediata delle isole dell'Arcipelago toscano. L'attenzione sarà focalizzata sulle difficoltà connesse ai comportamenti quotidiani (risiedere, studiare, lavorare) più che su quelli sporadici (visite mediche specialistiche, eventi occasionali, ecc.).

### 3.

### Morfologia, caratteristiche demografiche e assetti istituzionali

L'arcipelago toscano è composto complessivamente da 9 Comuni, di cui 7 afferenti all'isola d'Elba, cui si aggiungono Capraia isola e isola del Giglio. La popolazione totale, al 1° gennaio 2025 è di 32.958 abitanti, di cui 31.327 residenti all'Elba, con una particolare concentrazione a Portoferraio (11.759).

<sup>11</sup> Il 28 ottobre 2025 il Consiglio dei Ministri ha approvato il DDL “Valorizzazione isole minori”, finalizzato a costruire un quadro normativo organico nazionale per lo sviluppo delle isole minori, trasversale ai settori (pianificazione, servizi di istruzione, sanità, trasporti, protezione civile, politiche per l'energia e il turismo sostenibili, la cultura e l'inclusione, interventi in materia di demanio, rifiuti, acqua, rischio idrogeologico ecc.

<sup>12</sup> Coscarella C. (2025), La questione dell'insularità: sanità e continuità territoriale, Elba Report, 9 febbraio.

<sup>13</sup> Retali G. (2025), Più che preoccuparci dell'overtourism, pensiamo a ridurre le insostenibili tariffe delle navi, Elba Report, 7 Ottobre.

<sup>14</sup> Facchini A. (2025), Tutte le difficoltà delle isole minori, L'altra Elba Episodio 4, Slow News.

Secondo la classificazione utilizzata nella Strategia per le Aree Interne (SNAI), tutti i Comuni isolani sono per definizione “ultra-periferici” e le loro distanze in minuti di viaggio dal polo di servizi più vicino (Grosseto per tutti, con l’eccezione di Capraia) sono riportate nella Tabella 1.

Tabella 1  
I COMUNI DELL’ARCIPELAGO TOSCANO

Comune	Superficie in Kmq	Popolazione al 1° gennaio 2025	AI 2020 Etichetta	AI 2020 Distanza in minuti	AI 2020 Comune di riferimento
Capraia Isola	19,33	362	F - Ultraperiferico	91,3	Livorno
Campo nell’Elba (Elba)	55,79	4.640	F - Ultraperiferico	116,1	Grosseto
Capoliveri (Elba)	39,56	3.949	F - Ultraperiferico	112,7	Grosseto
Marciana (Elba)	45,45	2.048	F - Ultraperiferico	127,5	Grosseto
Marciana Marina (Elba)	5,86	1.874	F - Ultraperiferico	118,5	Grosseto
Porto Azzurro (Elba)	13,33	3.653	F - Ultraperiferico	103,5	Grosseto
Portoferraio (Elba)	48,03	11.759	F - Ultraperiferico	93,6	Grosseto
Rio (Elba)	36,52	3.404	F - Ultraperiferico	91,3	Grosseto
Giglio Isola	24,01	1.269	F - Ultraperiferico	74,4	Grosseto
<b>TOTALE</b>	<b>287,88</b>	<b>32.958</b>	-	-	-

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Carta 2  
I COMUNI DELL’ARCIPELAGO TOSCANO



Fonte: elaborazioni su dati DPCoe

Alcuni indicatori descrittivi delle caratteristiche morfologiche e insediative, per l’Elba e per le aree in Strategia per le Aree Interne nel ciclo 2021-2027 sono riportati nella Tabella 2. Ne emerge un profilo dell’isola d’Elba solo in parte coerente con quello delle aree interne montane. Gli aspetti comuni sono, oltre alla difficile raggiungibilità esterna, la morfologia tipicamente montana che rende difficili anche gli spostamenti interni, anche se l’altitudine media delle località abitate è nettamente più bassa sull’isola, la quota di territorio boscato e la popolazione a rischio, anche se qui il rischio idraulico prevale su quello di frana. Diversamente dalle aree periferiche montane, invece, l’isola mostra un’elevata densità di popolamento, pur sempre inferiore alla media regionale. Aspetti solo apparentemente comuni sono la quota molto ridotta di superficie pianeggiante non edificata, in linea con le aree appenniniche, che però sono più montuose e la quota di case vuote, che all’Elba sono spiegate dalla valorizzazione turistica piuttosto che dall’abbandono, e sono associate, come vedremo nel capitolo successivo, ad elevati valori immobiliari.

Tabella 2  
CARATTERISTICHE MORFOLOGICO-INSEDIATIVE. ELBA VS AREE IN STRATEGIA AREE INTERNE

Arearie	Abitanti per Km <sup>2</sup> 2025	% Superf. montana	Altitud. media località abitate	% Superf. boscata	% SAU	% pianura non edificata	% Pop. in frazioni 2021	% Case vuote 2021	% Pop. a rischio frana	% Pop. a rischio idraulico
ELBA	130	100%	51	75%	11%	6%	40%	55%	6%	24%
LUNIGIANA - GARFAGNANA MEDIAVALLE- APP. P.SE	49	100%	532	85%	9%	3%	67%	51%	17%	11%
VALDARNO - SIEVE - MUGELLO - BISENZIO	60	99%	395	76%	18%	8%	45%	29%	5%	12%
CASENTINO -VALTIBERINA	45	100%	562	72%	23%	9%	46%	38%	4%	8%
A. VALDERA - A. V. CECINA C. METALL. VALDIMERSE	24	64%	322	61%	35%	24%	56%	40%	9%	3%
AMIATA V. ORCIA AMIATA GR. COLLINE DEL FIORA	23	68%	545	44%	52%	27%	46%	47%	15%	2%
VALDICHIANA SENESE	72	26%	413	31%	60%	36%	50%	30%	7%	8%
TOSCANA	159	47%	296	52%	38%	26%	32%	24%	4%	26%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Anche le caratteristiche della popolazione contribuiscono a distinguere l'isola dell'Elba dalle aree periferiche montane e rurali. Nella Tabella 3 l'isola d'Elba viene confrontata con le aree della Strategia Aree Interne per il ciclo 2021-27, nella Tabella 4, invece, il confronto è con i Sistemi Locali del Lavoro (SLL) che contengono almeno 1 Comune classificato ultra-periferico.

Tabella 3  
CARATTERISTICHE E TREND DELLA POPOLAZIONE. ELBA VS AREE IN STRATEGIA AREE INTERNE

Arearie	Var.% Pop. 2020-2025	% Pop. 75 anni + 2025	% Stranieri residenti 2025	% Stranieri da paesi ricchi su stranieri	% Tedeschi su stranieri	% Laureati 25 anni + su popolazione	% Laureati 50 anni + su laureati
ELBA	-1,1%	14,4%	9,0%	15,6%	9,5%	15,2%	51,0%
LUNIGIANA - GARFAGNANA MEDIAVALLE- APP. P.SE	-4,3%	17,7%	7,9%	15,8%	1,4%	12,8%	45,5%
VALDARNO - SIEVE - MUGELLO - BISENZIO	-0,2%	14,2%	9,1%	4,4%	1,0%	13,8%	40,4%
CASENTINO -VALTIBERINA	-2,4%	15,9%	10,6%	7,8%	2,5%	16,0%	42,5%
A. VALDERA - A. V. CECINA C. METALL. VALDIMERSE	-2,0%	16,0%	13,0%	10,0%	4,5%	14,3%	47,0%
AMIATA V. ORCIA AMIATA GR. COLLINE DEL FIORA	-2,7%	16,6%	14,1%	9,1%	3,3%	13,8%	47,3%
VALDICHIANA SENESE	-2,8%	16,3%	12,4%	5,5%	0,8%	16,2%	44,6%
TOSCANA	-0,9%	14,6%	11,6%	5,1%	1,0%	19,2%	45,1%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Tabella 4  
CARATTERISTICHE E TREND DELLA POPOLAZIONE. ELBA VS SLL ULTRA-PERIFERICI

Arearie	Var.% Pop. 2020-2025	% Pop. 75 anni + 2025	% Stranieri residenti 2025	% Stranieri da paesi ricchi su stranieri	% Tedeschi su stranieri	% Laureati 25 anni + su popolazione	% Laureati 50 anni + su laureati
ELBA	-1,1%	14,4%	9,0%	15,6%	9,5%	15,2%	51,0%
SLL CASTELNUOVO GARF.	-6,1%	17,5%	5,5%	16,4%	0,4%	12,6%	43,0%
SLL SAN MARCELLO P.SE	-6,3%	20,5%	7,5%	4,8%	0,8%	10,6%	46,1%
SLL SANSEPOLCRO	-2,4%	16,2%	9,9%	9,6%	2,0%	17,1%	44,7%
MONTERGENTARIO	-2,8%	17,6%	6,6%	8,1%	2,5%	14,5%	50,5%
MANCIANO	-2,3%	17,2%	13,8%	7,9%	2,8%	13,6%	50,2%
TOSCANA	-0,9%	14,6%	11,6%	5,1%	1,0%	19,2%	45,1%

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

In merito alla dinamica demografica nel periodo 20-25 (dati al 1° gennaio), l'Elba mostra una leggera flessione (-1,1%), in linea con la media regionale, ma molto più contenuta rispetto a quanto fatto registrare dalle aree più periferiche (solo l'area montana attorno a Firenze e Prato mostra una dinamica demografica migliore, grazie al decentramento dai centri urbani). Anche l'invecchiamento della popolazione, misurato con la quota di popolazione con 75 anni e oltre, è più contenuto e in linea con la media regionale (14,4%). La quota di residenti stranieri, invece, è più bassa della media regionale (9,0% contro 11,6%), ma soprattutto mostra una particolare composizione, in cui assumono un peso elevato gli stranieri provenienti da paesi ricchi (Francia, Germania, Regno Unito, ecc.) (15,6% contro 5,1%), come accade o in alcuni luoghi periferici che hanno un'emigrazione di ritorno (ad esempio la Garfagnana) o nei luoghi molto turistici (su livelli più contenuti l'Alta Valdicecina). Molto significativa per l'Elba è la presenza di cittadini di nazionalità tedesca (9,5% degli stranieri residenti). Infine, la quota di popolazione laureata, pur inferiore alla media regionale (15,2% contro 19,2%), tende ad essere un po' più alta delle aree più periferiche, soprattutto prendendo in considerazione i laureati con 50 anni e più.

Un ultimo tratto caratteristico riguarda il luogo di nascita dei residenti. In una recente indagine diretta su un campione di toscani residenti in aree urbane e aree interne, tesa a rilevare gli stili di consumo e le dotazioni commerciali locali (Iommi e Marinari, 2025<sup>15</sup>), è stato domandato anche il Comune di nascita. A fronte di un dato medio regionale, secondo il quale il 20% dei residenti in Toscana è nato fuori regione, le aree urbane, di solito molto attrattive per le occasioni di lavoro che offrono, salgono al 22% e quelle interne scendono al 19%. Per l'isola d'Elba esso è pari al 29%, per cui quasi 1 residente su 3 è nato fuori regione.

L'Elba, quindi, mostra il profilo demografico tipico delle aree turistiche balneari, che attraggono residenti benestanti a fine carriera lavorativa, attratti dalla piacevolezza climatica e paesaggistica del luogo.

Un'ultima caratteristica distintiva dell'isola è la sua forte frammentazione amministrativa: i 31.327 residenti all'Elba, infatti, sono distribuiti su 7 Amministrazioni Comunali differenti. Dopo l'esito negativo del referendum del 2013 per la realizzazione di un unico Comune elbano, solo due piccoli enti si sono fusi per arrivare nel 2018 al Comune di Rio, mentre l'Unione dei Comuni è stata definitivamente sciolta nel 2011 e da allora non più riproposta. Si tratta di un'anomalia rispetto ad altre aree della Toscana a prevalenza di piccoli Comuni (fuori dall'Elba, il 70% dei Comuni sotto a 5mila abitanti appartiene ad un'Unione), che implica delle diseconomie sia in termini di efficienza (moltiplicazione dei costi fissi di funzionamento) che di efficacia (impossibilità di progettare politiche adeguate per l'intero territorio, minore capacità di accedere ai finanziamenti comunitari, trattamenti differenziati per cittadini e imprese insediate nel medesimo contesto) (Iommi, 2018<sup>16</sup>). Un'azione amministrativa unitaria contribuirebbe ad attenuare le difficoltà locali.

## 4.

### **Il mercato della casa, il costo dell'abitare e il costo della vita locale**

I territori fortemente turistici sperimentano una pressione particolarmente elevata sul mercato della casa, determinata dall'intensificazione della domanda turistica e dalla maggiore redditività delle locazioni brevi rispetto agli affitti a lungo termine, fenomeno che si è intensificato con l'avvento delle piattaforme digitali sul modello di Airbnb (Barron et al., 2020<sup>17</sup>, Agnoletti et al, 2024<sup>18</sup>). Tale pressione

<sup>15</sup> Iommi S., Marinari D. (2025), Le ricadute sociali e territoriali dei processi di digitalizzazione dei consumi: aree urbane e aree interne, IRPET, Rapporto valutativo per le Autorità di Gestione del POR-FESR e POR-FSE+ di Regione Toscana.

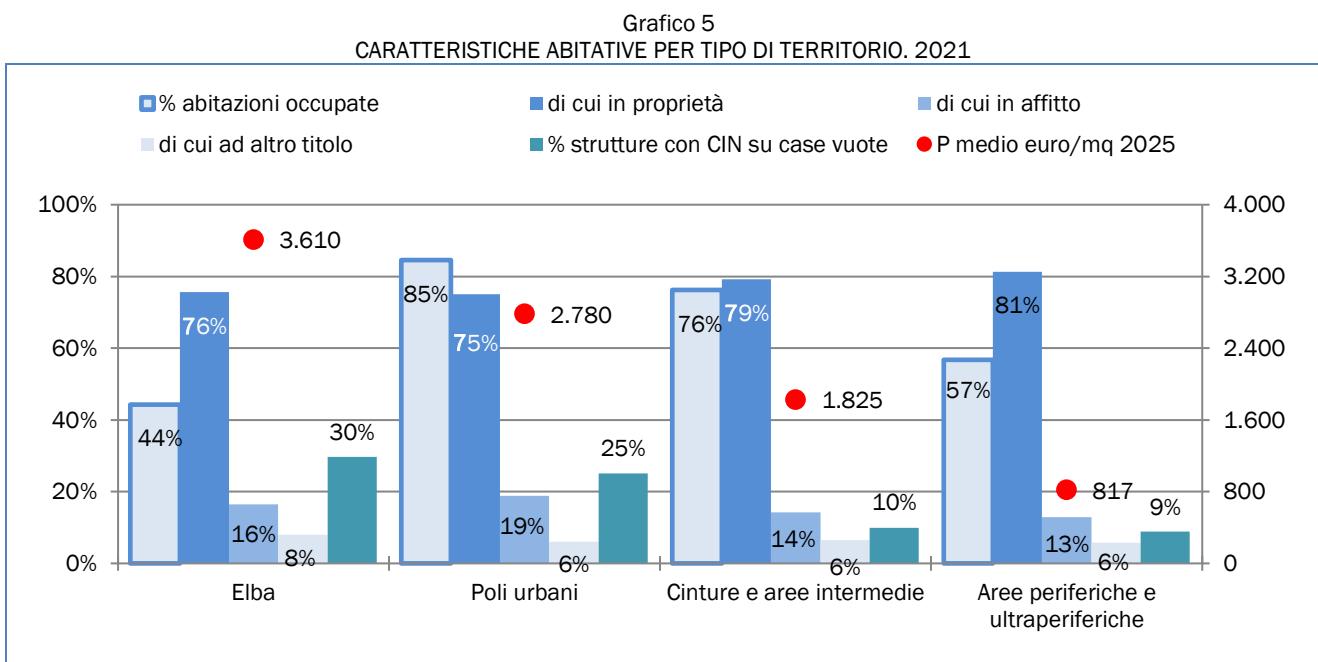
<sup>16</sup> Iommi S. (2018), Un quinquennio di fusioni di Comuni, Amministrare XLVIII, n.3, dicembre, ISSN 044-8141, pp.431-456.

<sup>17</sup> Barron K., Kung E., Proserpio D. (2020), *The Effect of Home-Sharing on House Prices and Rents: Evidence from Airbnb*, Marketing Science 40(1):23-47, <https://doi.org/10.1287/mksc.2020.1227>.

<sup>18</sup> Agnoletti C., Ferretti C., Viviani F. (2024), La diffusione degli Airbnb e i suoi riflessi sul mercato delle abitazioni: alcune evidenze dal caso italiano, IRPET, Nota di lavoro 38/2024.

si traduce in un aumento significativo dei valori immobiliari e dei canoni di locazione, spesso non accompagnato da una crescita proporzionale dei redditi dei residenti locali, con conseguente deterioramento dell'accessibilità abitativa. Parallelamente, la convenienza economica derivante dal turismo induce proprietari e investitori a riconvertire una quota crescente dello stock residenziale verso l'offerta di alloggi a breve termine, riducendo l'offerta abitativa stabile e accentuando gli squilibri strutturali tra domanda e offerta nel mercato locale.

Le dinamiche descritte, tipiche dei sistemi locali turistici, sono esasperate in una piccola isola come l'Elba, in cui le possibilità per i residenti locali di spostarsi nella seconda o terza fascia urbana, come accade sulla terraferma, sono oggettivamente minori. Alcuni dati confermano il quadro descritto (Grafico 5).



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e Immobiliare.it

Le abitazioni occupate dai residenti all'Elba, come in tutti i luoghi piccoli e molto turistici, sono inferiori alla metà dello stock (44%), un dato molto lontano da quello delle aree urbane, ma anche inferiore a quello delle aree periferiche, interessate da fenomeni di spopolamento e declino. La quota delle abitazioni occupate in proprietà, in un contesto come quello italiano in cui la proprietà della casa è molto diffusa, è piuttosto ridotta e in linea con quanto accade nelle aree urbane, piuttosto che in quelle periferiche dove i prezzi di acquisto sono generalmente più accessibili (76% contro 81%). Ne segue che sia quota delle abitazioni in affitto che quella delle abitazioni utilizzate ad altro titolo (tipicamente il comodato gratuito) risultano un po' più alte. I veri tratti discriminanti, tuttavia, sono costituiti dall'incidenza delle strutture registrate per le locazioni turistiche (strutture dotate di CIN<sup>19</sup>) e dal prezzo di compravendita delle abitazioni. Su entrambi gli indicatori l'isola d'Elba si colloca su valori molto elevati, superiori a quelli delle aree urbane e molto lontani da quelli delle aree periferiche non turistiche. Più precisamente, il numero delle strutture con CIN è pari quasi a 1/3 di quello delle case vuote, il valore immobiliare medio è di circa 3.600 euro al mq secondo il portale Immobiliare.it al 2025.

<sup>19</sup> Il CIN (Codice Identificativo Nazionale) è un codice univoco alfanumerico, assegnato dal Ministero del Turismo, per identificare in modo preciso ogni unità immobiliare destinata a locazioni turistiche o brevi e le strutture ricettive (hotel, B&B, case vacanze, ecc.). Serve a migliorare la trasparenza, la tracciabilità fiscale e il controllo delle attività di affitto turistico in Italia. Introdotto con il DL145/2023 è operativo, con obbligo di dotazione ed esposizione, dal 1° gennaio 2025.

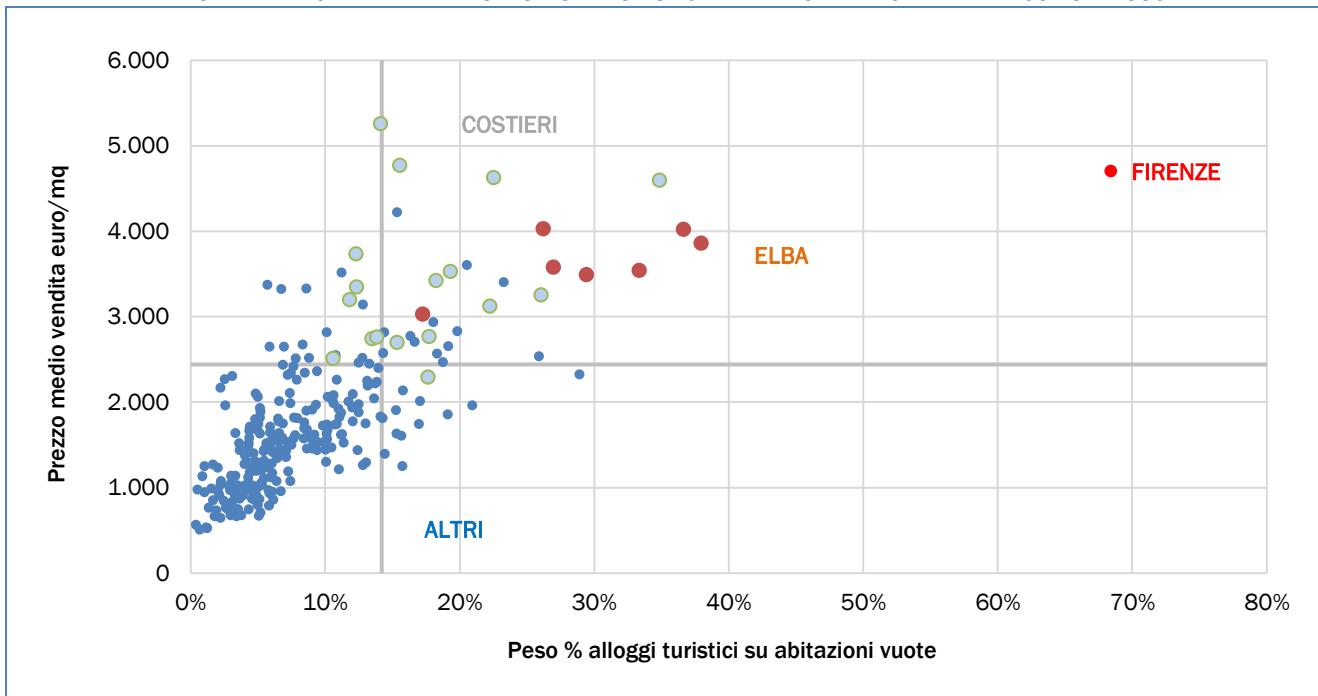
Le caratteristiche del mercato delle abitazioni elbano risultano estreme anche se confrontate con quelle dei Comuni costieri della Toscana, che hanno quindi lo stesso orientamento al turismo balneare (Tabella 6).

Tabella 6  
MERCATO IMMOBILIARE. ELBA VS COMUNI COSTIERI

Aree	% Case vuote	% Strutture con CIN su case vuote	P medio euro/mq 2025
ELBA	56%	30%	3.610
Comuni costieri	43%	17%	3.484

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, Ministero del Turismo e Immobiliare.it

Grafico 7  
RELAZIONE TRA INCIDENZA DELLE STRUTTURE TURISTICHE E I VALORI IMMOBILIARI NEI COMUNI TOSCANI

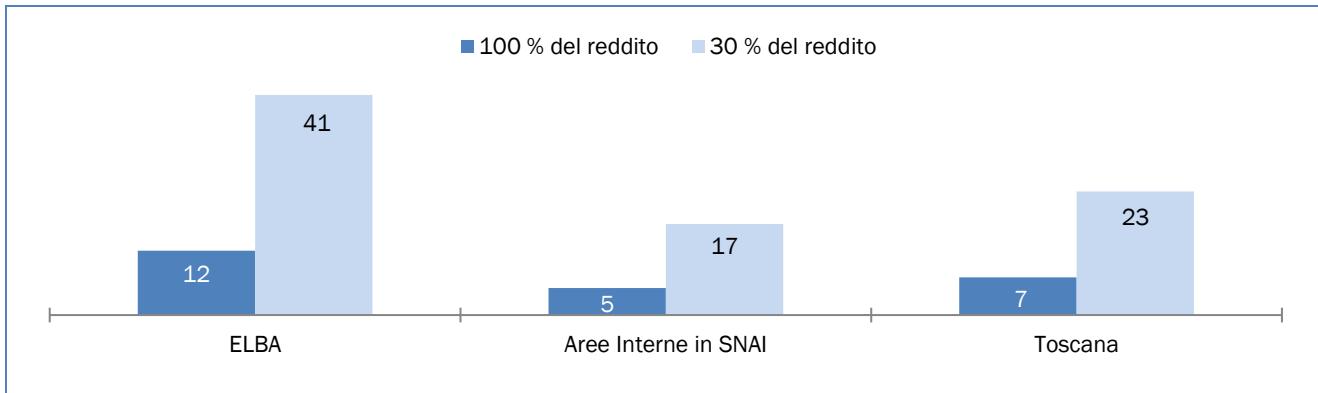


Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, Ministero del Turismo e Immobiliare.it

Nel Grafico 7, invece, emerge la chiara relazione crescente che lega l'incidenza delle strutture dotate di CIN, destinate quindi all'uso turistico, sulle abitazioni vuote e il prezzo medio di compravendita delle abitazioni. A parte il caso di Firenze, in cui la quota di case vuote è comunque più contenuta (13% del totale contro il 56% dell'Elba), nelle posizioni più elevate, che associano alta frequenza delle case vuote destinate agli affitti turistici e alti valori immobiliari, si trovano tutti i Comuni elbani e molti Comuni costieri. Tra gli elbani, Portoferraio si colloca su livelli un po' più moderati, perché è quello relativamente più caratterizzato dalla funzione residenziale.

Confrontando i valori immobiliari locali con i redditi medi dei residenti, emerge chiaramente un problema di accessibilità economica all'abitazione. Nel Grafico 8 vengono riportati due indicatori che misurano il numero di anni necessari, dato il livello di reddito medio, per pagare il costo di un'abitazione civile di 80 mq, sotto due distinte ipotesi, destinando la totalità del reddito a tale acquisto o destinandone il 30%, in linea con quanto avviene in caso di stipula dei mutui ipotecari. Le annualità richieste ai residenti all'Elba sono molto maggiori non solo rispetto a quanto accade nelle altre aree periferiche, ma anche a quanto accade in media a livello regionale.

Grafico 8  
NUMERO DI ANNUALITÀ DI REDDITO NECESSARIE PER ACQUISTARE UN'ABITAZIONE PER TERRITORIO



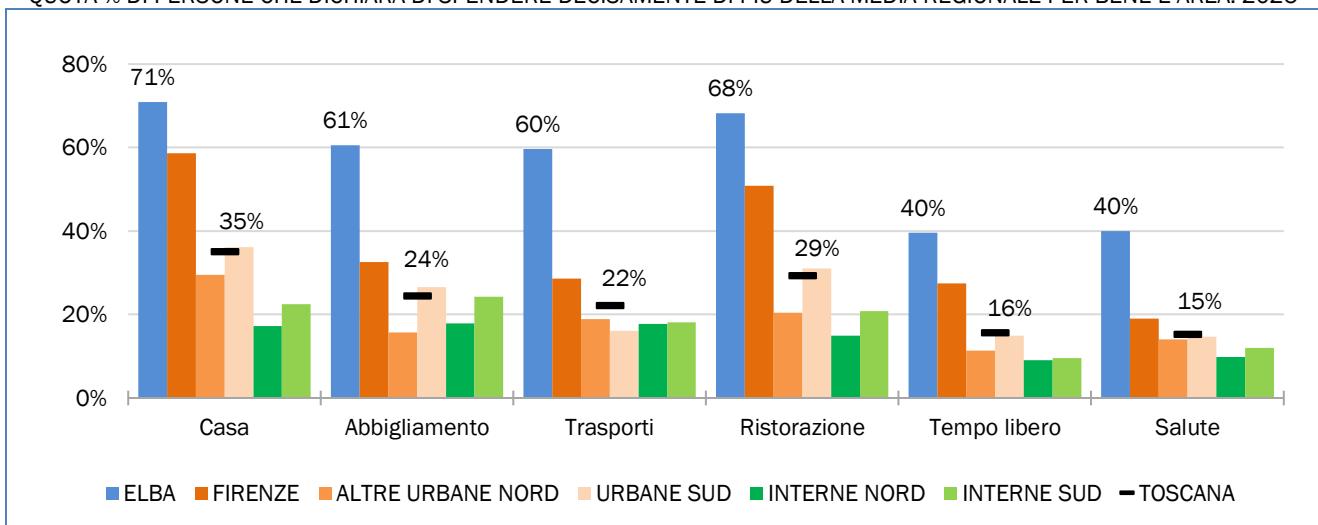
Fonte: elaborazioni su dati MEF e OMI

Le aree periferiche estremamente specializzate nel turismo, come l'Elba, soffrono dunque di un doppio svantaggio: i valori immobiliari sono spinti in alto dall'alta domanda di alloggi turistici, mentre i redditi medi da lavoro sono spinti verso il basso dall'alta incidenza di lavoro stagionale, a bassa retribuzione e precario.

A completamento dell'analisi del costo della vita locale riportiamo le risposte ottenute nella già citata indagine sulla digitalizzazione dei consumi dei residenti in Toscana (Iommi e Marinari, 2025<sup>20</sup>).

Agli intervistati è stata chiesto di valutare il costo medio locale di alcuni beni rispetto alla media regionale. Si tratta ovviamente di una percezione e non di un dato oggettivo, ma è molto significativo che per tutti i beni proposti, la quota di popolazione che ritiene di spendere decisamente di più della media regionale è sempre molto più alta del valore medio regionale, ma anche del valore dell'area fiorentina, nel caso dei residenti all'isola d'Elba (Grafico 9).

Grafico 9  
QUOTA % DI PERSONE CHE DICHIARA DI SPENDERE DECISAMENTE DI PIÙ DELLA MEDIA REGIONALE PER BENE E AREA. 2025



Fonte: elaborazioni su dati da indagine diretta

Il valore più alto è raggiunto nel caso del costo dell'abitare, con il 71% degli elbani che ritiene di spendere molto più della media regionale, ma quote elevate si registrano anche nella spesa per la ristorazione (68%), per l'acquisto di beni di abbigliamento (61%) e per i trasporti (60%). Quest'ultima voce è presumibilmente più influenzata dalla particolare morfologia del luogo più che da un diverso livello dei prezzi.

<sup>20</sup> Vedi nota 15.

## 5.

### Il mercato del lavoro e il costo della monospecializzazione turistica

Al 2022 gli addetti complessivi di tutti i settori produttivi, pubblici e privati, in condizione di lavoratore dipendente e autonomo, ammontano per l'Elba a 13.190. Rapportando il numero degli addetti a quello dei residenti si ottiene un valore leggermente inferiore alla media regionale: 42 addetti per 100 abitanti all'Elba, contro 44 di media regionale. Ciò che caratterizza fortemente l'isola, invece, è la composizione settoriale di tali addetti, decisamente orientata ai settori turistici (alloggio e ristorazione), cui si aggiungono il commercio al dettaglio, anch'esso tipico delle aree turistiche, e trasporti e logistica, spiegati dalla condizione di insularità (Tabella 10). La quota di addetti ai servizi turistici è molto elevata non solo rispetto alla media regionale (26,7% contro 10,7%), ma anche nel confronto con altri SLL specializzati nel turismo balneare. All'Elba, servizi turistici e commercio al dettaglio da soli assorbono il 38% degli addetti e, aggiungendo il settore della logistica si arriva alla metà dei lavoratori totali.

Tabella 10

COMPOSIZIONE SETTORIALE DEGLI ADDETTI COMPLESSIVI, PUBBLICI E PRIVATI, DIPENDENTI E AUTONOMI, PER SLL TURISTICI. 2022 (%)

AREE (SLL)	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Trasporti, logistica, c. ingresso	Commer. Dettaglio	Servizi turistici	<i>Di cui</i> <i>ristoraz.</i>	PA, Istruzione, Sanità	Altri servizi	Totale
ELBA	2,8%	3,7%	8,5%	12,6%	11,1%	26,7%	11,2%	17,1%	17,4%	100%
Pietrasanta	1,0%	10,4%	6,3%	6,2%	9,4%	19,2%	10,1%	11,1%	36,4%	100%
Viareggio	2,4%	16,4%	9,0%	9,2%	10,8%	13,9%	8,3%	17,9%	20,5%	100%
Castagneto	24,2%	6,9%	3,6%	3,2%	6,5%	18,2%	9,8%	7,3%	30,0%	100%
Cecina	5,6%	6,1%	8,4%	7,1%	13,0%	17,7%	11,1%	19,8%	22,3%	100%
Piombino	7,3%	17,7%	6,1%	9,5%	9,0%	12,9%	7,5%	14,5%	23,0%	100%
Rosignano	4,6%	17,0%	8,2%	8,4%	7,9%	12,9%	8,0%	16,7%	24,3%	100%
Follonica	8,8%	11,0%	7,7%	7,4%	10,6%	14,6%	8,7%	15,3%	24,7%	100%
M. Argentario	5,9%	7,2%	9,9%	8,6%	12,2%	23,9%	12,0%	11,8%	20,5%	100%
Orbetello	22,2%	4,4%	5,4%	5,1%	8,2%	14,5%	8,3%	14,2%	26,0%	100%
<b>TOSCANA</b>	<b>3,9%</b>	<b>21,1%</b>	<b>6,8%</b>	<b>10,7%</b>	<b>8,4%</b>	<b>10,7%</b>	<b>6,3%</b>	<b>18,6%</b>	<b>23,9%</b>	<b>100%</b>

In rosso i settori di specializzazione produttiva

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

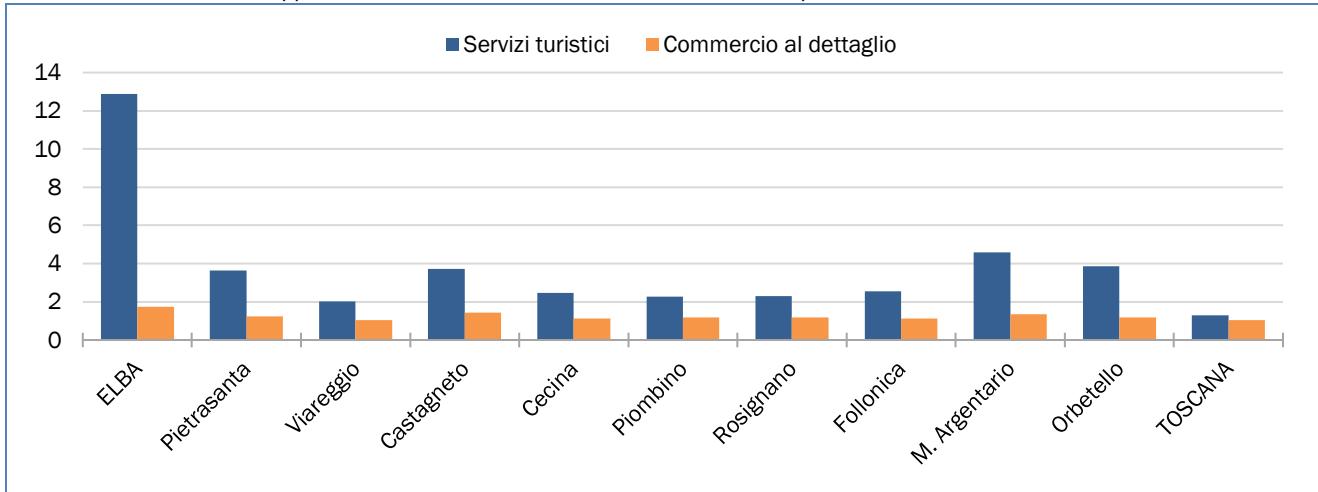
La composizione della base produttiva condiziona la qualità delle opportunità di lavoro, le attività legate al turismo balneare, infatti, soffrono infatti di una forte stagionalità, oltre ai problemi legati alle basse qualificazioni richieste, alle basse retribuzioni medie erogate e alla presenza di lavoro irregolare o semi-regolare che caratterizza ovunque i settori della ricettività e della ristorazione (ISTAT, 2024)<sup>21</sup>.

Per quanto attiene al problema della stagionalità nel comparto dei servizi turistici, nel Grafico 11 si evidenzia come la differenza tra i mesi di massima domanda di lavoro e i mesi di minima sia estremamente elevato per l'Elba (oltre 12 volte) e del tutto fuori scala rispetto a quanto accade negli altri SLL del turismo balneare. Nel settore del commercio al dettaglio, invece, il fenomeno è molto più contenuto e l'Elba ha un comportamento in linea con quello degli altri territori.

<sup>21</sup> ISTAT (2024), L'economia non osservata nei Conti Nazionali. Anni 2019-2022, Statistiche Report 18 ottobre 2024.

Grafico 11

STAGIONALITÀ DELLE OPPORTUNITÀ DI LAVORO NEI SERVIZI TURISTICI. ELBA VS ALTRI SLL DEL TURISMO BALNEARE. 2024.  
Rapporto fra il valore medio dei 5 mesi di massimo e quello dei 5 mesi di minimo



Fonte: elaborazioni su dati Regione Toscana – Comunicazioni Obbligatorie del Lavoro

Sui temi dell'evasione fiscale e dell'irregolarità del lavoro, una domanda di estrema attualità è quella relativa agli impatti sui due aspetti citati dell'affermazione delle piattaforme digitali per gli affitti turistici, di cui Airbnb è l'esempio più noto. Al momento non esistono lavori empirici solidi sul tema, ma ci possiamo aspettare che le novità agiscano in più direzioni. A differenza delle interazioni dirette tra erogatori dei servizi e clienti, le piattaforme lasciano una traccia digitale delle transazioni (prenotazioni, pagamenti), per cui, a condizione che esista un'adeguata base normativa (l'obbligo di CIN va in questa direzione), la loro affermazione potenzialmente contribuisce a ridurre i fenomeni di evasione e/o elusione fiscale. Di contro, la frammentazione spinta degli operatori potrebbe avere delle ricadute importanti soprattutto sull'utilizzo di lavoro non regolare per le attività accessorie di check-in, di pulizia e di piccola manutenzione. Fenomeni di evasione fiscale sono comunque possibili se una parte dei pagamenti avviene fuori dalla piattaforma. Rispetto agli esordi dei grandi operatori digitali, in cui l'informalità era la regola, oggi la normativa si sta progressivamente adeguando. Si tratta comunque di fenomeni da tenere monitorati.

Stante la sfavorevole composizione settoriale del tessuto produttivo locale, l'Elba risente anche di una bassa partecipazione al mercato del lavoro, di bassi livelli di occupazione e di alti di disoccupazione, soprattutto per le componenti femminile e giovanile della popolazione (Tabella 12). Sugli indicatori del mercato del lavoro la distanza tra la condizione dell'isola d'Elba e quella degli altri sistemi locali del turismo balneare è piuttosto ridotta, ma resta il fatto che gli indicatori descrivono un contesto in difficoltà. La bassa partecipazione femminile è di solito associata a contesti che offrono opportunità di lavoro solo in specifici settori industriali (la manifattura diversa dal Made in Italy), mentre tende ad essere più alta nei luoghi del terziario più stabile e qualificato (Pubblica Amministrazione), ma anche del terziario più comune (commercio al dettaglio), mentre all'Elba resta molto bassa (il 76% delle donne fra 25 e 49 anni è attiva contro l'82% di media regionale). La capacità di assorbimento della manodopera femminile da parte del tessuto produttivo locale è anch'essa bassa (il tasso di occupazione delle donne fra 25 e 49 anni è pari al 67% contro il 76% di media regionale), e il tasso di disoccupazione femminile è il più alto tra tutte le aree balneari. Elevato è anche il tasso di NEET tra 15 e 24 anni, cioè di giovani che non sono coinvolti né i percorsi di studio né in impegni lavorativi.

Tabella 12  
PRINCIPALI INDICATORI DEL MERCATO DEL LAVORO PER SLL TURISTICI. 2023 (%)

AREE (SLL)	Tasso di attività 15-64 anni	Tasso di occupazione 15-64 anni	Tasso di disoccupazione 15-64 anni	Tasso di attività Donne 25-49	Tasso di occupazione Donne 25-49	Tasso di disoccupazione Donne 25-49	NEET 15-24 anni
ELBA	76,6%	69,5%	9,3%	75,8%	67,0%	11,6%	15,6%
Pietrasanta	74,2%	67,9%	8,5%	75,3%	67,9%	9,7%	16,2%
Viareggio	77,5%	71,4%	7,9%	77,3%	70,1%	9,4%	13,2%
Castagneto	77,7%	71,5%	8,0%	77,1%	69,2%	10,2%	15,4%
Cecina	79,4%	73,3%	7,7%	79,3%	71,9%	9,3%	14,2%
Piombino	78,2%	72,2%	7,7%	76,9%	69,6%	9,6%	14,6%
Rosignano	78,5%	72,7%	7,4%	78,2%	71,1%	9,2%	14,3%
Follonica	75,5%	70,0%	7,3%	74,8%	68,4%	8,6%	15,3%
M. Argentario	71,0%	65,2%	8,2%	67,8%	61,2%	9,7%	16,5%
Orbetello	76,3%	71,0%	6,9%	77,7%	71,8%	7,6%	15,8%
<b>TOSCANA</b>	<b>81,3%</b>	<b>76,3%</b>	<b>6,2%</b>	<b>81,7%</b>	<b>75,8%</b>	<b>7,2%</b>	<b>11,5%</b>

In rosso i valori peggiori per ciascun indicatore

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

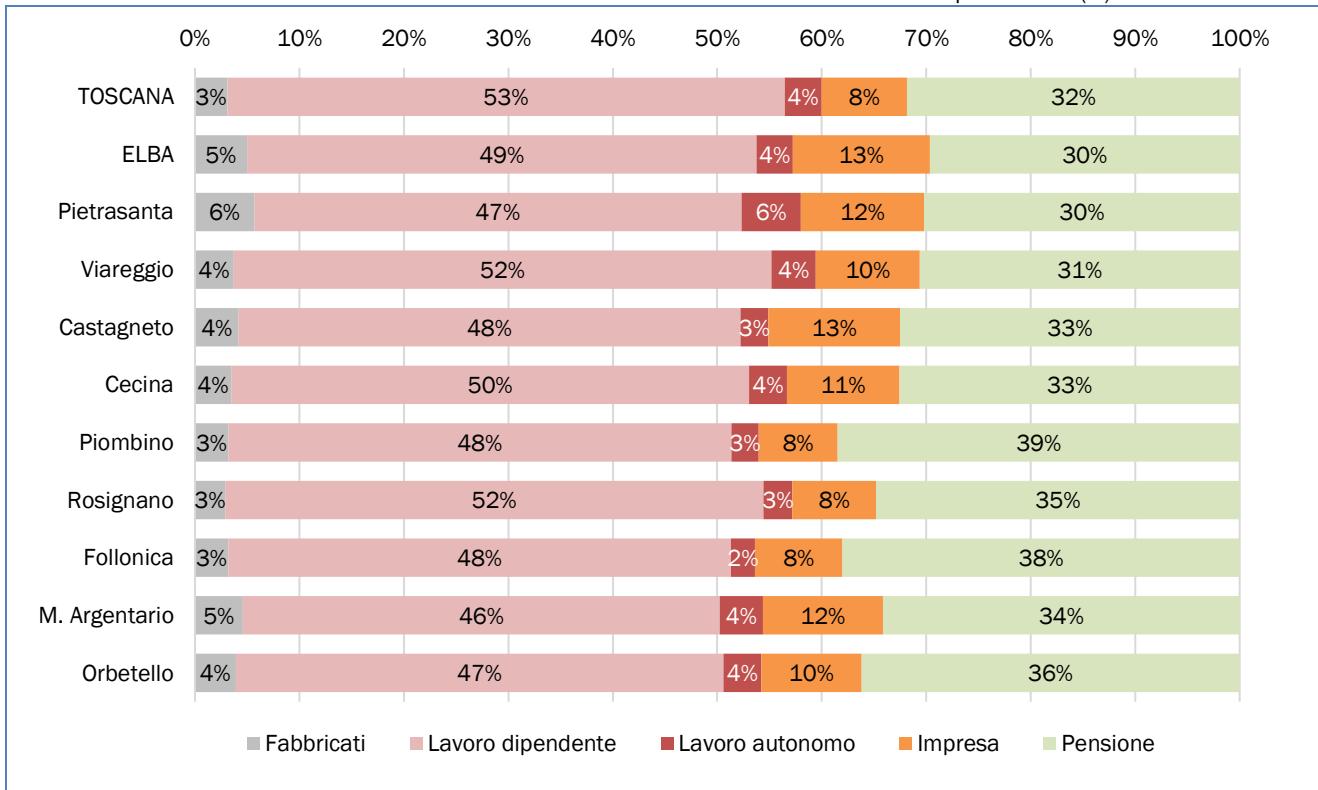
Calcolando un indice sintetico del tipo Mazziotta-Pareto (2016)<sup>22</sup> degli indicatori presentati in tabella, si ottiene un ranking dei territori per grado di debolezza del mercato del lavoro decrescente. In questo ordinamento, l'isola d'Elba risulta al 4° posto su 48 SLL toscani, quindi tra i più critici. Prima dell'Elba si trovano i sistemi locali di Monte Argentario, Pomarance e Pietrasanta. Si tratta in genere di territori caratterizzati da opportunità di lavoro in settori fortemente stagionali (turismo e, per Pomarance anche agricoltura), in cui sono frequenti i contratti a tempo determinato e part-time (soprattutto nella ristorazione), in cui le retribuzioni medie del lavoro dipendente sono basse e il lavoro sommerso frequente. Le opportunità lavorative come lavoratore dipendente sono dunque scarse e di bassa qualità.

Il quadro descritto trova conferma nell'analisi della composizione e del livello dei redditi dei residenti.

Il Grafico 13 illustra la composizione per fonte del reddito. Rispetto alla media regionale, l'Elba, in linea con quanto accade anche negli altri sistemi locali del turismo balneare, mostra un'incidenza maggiore sia dei redditi provenienti dai fabbricati (5% contro 3%) che di quelli derivanti da attività d'impresa (13% contro 8%). Di contro, la quota proveniente dal lavoro dipendente è più contenuta per i motivi già ricordati (49% contro 53%), mentre quella da lavoro autonomo è in linea con la media regionale. Infine, la quota di redditi da pensione, diversamente da quasi tutti gli altri sistemi turistici, è più bassa della media regionale (30% contro 32%).

<sup>22</sup> Mazziotta M., Pareto A. (2016), *On a generalized non-compensatory composite index for measuring socio-economic phenomena. Social Indicators Research*, 127, 983-1003

Grafico 13  
COMPOSIZIONE DEL REDDITO MEDIO COMUNUALE PER FONTE. Anno di imposta 2023 (%)



Fonte: elaborazioni su dati MEF

Ancora più significativa è l'analisi dell'importo medio delle diverse tipologie di reddito (Tabella 14).

Tabella 14  
REDDITO MEDIO PER TIPOLOGIA. ELBA, SLL BALNEARI E VALORI CARATTERISTICI. 2023 (%)

AREE (SLL)	Reddito medio da lavoro dipendente	Reddito medio da lavoro autonomo	Reddito medio da attività d'impresa	Reddito medio da pensione	Reddito medio totale
ELBA	<b>19.360</b>	<b>69.501</b>	<b>24.227</b>	<b>20.741</b>	<b>21.894</b>
Altri SLL balneari	21.171	67.640	22.293	20.951	22.694
Valore 1° quartile	21.079	59.074	19.745	19.372	21.686
Valore mediano	21.832	64.405	21.620	20.408	22.188
Valore 3° quartile	22.847	69.546	24.407	21.620	23.486

Fonte: elaborazioni su dati MEF

Confrontando i valori dell'Elba con quelli degli altri sistemi locali del turismo balneare e con alcuni valori caratteristici della distribuzione, emerge come la retribuzione media del lavoro dipendente sia particolarmente bassa, inferiore al valore del primo quartile (valore sotto al quale si colloca il 25% dei casi analizzati) e addirittura del 1° decile (primi 10 casi), mentre i redditi medi da lavoro autonomo e da impresa sfiorano il 3° quartile (75% dei casi) e i redditi medi da pensione sono di poco superiori al valore mediano. Il reddito medio complessivo risulta pertanto di poco superiore al 1° quartile.

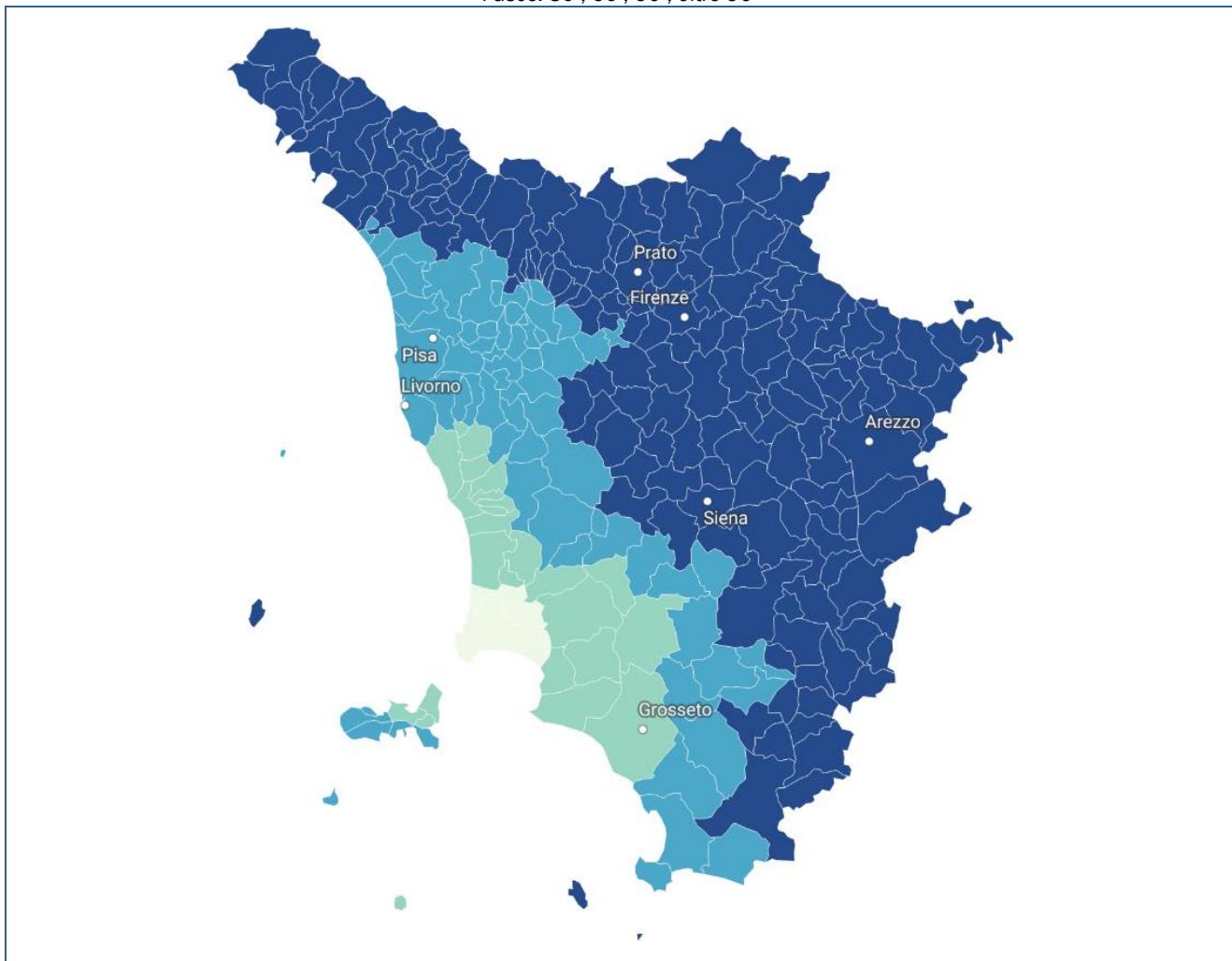
Il mercato del lavoro elbano si caratterizza pertanto per il peso dei lavoratori dipendenti a bassa retribuzione, in cui la bassa retribuzione deriva dalla combinazione tra livello della retribuzione oraria (euro per ora), intensità di lavoro (ore lavorate, mesi lavorati) e grado di regolarizzazione del lavoro (redditi dichiarati). Questa caratteristica fa sì che il rapporto interdecilico (il valore del 9° decile di reddito diviso il valore del 1° decile), che è una misura della diseguaglianza, risulti particolarmente elevato, pari a 21 contro la media regionale pari a 17.

## 6.

### La difficile mobilità territoriale e il problema della sostenibilità

Quando i sistemi economici monospecializzati si trovano sulla terraferma, i residenti possono ampliare le loro opportunità di studio e lavoro con gli spostamenti pendolari, che consentono di raggiungere con un tempo di viaggio sostenibile (ipotizziamo di massimo 60 minuti per tratta) sia i servizi che non sono presenti nel luogo di residenza, come l'istruzione superiore e/o universitaria, sia opportunità di lavoro in altri settori. Nel caso delle isole, come nel caso di aree montane particolarmente remote, questa mobilità verso l'esterno è di fatto estremamente difficile, perché troppo costosa in termini di tempo e, non di rado, anche in termini monetari.

Carta 15  
COMUNI RAGGIUNGIBILI DA PIOMBINO PER FASCIA DI DISTANZA IN MINUTI DI VIAGGIO. 2021  
Fasce: 30', 60', 90', oltre 90'



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Utilizzando la matrice ISTAT delle distanze tra Comuni, con i tempi effettivi di spostamento calcolati al 2021, si evidenzia che il punto di arrivo sulla terraferma più vicino per l'Elba, Piombino, si trova a sua volta in posizione decentrata rispetto alle aree di maggior insediamento della regione, per cui l'unica città capoluogo raggiungibile entro i 60 minuti di spostamento è Grosseto (57 minuti), mentre per raggiungere Livorno ne occorrono 70 e per Pisa 73 e ben 116 minuti per Firenze. A queste distanze, già proibitive, occorre poi aggiungere il tempo dello spostamento dall'isola. Il punto più vicino, Portoferraio, dista da Piombino, secondo la fonte ISTAT, 45 minuti.

Le distanze mostrate evidenziano una oggettiva difficoltà a muoversi dall'isola con forme di pendolarismo giornaliero.

I dati effettivi relativi ai pendolari per motivi di lavoro confermano quanto evidenziato. Sul totale di 9.950 pendolari per lavoro<sup>23</sup> rilevati dall'ISTAT nell'isola d'Elba al 2021, il 95% ha per destinazione un altro Comune elbano, un ulteriore 2% va a Livorno e un aggiuntivo 1% a Piombino.

Esistono poi alcuni flussi in ingresso dalla terraferma verso l'isola, per un totale di 248 pendolari, provenienti per il 75% da Piombino, Campiglia, Livorno e Pisa.

Con i dati forniti da Regione Toscana sugli iscritti ai percorsi scolastici dell'obbligo si conferma che anche la mobilità per studio fuori dall'isola è un fenomeno quasi inesistente, che coinvolge l'1% degli alunni del ciclo primario e secondario di I grado e il 7% di quelli del secondario di II grado (scuole superiori), le cui principali destinazioni sono Piombino e Livorno. La frequenza dei corsi universitari, infine, è spesso associata alla condizione di studente fuori sede.

I trasporti da e per l'isola non sono semplici, sia perché sempre condizionati dalle condizioni meteorologiche, sia a causa dei progressivi interventi di taglio del numero dei collegamenti e delle tariffe agevolate. Fra 2024 e 2025, ad esempio, la stampa locale ha dedicato molto spazio alle proteste per l'abolizione sia del numero di navi giornaliere<sup>24</sup>, sia delle tariffe agevolate per il trasporto dell'auto sull'isola da parte di lavoratori non residenti, soprattutto del comparto scuola, che denuncia un trattamento differenziato rispetto ai lavoratori di sanità, sicurezza e giustizia<sup>25</sup>.

Il tema dell'accesso con l'auto tocca poi un altro problema fortemente connesso alla mobilità sulle piccole isole, dove le ragioni della sostenibilità ambientale e della protezione di contesti fragili e di valore spingerebbero invece verso politiche di riduzione della mobilità su mezzo privato, a favore di trasporti collettivi e a basso impatto ambientale. Sul tema, che qui possiamo solo accennare, ricordiamo due contributi, uno più orientato all'analisi dei problemi (Legambiente, 2023)<sup>26</sup> e l'altro ad elaborare una visione strategica per il futuro (Acqua dell'Elba, 2021)<sup>27</sup> che concordano su alcuni punti qualificanti. Le principali criticità su cui concentrare interventi innovativi vengono identificate in 6 ambiti: 1) il consumo di suolo, legato alla pressione edilizia da domanda turistica, da fermare e sostituire con pratiche di rigenerazione dell'esistente; 2) la gestione dei rifiuti, che ha notevoli picchi stagionali, da ridurre tramite pratiche di riduzione a monte e intensificazione della raccolta differenziata; 3) la risorsa idrica, sottoposta a stress da domanda turistica estiva, da tutelare tramite interventi di riuso, depurazione e riduzione delle perdite della rete; 4) il fabbisogno energetico da coprire sempre più con produzione da fonti rinnovabili, affiancata da interventi di efficientamento energetico; 5) la vulnerabilità idro-geologica del territorio, da ridurre con interventi di prevenzione del rischio; 6) l'impatto della mobilità privata, da contenere tramite il potenziamento del trasporto pubblico in forma sostenibile. Gli investimenti verso una maggiore sostenibilità sono necessari anche per mantenere l'attrattività dell'isola, che è soprattutto di tipo ambientale e paesaggistico.

<sup>23</sup> La definizione di pendolare utilizzata da ISTAT è la seguente: persone residenti in famiglia o in convivenza che, almeno tre giorni a settimana si recano al luogo abituale di lavoro partendo dall'alloggio di residenza e rientrando nello stesso.

<sup>24</sup> Elba Report (2024), Trasporti marittimi: la riduzione delle corse è insostenibile per abitanti e lavoratori, 21 novembre

<sup>25</sup> Bramanti S. (2025), Supplenti a rischi senza tariffe ridotte, Il Tirreno 27 maggio

<sup>26</sup> Battistelli F., Minutolo A., Nanni G., Laurenti M., Montiroli C., Tomassetti L., Petracchini F. (2023), Isole sostenibili. Suolo, rifiuti, acqua, energia, mobilità, depurazione. Le sfide della sostenibilità nelle isole minori, Edizione 2023, Legambiente, ISBN 978-88-6224-028-4

<sup>27</sup> Acqua dell'Elba (2021), Manifesto Elba 2035. Percorso partecipativo per lo sviluppo sostenibile

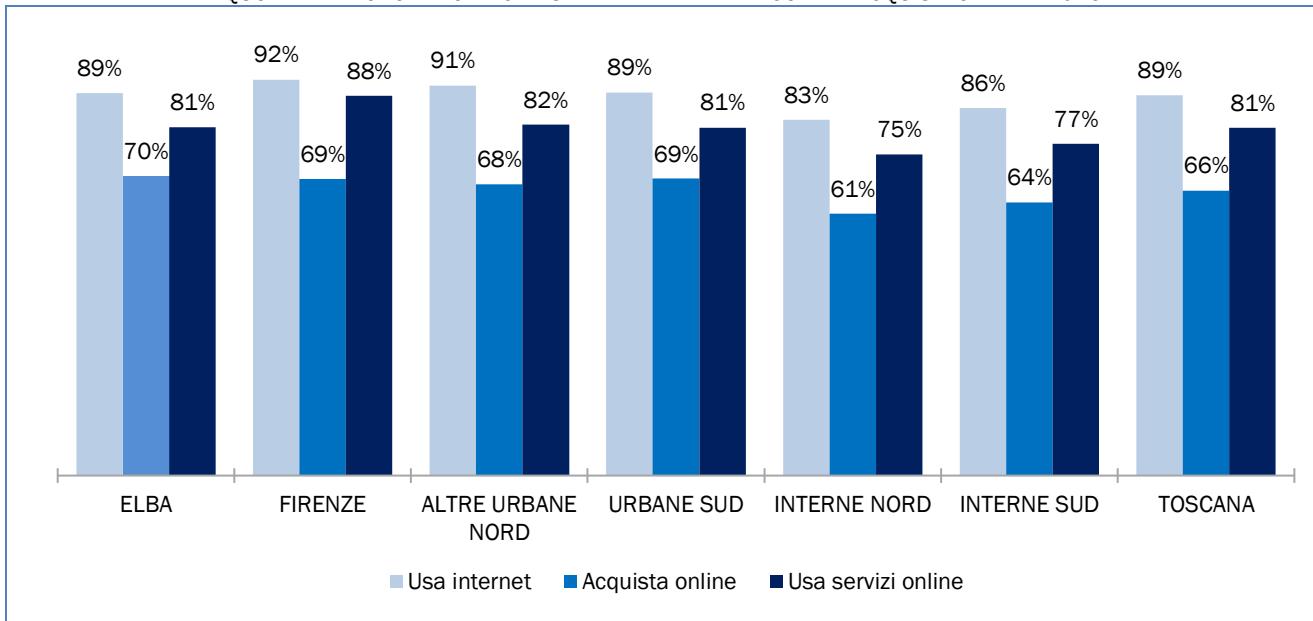
## 7.

### Alcune opinioni dei residenti sull'evoluzione dei servizi e le criticità locali

A chiusura dell'analisi riportiamo alcune opinioni dei residenti, rilevate con l'indagine già ricordata sulla digitalizzazione dei consumi (Iommi e Marinari, 2025)<sup>28</sup>.

Riportiamo le risposte relative sia all'uso di internet sia all'effettuazione di acquisti *online*, che possiamo ritenere un uso più sofisticato dei servizi digitali (Tabella 16).

Grafico 16  
QUOTA % DI POPOLAZIONE CHE UTILIZZA INTERNET E COMPIE ACQUISTI ONLINE. 2025



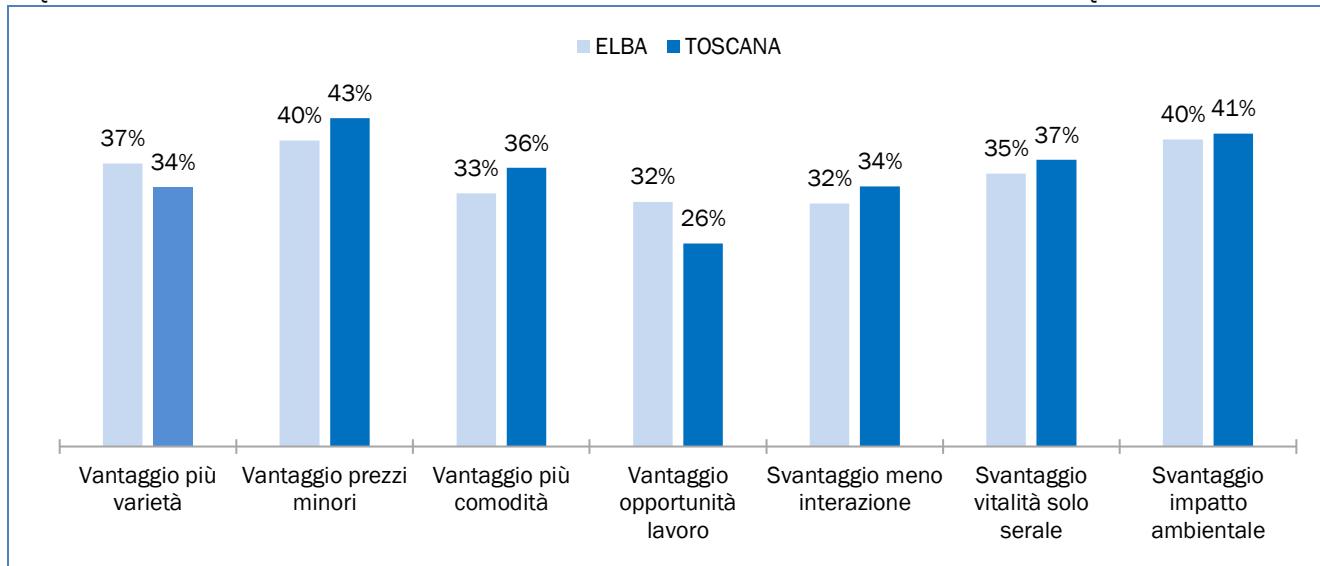
Fonte: elaborazioni dati da indagine diretta

L'uso di internet è ormai molto diffuso, a livello medio regionale l'89% degli intervistati ne fa uso per le attività quotidiane e gli usi più diffusi sono quelli legati alla comunicazione interpersonale (messaggistica, telefonate, e-mail) e alle attività sui social network. Una quota minore sono invece gli intervistati che acquistano beni e servizi *online*, il 66% del totale sempre come dato medio regionale. Tali dati sono in generale più alti nelle aree urbane piuttosto che nelle aree periferiche, ovvero ha quote elevate sia di utilizzatori di internet (89%) che, soprattutto, di acquirenti *online* (70%) e di fruitori di servizi *online* (81%). Questo esito è spiegato sia da una struttura per età della popolazione un po' più giovane rispetto alla media delle aree periferiche, sia probabilmente da una maggiore utilità dei servizi *online*, data la difficile accessibilità locale (anche le classi di età più elevate hanno infatti quote di utilizzo maggiori). Questa caratteristica, tuttavia, evidenzia come le nuove tecnologie possono contribuire a contenere alcune delle criticità dell'isola, come l'accesso ad alcuni servizi.

In merito a vantaggi e svantaggi associati agli acquisti *online*, le risposte dei residenti all'Elba sono in genere in linea con il dato medio regionale (Grafico 17).

<sup>28</sup> Vedi nota 15

Grafico 17  
QUOTA % DI POPOLAZIONE CHE RITIENE MOLTO IMPORTANTI ALCUNI SVANTAGGI E VANTAGGI DEGLI ACQUISTI ONLINE. 2025



Fonte: elaborazioni dati da indagine diretta

Un piccolo scarto in positivo si registra nella quota di coloro che apprezzano la maggiore varietà di beni e servizi cui è possibile accedere (37% contro 34%) e di coloro che ritengono che con le nuove tecnologie possano nascere nuove occasioni di lavoro (32% contro 26%), che abbiamo visto essere uno dei punti deboli dell'economia locale. Coloro che dichiarano possibili svantaggi, invece, sono sempre leggermente sotto la quota media regionale.

Alla domanda relativa ai principali cambiamenti percepiti nell'ultimo decennio nell'offerta commerciale locale, l'Elba si colloca in posizione intermedia fra aree urbane e aree interne. Nelle città più vivaci, che hanno beneficiato anche della grande crescita dei flussi turistici, come è il caso di Firenze, la quota maggioritaria dei rispondenti (65%) ha dichiarato di aver notato fenomeni di sostituzione commerciale, tipicamente la vendita al dettaglio di alcuni beni (abbigliamento, calzature, ecc.) è stata sostituita da servizi ricettivi e di ristorazione, più che di rarefazione dell'offerta. Al contrario, nelle aree periferiche è maggioritaria la quota di coloro che dichiarano di aver percepito fenomeni di desertificazione commerciale (54% dei rispondenti nelle aree interne settentrionali), che in alcuni casi sono addirittura precedenti all'affermazione delle nuove tecnologie digitali (6% nelle aree interne settentrionali). All'Elba, probabilmente in zone diverse, i rispondenti hanno percepito fenomeni più misti, con una leggera prevalenza di fenomeni di sostituzione su quelli di rarefazione (44% contro 40%) e di mantenimento della vivacità precedente (9%) (Tabella 18).

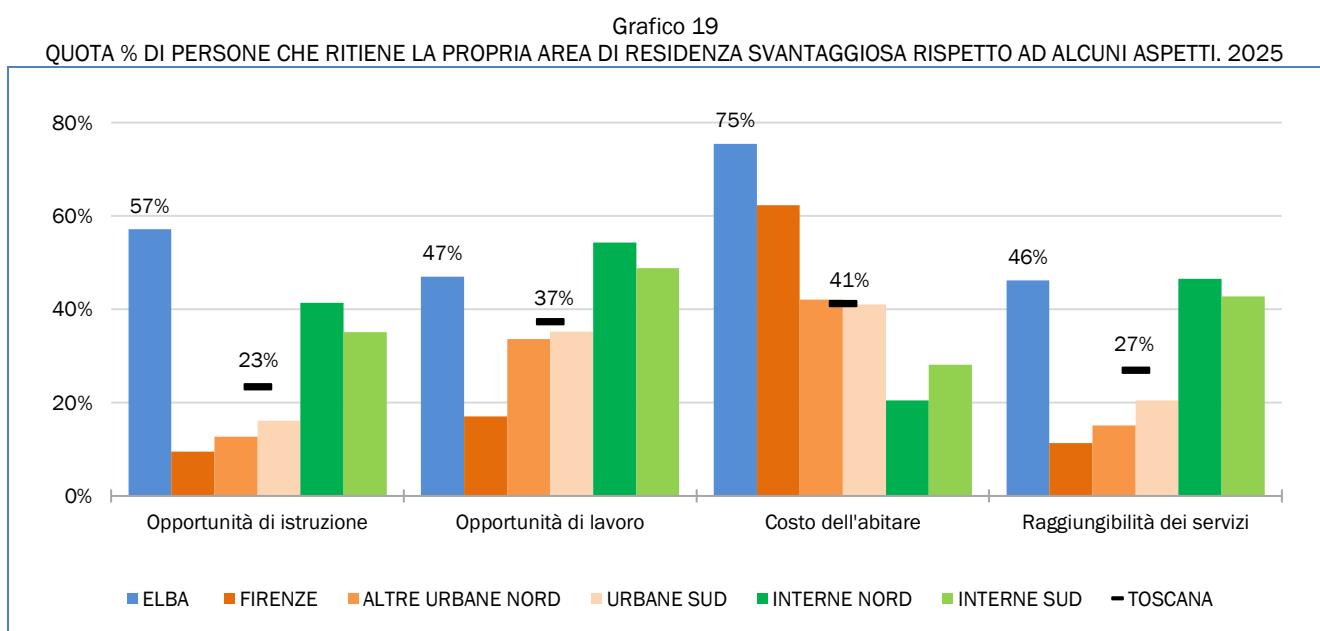
Tabella 18  
QUOTA % DI RISPONDENTI PER TIPO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO COMMERCIALE LOCALE. 2025

AREE	Sostituzione commerciale	Rarefazione commerciale	Nessun cambiamento, commercio rimasto vivace	Nessun cambiamento, commercio già in declino	Altri cambiamenti	Totale
ELBA	44%	40%	9%	7%	1%	100%
FIRENZE	65%	23%	6%	3%	2%	100%
ALTRE URBANE NORD	49%	35%	10%	4%	2%	100%
URBANE SUD	53%	34%	7%	4%	2%	100%
INTERNE NORD	32%	54%	5%	6%	3%	100%
INTERNE SUD	41%	45%	6%	7%	2%	100%
TOSCANA	48%	38%	7%	5%	2%	100%

Fonte: elaborazioni dati da indagine diretta

L'ultima domanda che prendiamo in considerazione è relativa ad una valutazione sintetica di vantaggi e svantaggi della propria aria di residenza rispetto a 4 temi, che sono le opportunità di istruzione e lavoro, l'accessibilità economica della casa e la raggiungibilità dei principali servizi. In particolare nel Grafico 19 si rappresenta la quota di coloro che ha dichiarato la propria zona svantaggiosa per gli aspetti citati.

Complessivamente le aree tendono a dividersi in due gruppi: aree periferiche e aree urbane. Nelle prime, è superiore alla media la quota di coloro che dichiarano svantaggi per le opportunità di studio e lavoro e per l'accessibilità ai servizi, ma inferiore per l'accessibilità economica della casa; nelle aree urbane, soprattutto nel caso di Firenze, la posizione rispetto alla media regionale si inverte. Nel caso dell'Elba, invece, la quota degli intervistati che ritiene il proprio luogo di residenza svantaggioso (almeno rispetto ai temi considerati) è sempre superiore alla media regionale, perché l'isola somma gli svantaggi delle aree molto periferiche (distanza dalle opportunità e dai servizi) a quelli delle aree a forte domanda (elevato costo dell'abitare).



Si tratta di una combinazione particolarmente sfavorevole che richiede interventi di mitigazione. Da un lato le nuove tecnologie possono in parte compensare la distanza dai principali poli di offerta di servizi, dall'altro politiche mirate possono facilitare l'accesso alla casa per i residenti e i lavoratori temporanei.