

Variante S.S.1 Aurelia – Variante in Comune di Massa
1°Lotto (Canal Magro – Stazione).

PROGETTO DEFINITIVO

COD. FI397

PROGETTAZIONE: RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO PROGETTISTI	MANDATARIA: 	MANDANTI:  
IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: Ing. Andrea Renso – TECHNITAL Ordine Ingegneri Provincia di Verona n. A2413	IL PROGETTISTA: GRUPPO DI PROGETTAZIONE: COORDINAMENTO PROGETTAZIONE, PROGETTAZIONE STRADALE, GEOTECNICA ED OPERE STRUTTURALI: Ing. Marcello Mancone – POLITECNICA ordine ingegneri Provincia di Firenze n.5723	
IL GEOLOGO: Geol. Pietro Accolti Gil – POLITECNICA Ordine Geologi Regione Toscana n° 728	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: Arch. Paola Gabrielli – POLITECNICA ordine Architetti Provincia di Bologna n. 2921	
IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: Ing. Marcello Mancone – POLITECNICA ordine ingegneri Provincia di Firenze n.5723	CANTIERIZZAZIONE E FASI ESECUTIVE: Ing. Alessio Gori – POLITECNICA ordine ingegneri Provincia di Firenze n.5969	
VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO: Ing. Raffaele Franco Carso	IDROLOGIA ED IDRAULICA: Ing. Alessandro Cecchelli – POLITECNICA ordine ingegneri Provincia di Grosseto n.760	
PROTOCOLLO:	DATA:	COLLABORATORI DI PROGETTO: Ing. Massimo Palermo – POLITECNICA Ing. Mattia De Caro – POLITECNICA Ing. Giulio Melosi – POLITECNICA Geom. Franco Mariotti – POLITECNICA

00 – INQUADRAMENTO

Relazione sulle ricadute socio-economiche

CODICE PROGETTO PROGETTO LIV. PROG. N. PROG. DPFI10 D 1901		NOME FILE 0011_T00EG00GENRE04A		PROGR. ELAB. 0011	REV. A	SCALA: -
CODICE ELAB. T00EG00GENRE04						
D						
C						
B						
A	EMISSIONE	03/2024	POLITECNICA	P.GABRIELLI	P.GABRIELLI	A.RENSO
REV.	DESCRIZIONE	DATA	SOCIETA'	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

“ Variante s.s 1 Aurelia”

“Variante in Comune di Massa 1°Lotto (Canal Magro – Stazione)”

Progetto Definitivo

Relazione sulle ricadute socio-economiche

**RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI DEL MASE- CTVA REGISTRO UFFICIALE U.0002206
del 20-02-2024**

NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI V.I.A

SOMMARIO

1	PREMESSA	1
2	INQUADRAMENTO DEL CONTESTO IN SINTESI.....	2
2.1	Inquadramento demografico del contesto provinciale.....	2
2.1.1	Inquadramento demografico del comune di Massa	5
2.2	Inquadramento economico del contesto provinciale	6
3	LE POSSIBILI RICADUTE SOCIO-ECONOMICHE DEL PROGETTO SUL TERRITORIO	9

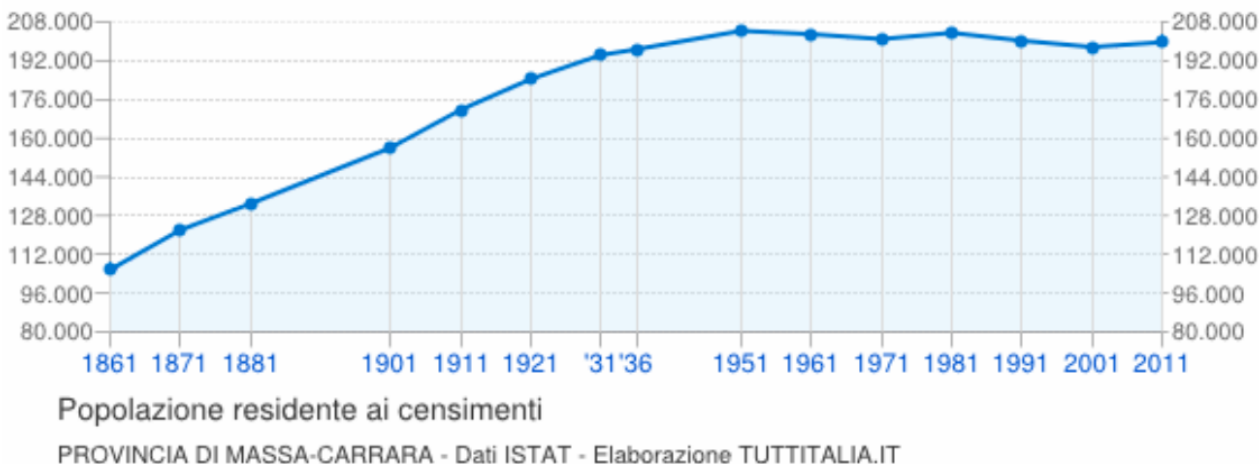
1 PREMESSA

Il presente elaborato descrive le ricadute socio-economiche derivanti dalla realizzazione del progetto definitivo della Variante SS 1 Aurelia - Variante in Comune di Massa 1°Lotto (Canal Magro – Stazione) in comune di Massa.

2 INQUADRAMENTO DEL CONTESTO IN SINTESI

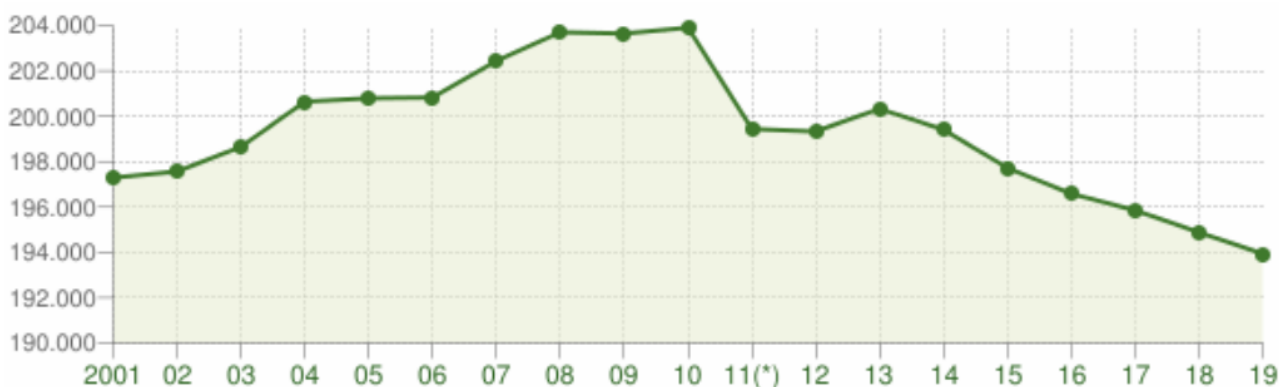
2.1 Inquadramento demografico del contesto provinciale

L'andamento demografico della popolazione residente nel territorio provinciale aveva assistito a un costante incremento dal 1861 al 1951 e quindi a una condizione di sostanziale stabilità (anche se in lieve calo) dagli anni '50 al 2011.



I censimenti della popolazione italiana hanno avuto cadenza decennale a partire dal 1861 ad oggi, con l'eccezione del censimento del 1936 che si tenne dopo soli cinque anni per regio decreto n.1503/1930. Inoltre, non furono effettuati i censimenti del 1891 e del 1941 per difficoltà finanziarie il primo e per cause belliche il secondo.

Analizzando i dati demografici emerge che dal dopoguerra a oggi la popolazione provinciale è rimasta pressoché invariata: allo spopolamento iniziato negli anni '30 in Lunigiana, almeno fino agli anni '80 si opponeva la forte crescita demografica registrata nella zona costiera apuana. Poi si è assistito a una sostanziale stabilità con un forte calo tra gli inizi del 1980 e la fine degli anni '90 nel Comune di Carrara in parte compensato dal modesto trend in crescita nei limitrofi comuni di Massa e Montignoso. Il fenomeno dell'emigrazione e il saldo naturale negativo (con valori molto bassi anche rispetto ai valori regionali e nazionali), insieme al conseguente invecchiamento della popolazione e al mancato ricambio generazionale incidono pesantemente sulla struttura demografica e quindi sullo sviluppo socio-economico del territorio. Dal seguente grafico risulta evidente un trend in forte calo dal 2011 al 2019.



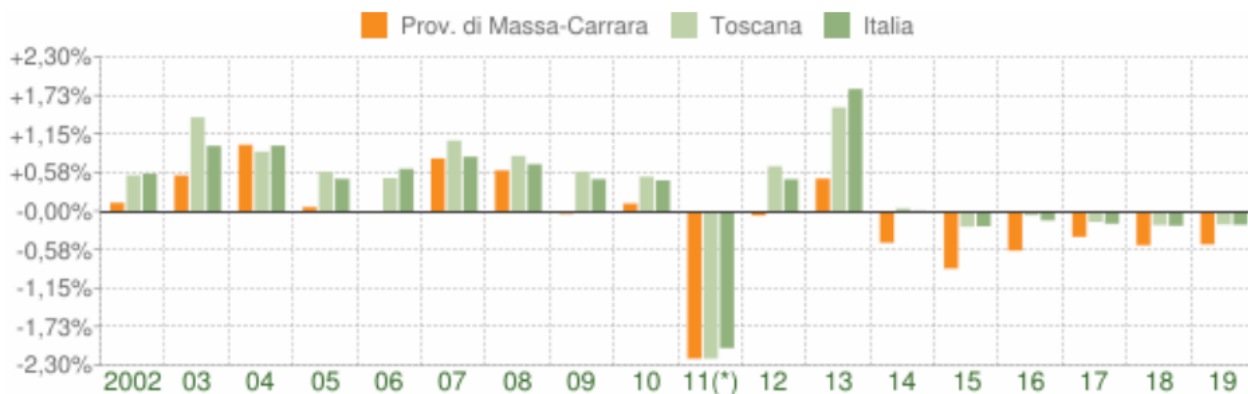
Andamento della popolazione residente

PROVINCIA DI MASSA-CARRARA - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

Andamento demografico della popolazione residente in provincia di Massa-Carrara dal 2001 al 2019. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno.

Le variazioni annuali della popolazione della provincia di Massa-Carrara espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della regione Toscana e dell'Italia evidenziano che nella Provincia nel 2012 e quindi dal 2014 al 2019 i valori percentuali risultano negativi in modo significativo rispetto ai dati regionali e nazionali.



Variazione percentuale della popolazione

PROVINCIA DI MASSA-CARRARA - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

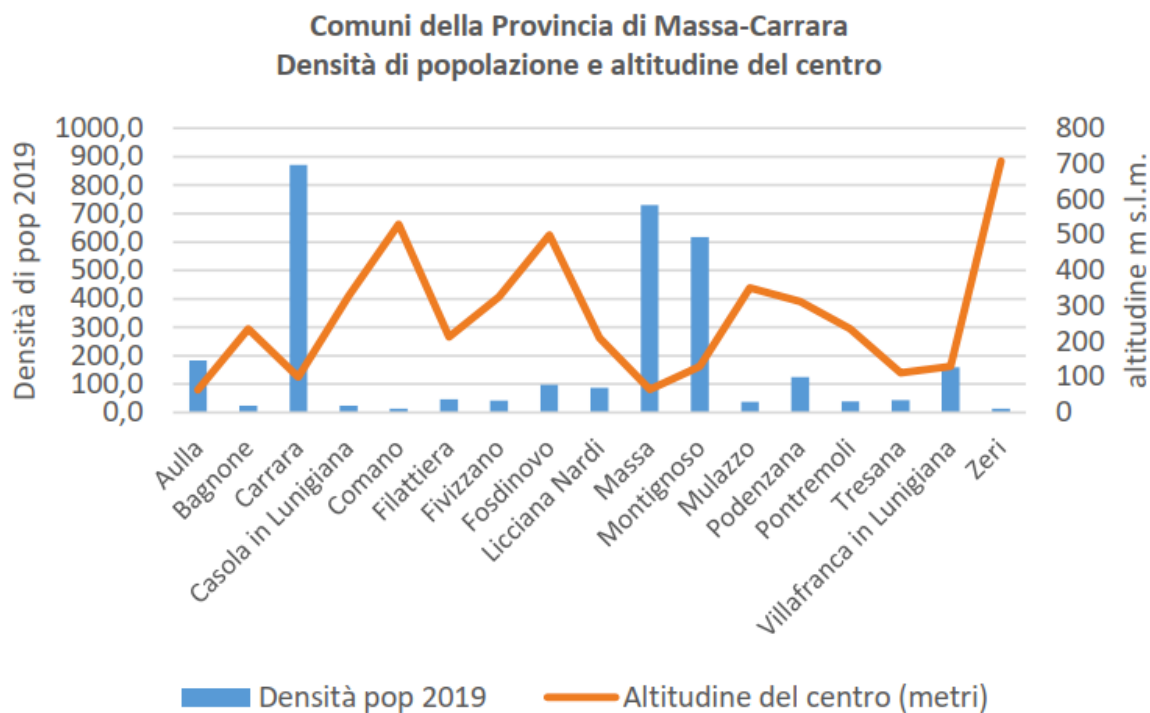
I seguenti dati ricavati dal sito dell'ISTAT evidenziano che i Comuni costieri (Massa, Carrara, Montignoso) si estendono per circa 181,8 kmq (il 16,0% del totale) ed ospitano, al 2019, il 72,7% della popolazione provinciale (nel 2011 tale percentuale era di circa il 72%).

Denominazione	Superficie territoriale (kmq) al 01/01/2019	Popolazione legale 2011 (09/10/2011)	Popolazione residente al 31/12/2019	Zona altimetrica	Altitudine del centro (metri)	Comune litoraneo	Grado di urbanizzazione	Zone costiere	Densità pop 2019
Aulla	59,99	11.284	10.957	3	64	0	2	0	182,6
Bagnone	73,94	1.926	1.788	1	236	0	3	0	24,2
Carrara	71,28	64.689	62.146	2	100	1	2	1	871,9
Casola in Lunigiana	41,54	1.003	994	1	328	0	3	0	23,9
Comano	53,83	755	690	1	530	0	3	0	12,8
Filattiera	48,78	2.361	2.243	1	213	0	3	0	46,0
Fivizzano	181,12	8.267	7.478	1	326	0	3	0	41,3
Fosdinovo	48,39	4.971	4.750	3	500	0	3	0	98,2
Licciana Nardi	55,68	4.955	4.870	1	210	0	3	0	87,5
Massa	93,84	68.856	68.514	2	65	1	1	1	730,1
Montignoso	16,71	10.226	10.315	2	130	1	2	1	617,3
Mulazzo	62,51	2.566	2.333	1	351	0	3	0	37,3
Podenzana	17,10	2.142	2.144	3	312	0	3	0	125,4
Pontremoli	182,52	7.633	7.099	1	236	0	3	0	38,9
Tresana	44,45	2.085	1.934	3	112	0	3	0	43,5
Villafranca in Lunigiana	29,32	4.730	4.675	1	130	0	3	0	159,4
Zeri	73,62	1.201	1.004	1	708	0	3	0	13,6
TOT	1154,6	199650	193934						

Legenda

Zona altimetrica	1=Montagna interna; 2=Montagna litoranea; 3=Collina interna; 4=Collina litoranea; 5=Pianura
Altitudine del centro (metri)	Altitudine s.l.m. (metri) del centro capoluogo rilevata in corrispondenza della sede del Municipio
Comune litoraneo	1=Comune litoraneo, 0=Comune non litoraneo
Comune isolano	1=Comune isolano, 0=Comune non isolano
Grado di urbanizzazione	1 = "Città" o "Zone densamente popolate"; 2 = "Piccole città e sobborghi" o "Zone a densità intermedia di popolazione"; 3 = "Zone rurali" o "Zone scarsamente popolate".
Zone costiere	1= Zone costiere, comuni situati sulla costa o avente almeno il 50 % della superficie a una distanza dal mare inferiore a 10 km; 0= Zone non costiere

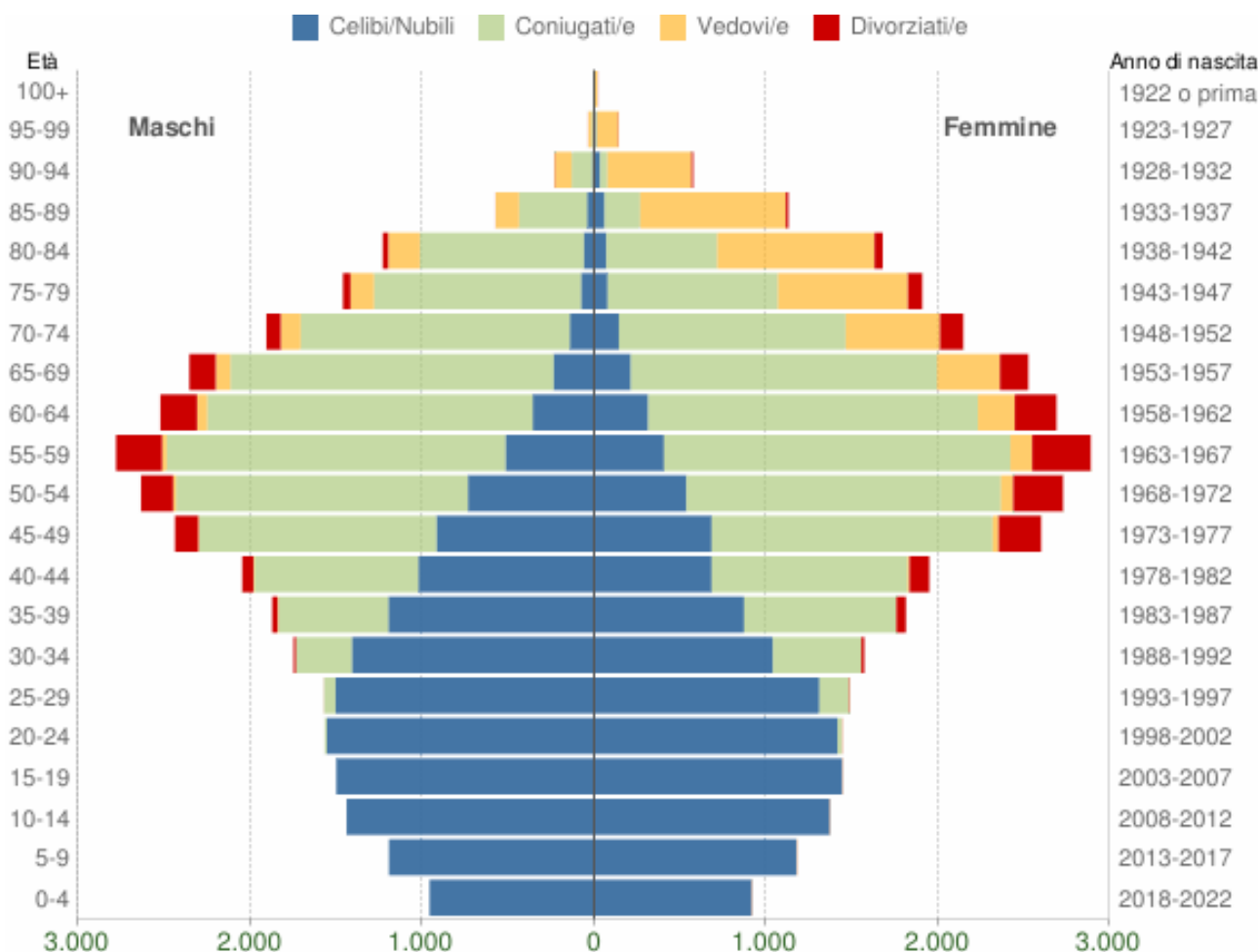
Si osserva una significativa differenza tra la densità di popolazione nei comuni costieri (Carrara, Massa e Montignoso) rispetto ai comuni della Lunigiana.



2.1.1 Inquadramento demografico del comune di Massa

Nel presente paragrafo si riporta una sintetica analisi della demografia e della distribuzione della popolazione nell'area in esame in riferimento all'ambito comunale.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi al 1 gennaio 2023 del comune di Massa, in termini di numero di residenti, distinti per tipologia.



Popolazione per età, sesso e stato civile - 2023

COMUNE DI MASSA - Dati ISTAT 1° gennaio 2023 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Popolazione per età, sesso e stato civile – Comune di Massa – Fonte: ISTAT (Anno 2022)

Comune	Uomini	Donne	Totale
Massa	32.071	34.217	66.288

Secondo i dati dell'Istat, riferiti all'anno 2022, la popolazione residente nel comune di Massa è di 66.288 abitanti, dei quali 32.071 sono uomini e 34.217 donne.

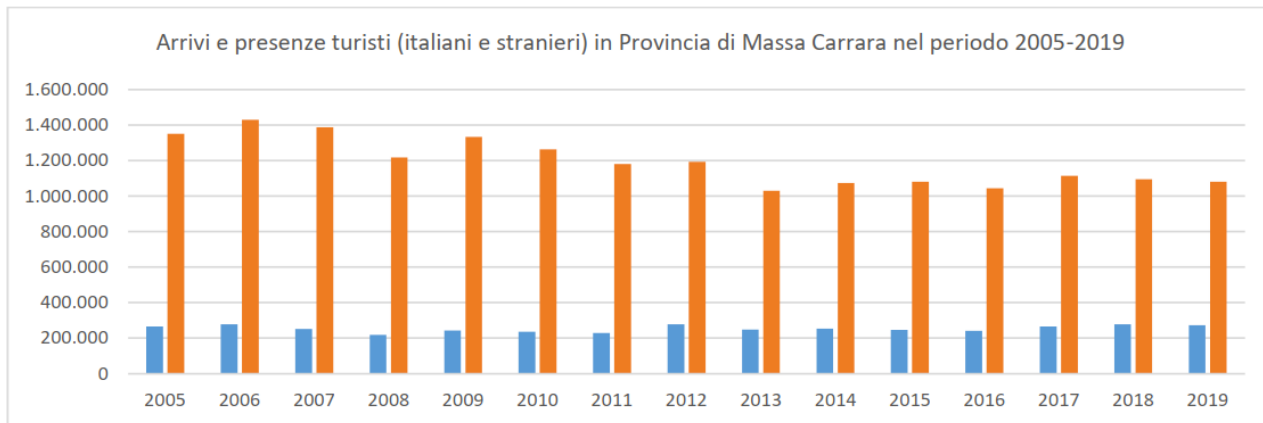
2.2 Inquadramento economico del contesto provinciale

Dal Rapporto economia 2020 (Istituto Studi e Ricerche- Camera di Commercio di Massa Carrara) si riportano in sintesi alcuni risultati relativi all'inquadramento socio economico del territorio provinciale nel decennio 2009-2019:

- Nel 2019 si è registrato il minimo storico sia per residenti che per nascite

- L'indice di vecchiaia nel 2019 è molto elevato (240,7 rispetto al valore regionale di 204,6 e al valore nazionale di 173,1)
- Nel 2019 è stato registrato un saldo negativo tra imprese iscritte e cessate
- Dal 2009-2019 diminuiscono le imprese femminili e giovanili e crescono quelle straniere; non si evidenzia un ricambio generazionale, crescono le cariche dei 70 anni ma non quelle dei giovani
- Dal 2009 al 2019 si registra un calo del 16% degli imprenditori artigiani
- Il valore delle esportazioni nel 2019 risulta in crescita del 23%
- Complessivamente, nel periodo 2009-2019 distretto lapideo apuano ha visto una significativa crescita dell'incidenza nel panorama nazionale passando complessivamente dal 30% al 35%: sono aumentate sia le vendite di marmo grezzo che i valori delle vendite di materiale lavorato. Il consuntivo 2018-2019 evidenzia comunque un forte rallentamento del settore lapideo anche a livello locale
- A fine 2018 la provincia presentava il più alto tasso di disoccupazione di tutto il centro nord d'Italia ma nel 2019 si era assistito a un forte recupero. I risultati sono stati vanificati dal Coronavirus
- Nel periodo 2009-2019 nel settore agricolo e dell'industria alimentare si assiste a un calo delle imprese ma a un incremento degli addetti
- Per quanto riguarda le imprese industriali nel decennio considerato si è assistito a un calo del -3% della produzione e del -1% dell'occupazione
- Per quanto riguarda le imprese edili il fatturato complessivo delle costruzioni nel decennio è crollato del -42% e questo ha determinato un forte contraccolpo sull'occupazione (-48%).
- Per quanto riguarda il settore commerciale il fatturato crolla del -28,5%, con un valore del -47% per le attività di vicinato, ossia del commercio locale di piccole dimensioni. Si ha un forte incremento degli acquisti on line. Incentivati anche dalla pandemia
- Il Porto di Marina di Carrara chiude il 2019 con un incremento delle merci movimentate del 20,2% e con un incremento dei transiti relativi al traffico passeggeri del 12%

Per quanto riguarda i dati relativi ai flussi turistici nel periodo 2005-2019 si nota un trend in leggero calo degli arrivi a fronte di una sostanziale stabilità delle presenze.



Arrivi e presenze turisti (italiani e stranieri) in Provincia di Massa Carrara nel periodo 2005-2019

Dai dati disponibili sul portale statistico della Regione Toscana emerge una profonda differenza tra l'ambito turistico della Lunigiana e quello della Riviera Apuana. In media nei 15 anni in Lunigiana gli arrivi risultano in media il 12,1% e le presenze pari al 7,7% rispetto al totale, anche se in generale questi due indicatori presentano un trend in incremento negli ultimi 2 anni.

Questo significa che la maggior parte dei flussi turistici si concentra lungo la riviera apuana; essendo sostanzialmente un turismo balneare, questo consistente aumento di arrivi e presenze da un lato rappresenta un importante motore per l'economia locale ma determina una concentrazione delle pressioni/impatti sulle risorse territoriali in un periodo temporale molto ristretto.

3 LE POSSIBILI RICADUTE SOCIO-ECONOMICHE DEL PROGETTO SUL TERRITORIO

L'adeguamento e la messa in sicurezza della Strada SS 1 Aurelia in attraversamento del centro abitato di Massa è sempre stato un obiettivo primario per il comune di Massa ed il territorio provinciale.

La via Aurelia costituisce una delle principali connessioni viabilistiche all'interno del panorama viario nazionale, mettendo in relazione i principali insediamenti del territorio attraversato (da Roma al confine con la Francia).

Come riportato nel Piano Urbano del Traffico e della Mobilità del Comune di Massa (anno 2010), la via Aurelia, che assolve la funzione originaria di strada di scorrimento a scala regionale e attraversa il centro cittadino, allo stato attuale risulta profondamente inadeguata a soddisfare le tipologie di traffico dalle quali è interessata.

Le principali problematiche sono le seguenti:

- presenza di diversi accessi liberi, senza particolare differenziazione nelle intersezioni, tutte a raso e spesso prive di regolazione semaforica;
- la piattaforma stradale misura mediamente 7 m;
- il tracciato planimetrico è in alcuni tratti tortuoso e attraversa alcune zone altamente urbanizzate.

A ciò si aggiungono i problemi di inquinamento atmosferico e acustico causati dalle frequenti code che si formano nel centro abitato, per cui è comprensibile come la realizzazione della variante SS. 1 sia quanto mai urgente e prioritaria.

Uno dei primi benefici socio-economici derivanti dalla realizzazione dell'opera, quindi, sarà sicuramente l'aumento della sicurezza del tratto interno della SS 1 che risulterà scaricato da parte del traffico e quindi garantirà una maggior sicurezza per la popolazione che vive il centro di Massa. La riduzione del traffico inoltre migliorerà anche la qualità dell'aria e ridurrà le emissioni acustiche garantendo quindi una migliore qualità della vita ed una riduzione dei rischi di malattie derivanti da questi due tipologie di inquinanti migliorando così il benessere socio-economico della popolazione residente.

La nuova viabilità, inoltre, permette di migliorare anche il collegamento con la stazione ferroviaria di Massa permettendo così di migliorare i servizi legati ai trasporti soprattutto in ottica turistica e di lavoratori pendolari.

Non da ultimo vanno evidenziate le ricadute socio-economiche legate alle attività di costruzione dell'opera stessa che si concretizzano in nuove richieste di alloggi, di ristorazione, aumentando i consumi legati al quotidiano per un certo numero di nuovi "residenti" che dovranno soggiornare vivacizzando l'economia. A questo si affianca, inoltre, in maniera più significativa, tutto l'indotto strettamente collegato alla realizzazione dell'opera il cui costo è composto in gran parte dai materiali da costruzione molti dei quali dovranno essere reperiti in loco.