



ASL Lecce

PugliaSalute

DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE  
Servizio Igiene e Sanità Pubblica – Area Sud  
Via Sante Cezza, 14 - Maglie  
DIRETTORE dr.ssa M. A. Stefanelli  
e-mail: sispsud@asl.lecce.it  
sispsud.dipartimento.prevenzione@pec.asl.lecce.it

Maglie, 24/07/2025

Rif. Prot. 0006746  
del 04.07.2025

Al Dirigente del Settore Urbanistica-Edilizia  
Comune di Andrano  
utc@comune.andrano.le.it

**Oggetto :** Viabilità perimetrale e di raccordo tra la SS 275 e la Marina di Andrano attraverso la realizzazione di due bretelle di collegamento previste dal PRG vigente. Indizione Conferenza di Servizi decisoria L. 241/90. Procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. L.R. n.11 /2001.  
**Parere igienico-sanitario.**

In relazione alla convocazione della Conferenza di Servizi da tenersi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi art. 14 c.2 L.241/90 relativa alla procedura in oggetto specificata, lo Scrivente Servizio ha preso atto degli Elaborati grafici, della Relazione tecnico generale descrittiva, e dello Studio di Impatto Ambientale a firma del Tecnico Ing. A. Maurizio Bortone da cui, tra l'altro, si rileva che:

Gli interventi previsti nel presente progetto interessano i territori comunali di Andrano, Tricase e Diso. I lavori consisteranno nella realizzazione di due nuovi tratti viari, ossia le circonvallazioni degli abitati di Andrano e di Castiglione d'Otranto (frazione del comune di Andrano).

Attualmente per raggiungere le marine di Andrano, è necessario, a partire dallo svincolo di Montesano Salentino della S. S. 275, attraversare il centro storico di Castiglione, percorrere la S.P. n. 85, attraversare il centro storico di Andrano e percorrere la S.P. n. 168. All'interno degli abitati di Castiglione e Andrano la viabilità esistente attraversa il centro storico che attualmente non può, anche in parte, essere pedonalizzato in quanto non esiste un percorso alternativo. All'interno dei due centri abitati i percorsi sono a senso unico per poter permettere il passaggio anche dei mezzi pesanti e dei pullman.

La realizzazione delle due bretelle di collegamento, attraverso uno scorrimento più fluido e perimetrale rispetto ai centri abitati, migliorerebbe la qualità della vita dei residenti e dei turisti che dimorano nei centri urbani di Castiglione, Andrano e Marina di Andrano, con apprezzabili, soprattutto durante il periodo estivo, alla luce dell'aumento dei volumi di traffico per raggiungere le marine.

Il collegamento infrastrutturale della Marina di Andrano con la viabilità principale (Statale 275) bypassando i centri storici di Castiglione d'Otranto e di Andrano permetterebbe di:

- agevolare il trasporto collettivo in luogo di quello individuale;
- risolvere la criticità della rete stradale da e per la Marina di Andrano, percorsa giornalmente da traffico pesante e pullman che coinvolge i due centri storici attraverso la stentata percorribilità delle sue stradine strette
- permettere di pedonalizzare i due centri storici, invogliando tutte le forme di mobilità dolce e diminuire drasticamente l'inquinamento ambientale legato al passaggio delle auto e soprattutto

Morea



dei mezzi pesanti e dei pullman. Una minore esposizione al rumore stradale contribuisce inoltre a migliorare la qualità della vita nelle aree urbane;

- rafforzare il collegamento fra i centri abitati di Castiglione e di Andrano con le marine di Andrano, con un sistema di viabilità ciclopedonale

La proposta di cui alla Relazione datata Febbraio 2025 tiene conto della variazione introdotte dal Consiglio Comunale del 31.01.2025, accogliendo parzialmente le osservazioni presentate dai cittadini, comitati e associazioni in riferimento al tratto di percorso in prossimità del bosco di Castiglione. La variazione del percorso, così come approvato dal Consiglio Comunale del 31.01.2025, in accoglimento parziale delle osservazioni avanzate dai cittadini, comitati e associazioni, non interferisce, nel tratto che interessa la frazione di Castiglione d'Otranto, in maniera diretta con Beni Paesaggistici tutelati per legge ai sensi dell'art. 142 del Dlgs 42/2004, poichè non interessa l'area boscata ma solo una *minima e marginale parte della sua fascia di rispetto, evitando inoltre l'abbattimento delle alberature esistenti.*

Verranno posti in essere una serie di accorgimenti nel rispetto dell'ambiente, quali la posa in opera di asfalto fonoassorbente progettato specificamente per ridurre il rumore generato dal passaggio dei veicoli, i percorsi ciclabili saranno finiti con un trattamento di colore terrigeno e le barriere di protezione stradale saranno realizzate in legno.

Il progetto dell'intervento rimane assoggettato a procedura di verifica di cui all'art. 16 della L.R. 11 del 12/04/2001 e s.m.i. essendo compreso tra i progetti di competenza della Provincia come riportato nell'allegato B al punto B.2.af, "Strade extraurbane secondarie" e all'art. 8 della L.R. 44 del 14/12/2012 e s.m.i. in quanto l'intervento, nel comune di Tricase interessa parte del territorio tipizzato, dallo strumento urbanistico vigente, come "E - Zona agricola".

Tutto quanto sopra esposto,

premettiamo che una valutazione sistematica relativa alla quantificazione degli effetti sanitari determinati dall'esposizione della popolazione agli inquinanti rilasciati come ricaduta della realizzazione dell'opera, richiederebbe una prima fase di valutazione del rischio attuale, per passare poi alla definizione della esposizione, basata sulla determinazione del livello dei contaminanti nelle varie matrici e quindi alla stima di esposizione esterna, da cui poter desumere la quantità di contaminante che penetra nell'organismo umano. Metodi, questi, estremamente complessi, ma doverosi per condurre ad una corretta caratterizzazione delle ricadute, ossia a quantificare la natura e la grandezza del rischio per la popolazione esposta, esprimendo la stima della probabilità che si verifichino gli effetti avversi attesi e della loro magnitudo ai livelli di esposizioni individuati.

Dovendo invece ricorrere ad una sorta di risk assessment qualitativo, cioè procedere ad una valutazione dei verosimili effetti derivanti dalla realizzazione dell'opera progettata, occorre necessariamente avvalersi dei dati tossicologici ed epidemiologici scientificamente attendibili.

Il ruolo di questo Servizio di Igiene e Sanità pubblica nell'iter amministrativo in corso è quello di valutare gli impatti prodotti dall'esposizione della popolazione ai contaminanti connessi all'esercizio dell'opera, che, qualora realizzata, potrà comportare una modificazione dell'esposizione dei cittadini a diversi inquinanti immessi nelle differenti matrici ambientali, con la potenzialità di determinare effetti avversi o favorevoli sulla salute, che andranno attentamente valutati per evidenziarne anche una potenziale relazione con altri esiti sanitari.

Siamo quindi chiamati a valutare le modalità attraverso le quali un intervento sul territorio possa indurre cambiamenti e conseguentemente modificare, in senso migliorativo o peggiorativo, lo stato di salute della popolazione esposta.

Ciò implica che, se da un lato vanno considerati i rischi che la realizzazione di un'opera può indurre sul territorio, parallelamente occorre anche valutarne le opportunità di sviluppo e di miglioramento, sia sullo stato di salute che di benessere per la comunità.

Nel caso in questione, siamo chiamati all'individuazione di tutti i potenziali impatti, diretti e indiretti, positivi e negativi, che la costruzione e l'esercizio dei due tratti di infrastrutture progettate potrebbero avere sulla salute della popolazione locale.

Al fine di identificare e classificare gli impatti, favorevoli e sfavorevoli, dell'intervento in questione, occorre prendere in considerazione l'associazione dell'esposizione agli inquinanti con specifici effetti sanitari, che deve essere accuratamente valutata sulla base di conoscenze scientifiche riferite alle Agenzie Internazionali (IARC, WHO, Agency for Toxic Substances and Disease Registry-ATSDR) preposte ad identificare, sulla base della documentazione internazionale, le caratteristiche di tossicità, il destino ambientale e gli effetti avversi di rilevanza per l'uomo dei diversi inquinanti.

Rammentiamo che l'inquinamento atmosferico, in particolare per alcune sue componenti quali il particolato e i microinquinanti in esso contenuti, è stato definito dalla International Agency for Research on Cancer (IARC) cancerogeno di gruppo 1, ossia contiene agenti per i quali esiste una "sufficiente evidenza di cancerogenicità per l'uomo", considerati cancerogene per gli esseri umani, sulla base di prove scientifiche solide.

In particolare, il traffico veicolare legato al trasporto sia delle persone che delle merci rimane ancora oggi una delle principali fonti di inquinamento atmosferico, in particolare nelle aree urbane, comportando l'immissione in atmosfera di vari inquinanti tra cui: NO<sub>x</sub>, CO, PM, VOC, Pb, CO<sub>2</sub>.

Tra l'altro, in anni recenti si è assistito ad una sempre maggiore diffusione dell'alimentazione a gasolio, che risulta più critica in termini di emissioni di ossidi di azoto e polveri.

Inoltre, il traffico legato al trasporto su gomma in città provoca inquinamento dell'aria non solo a causa dei gas di scarico dai veicoli, ma anche per l'usura di pneumatici e freni, e può determinare un aumento delle temperature, peggiorando ulteriormente l'impatto climatico. Alle nostre latitudini, in conseguenza delle condizioni termiche particolarmente critiche nella stagione estiva, un ruolo centrale assume anche l'aumento dei livelli di ozono troposferico, un inquinante secondario estremamente dannoso per la salute umana.

Quindi, è corretto affermare che l'inquinamento atmosferico causato dal traffico veicolare nei centri urbani riveste un ruolo significativo, con conseguenze negative sulla salute umana.

Gli effetti provati sulla salute dell'inquinamento da traffico veicolare comprendono problemi respiratori (può peggiorare patologie respiratorie come asma e bronchiti), malattie cardiovascolari (aumenta del rischio di malattie ischemiche cardiache) e neoplastiche (aumenta il rischio di sviluppare alcuni tipi di cancro, soprattutto afferenti all'apparato respiratorio).

Il perseguito miglioramento della qualità dell'aria legato alla riduzione delle emissioni ha indotto numerosi provvedimenti di restrizione del traffico urbano in diverse grandi città, che si sono accompagnati a riduzioni dei livelli di inquinamento atmosferico, oltre a permettere effetti positivi nei livelli di rumorosità e riduzione del numero degli incidenti stradali.

L'ADMS-Urban (Atmospheric Dispersion Modeling System) è un modello avanzato di dispersione dell'inquinamento atmosferico sviluppato da Cambridge Environmental Research Consultants (CERC), UK, che è stato messo a punto per l'applicazione nei piccoli centri urbani; viene utilizzato per la valutazione della concentrazione media di inquinanti primari (CO, benzene, SO<sub>2</sub>, PM) e del biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) a supporto della valutazione della qualità dell'aria in aree urbane di dimensioni ridotte, e, nei casi implementati, lo studio della qualità dell'aria ha confermato la correlazione tra i livelli di traffico e i valori degli inquinanti dell'aria.



Anche il Report della Società Italiana di Medicina Ambientale per il 2025 ha evidenziato l'enorme impatto del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico e sulla salute pubblica in Italia. Secondo i dati raccolti, il traffico è responsabile del 23% delle emissioni totali di gas serra, con le autovetture che contribuiscono per circa il 60% di queste emissioni. Le emissioni di ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM10 e PM2.5) derivanti dai veicoli a combustione interna sono tra i principali fattori favorevoli le malattie cardiovascolari e respiratorie, oltre a essere responsabili di migliaia di morti premature ogni anno.

Il report SIMA ha stimato che l'inquinamento atmosferico legato al traffico genera costi sociali pari a 34 miliardi di euro all'anno. Questi costi includono le spese sanitarie per il trattamento di malattie legate all'inquinamento, le perdite di produttività a causa di malattie e mortalità precoce e i danni ambientali come il degrado della qualità dell'aria e il cambiamento climatico.

In conclusione, si ritiene che la realizzazione dell'intervento prospettato, distanziando spazialmente il flusso dei mezzi dalle aree più densamente popolate, comporterà una riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche da traffico autoveicolare nei centri abitati di Andrano e Castiglione, migliorando la qualità della vita e la salute dei cittadini e riducendo il rischio di incidenti stradali.

La realizzazione delle piste ciclabili, inoltre, contribuirà inoltre a ridurre il numero di auto circolanti, promuovendo la mobilità sostenibile e, come ogni forma di attività fisica, ridurrà il rischio di malattie croniche dei cittadini.

Alla luce di quanto sopra, si esprime parere favorevole dal punto di vista igienico-sanitario alla realizzazione del progetto in esame. Si ritiene inoltre che l'esecuzione dell'intervento non produca ricadute negative sull'ambiente, e pertanto **non sussistano fattori legati alla realizzazione dell'opera tali da rendere necessaria la procedura di V.I.A.**

Vengono fatte salve le valutazioni paesaggistiche relative all'applicazione del D. Lgs. 42/2004.

Il Tecnico della Prevenzione  
dott. D. Boscaglia



Il Dirigente Medico  
dott.ssa M. A. Morea