

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

(INTERPELLANZA trasformata in interrogazione - vedi art. 97 cpv. 3 LGC/CdS)

### **Basta all'uso dei semafori autostradali per la regolazione del traffico veicolare negli orari di punta tra Mendrisio e Lugano!**

Le lunghe code in autostrada, il traffico congestionato, le colonne interminabili: situazioni che purtroppo accomunano molti di noi nella vita quotidiana. La frustrazione, la rabbia, l'ansia che scaturiscono da questa situazione sono solo la punta dell'iceberg di quello che possiamo definire stress emotivo e fisico delle persone che affrontano colonne e traffico giornaliero costantemente.

Questo tipo di stress può avere conseguenze devastanti sulla salute psicofisica di chi ne è vittima. Dal punto di vista fisico, il continuo stare seduti in coda o guidare in situazioni di traffico può portare a tensioni muscolari, dolori cervicali e mal di testa, contribuendo al peggioramento del benessere fisico. Inoltre, la costante esposizione alla visione e al rumore del traffico può causare stress aggiuntivo per il nostro sistema nervoso.

Ma le conseguenze più preoccupanti riguardano la sfera emotiva e psicologica. Lo stress cronico causato dal traffico può portare a una diminuzione del benessere psicologico, con conseguente rischio di sviluppare disturbi d'ansia, depressione, insonnia e irritabilità. Inoltre, l'accumulo di stress emotivo può influire negativamente sulla capacità di concentrazione, sulla memoria e sulla capacità decisionale delle persone.

Tutto questo può avere ripercussioni anche sulla vita privata delle persone coinvolte. L'irritabilità e la stanchezza derivanti dall'affrontare giornalmente il traffico possono influire negativamente sui rapporti familiari e sociali, creando tensioni e conflitti che possono compromettere la qualità delle relazioni interpersonali.

Ci sono diversi studi internazionali che documentano questa posizione.

*H. Nadrian, Journal of Transport & Health Vol.14, September 2019, <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100587>*

*M. Conceição, Transport Reviews, 43:2, 264-302, <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2100943>*

*J. Hegewald, Int J Environ Res Public Health. 2020 Sep; 17(17): 6175, <https://doi.org/10.3390/ijerph17176175>*

*F. Alonso, Cogent Medicine, 4:1,(2017) 1303920, <https://doi.org/10.1080/2331205X.2017.1303920>*

*L. Studer, Appl. Sci. 2018, 8(8), 1230; <https://doi.org/10.3390/app8081230>*

<https://www.nytimes.com/2019/01/21/upshot/stuck-and-stressed-the-health-costs-of-traffic.html>

La motivazione alla gestione del traffico veicolare di punta da parte di USTRA è sostanzialmente quello della sicurezza, per evitare che colonne all'interno delle gallerie impediscano lo scorrimento dei veicoli d'urgenza in caso di incidenti. E quindi si è deciso per imporre blocchi regolari dei flussi di auto davanti ogni galleria, ormai da diversi anni per la tratta Lugano Nord – Mendrisio, e recentemente anche in senso inverso da Mendrisio a Lugano Sud.

Questa decisione sembra a molti cittadini, me compreso, assai controproducente, fonte di traffico, aumento dei tempi di percorrenza e di interminabili colonne.

I continui stop semaforici fuori dalle gallerie, creano continue accelerazione e decelerazioni improvvise, dando la parvenza di una risoluzione della colonna, ma dopo pochi minuti ritorna la chiusura. Queste colonne a fisarmonica sono molto rischiose, e possono indurre un aumento del rischio di incidenti in caso di distrazioni, soprattutto associato alla frustrazione e stress dei conducenti coinvolti in decine di minuti di continuo stop & go. La situazione sta diventando intollerabile.

Per queste ragioni chiedo l'intervento del Consiglio di Stato per rispondere alle seguenti domande:

1. Sulla base di quali studi USTRA ritiene che il blocco dei veicoli fuori dalle gallerie sia la soluzione più sicura e valida per gestire eventuali urgenze di soccorsi? Considerando la creazione di lunghe colonne non è invece controproducente?
2. La gestione del flusso veicolare a singhiozzo con i semafori prima delle gallerie crea una continua accelerazione e decelerazione improvvisa. Il Consiglio di Stato non ritiene che questa modalità sia pericolosa con un rischio di aumento di tamponamenti tra i veicoli, a seguito di conducenti stressati? Ci sono numeri in merito a incidenti sulla tratta prima e dopo introduzione degli stop semaforici? USTRA come motiva ev. numeri?
3. Considerando che l'autostrada è gestita dall'USTRA, ma la viabilità generale cantonale è responsabilità delle istituzioni del nostro Cantone, il traffico parassitario che si riversa nelle città a seguito dei cantieri USTRA e dell'anomala viabilità semaforica generata da USTRA il Cantone non può intervenire e sospendere l'uso degli impianti semaforici per la modulazione del traffico in galleria?
4. I ticinesi così come decine di migliaia di frontalieri che percorrono le nostre autostrade ogni giorno per andare al lavoro chiedono regolarmente di fare dei cambiamenti, e diverse persone si sono rivolte direttamente per email ad USTRA, ricevendo una semplice risposta che la loro gestione semaforica è fatta per garantire la nostra sicurezza sulle strade, così come la sicurezza ed accessibilità ai mezzi di soccorso durante gli interventi. Il Consiglio di Stato può chiedere esattamente su quali studi si basano queste risposte e come sono scientificamente o plausibilmente motivati?
5. Considerando la larghezza delle carreggiate in galleria, e lo scostamento veicolare verso i bordi esterni perché non sarebbe garantito l'accesso dei veicoli di soccorso?

Per HelvEthica Ticino  
Roberto Ostinelli