

RAPPORTO

della Commissione della Gestione
sul messaggio 22 dicembre 1971 chiedente i crediti per la costruzione
e l'attrezzatura, in territorio di Camorino, di un centro diagnostico
per veicoli a motore e degli uffici riguardanti la circolazione

(del 2 marzo 1972)

Il decreto del Consiglio federale del 22 novembre 1966 impone l'esame successivo dei veicoli in circolazione per impedire che possano essere in uso mezzi meccanici non idonei, pericolosi per la sicurezza del traffico e per gli utenti della strada.

Il decreto esecutivo cantonale concernente l'esame successivo dei veicoli, del 29 novembre 1968, precisa quali autoveicoli sono sottoposti all'esame annuale, quali sono sottoposti all'esame triennale e richiede l'esame successivo del veicolo ad ogni cambiamento di detentore se l'ultimo esame risale a più di un anno.

Dipendentemente da queste norme il Consiglio di Stato ha proposto nel 1969 la costruzione di un centro diagnostico per veicoli a motore chiedendo i crediti per la costruzione e l'attrezzatura del relativo stabile in territorio di Camorino.

La spesa preventivata era di 5 milioni di franchi.

Oltre a ciò era chiesto il credito di 1.250.000,— franchi per l'acquisto del terreno di cui solo parte sarebbe stata subito utilizzata per i fabbricati e le piste di prova, mentre una rimanente area di circa 30.000 mq. sarebbe stata destinata solo in futuro al centro di manutenzione dell'autostrada e alla sede della Polizia autostradale.

L'area complessiva da acquistare era di mq. 57.772.

Le osservazioni della Gestione

La nostra Commissione decideva di esperire 2 sopralluoghi, uno a Coira e uno a Losanna, nel presupposto che sarebbe stata auspicabile la concentrazione a Camorino di tutti i servizi cantonali concernenti la circolazione stradale.

L'accentramento dei servizi tecnici e dei servizi amministrativi era infatti sembrato immediatamente nell'interesse non solo degli utenti ma anche dell'Amministrazione statale che avrebbe potuto meglio razionalizzare i rapporti fra i singoli servizi, ovviando all'inconveniente della dispersione dei medesimi. Attualmente i servizi preposti alla circolazione occupano locali nel Palazzo Amministrativo, in stabili privati ed il centro diagnostico provvisorio di Rivera.

Commissione e Dipartimento raggiunsero l'unanime convincimento che fosse nettamente auspicabile la costruzione contemporanea a Camorino delle officine per i controlli e di tutti gli uffici amministrativi per la circolazione stradale.

Il progetto attuale

Il Dipartimento dispose immediatamente lo studio del relativo progetto che consta, sullo stesso sedime, di 2 distinte costruzioni: una tecnica e una amministrativa.

L'ubicazione è estremamente favorevole trovandosi nelle immediate vicinanze dello svincolo autostradale di Camorino.

L'ufficio Strade nazionali ha dato la sua collaborazione per risolvere nel miglior modo possibile lo smistamento del traffico.

Il centro diagnostico con piazzale di prova, posteggi e rampa occupa una superficie di mq. 18.130.

L'edificio amministrativo occupa una superficie di mq. 615.

La superficie verde è di mq. 4.000.

Parte dei piazzali, cioè quelli che servono per le prove degli autoveicoli e subiscono un uso continuo, saranno pavimentati in cemento, mentre i posteggi e gli accessi saranno in asfalto.

Nel piazzale di prova sarà inserita una rampa della pendenza del 15 % e della lunghezza di ml 90 per le prove dei freni a pieno carico.

Il complesso si presenta in modo architettonicamente piacevole e permetterà un rapido accesso del pubblico verso il settore desiderato.

L'ubicazione dei 2 edifici, separati da un posteggio e da un piazzale, farà sì che gli uffici amministrativi non saranno disturbati dal traffico.

Il centro diagnostico ed i servizi tecnici per il completo controllo e collaudo degli autoveicoli e motocicli si compongono di :

2 corsie per autovetture

1 corsia mista per autovetture e autocarri leggeri

1 corsia per autoveicoli e rimorchi pesanti

1 corsia oscura per la verifica dei fari e l'esame degli autoveicoli accidentati

1 corsia per le motociclette

1 pista con pendenza del 15 % per il controllo dei freni, l'arresto e l'avvio in salita dei veicoli pesanti.

Il centro diagnostico, tenuto conto del tempo impiegato per ogni controllo, sarà in grado di controllare giornalmente ed impiegando 6 esperti :

48 autovetture o autocarri leggeri

10 autocarri pesanti o torpedoni

32 motociclette.

Impiegando 12 esperti le possibilità di controllo sarebbero ovviamente doppiate ed avremmo la seguente capacità annuale:

27.700 autovetture o autocarri leggeri

4.300 autocarri pesanti o torpedoni

13.800 motociclette.

Riteniamo utile riassumere nelle seguenti eloquenti cifre l'incremento dei veicoli immatricolati nel nostro Cantone.

Autoveicoli :

1960 23.282

1970 78.101

Autoveicoli + motociclette, moto leggere e ciclomotori :

1960 36.279

1970 100.331

Per quanto concerne il costo delle costruzioni rileviamo quanto segue dalla relazione tecnica dei progettisti, con riferimento al precedente messaggio :

a) La costruzione del centro di controllo è rimasta pressochè invariata ad eccezione di una riduzione della zona adibita ad uffici.

Il progetto per questo oggetto è stato presentato sotto forma di progetto definitivo in scala 1 : 100 nell'ottobre 1968.

Quale calcolo di costo per questa costruzione viene considerato il prezzo ottenuto al mc. nel precedente preventivo dettagliato dell'ottobre 1968 e riportato alla situazione aprile 1971.

Il preventivo di costo è stato accettato dal competente ufficio degli stabili erariali;

- b) Il costo della nuova costruzione adibita agli uffici della circolazione viene calcolato secondo le norme SIA seguendo una valutazione di dettaglio al mc. Data la struttura e l'importanza del progetto è possibile, con confronti a stabili eseguiti a tutt'oggi, fissare un prezzo per mc. che rispecchia fedelmente i costi di costruzione per l'oggetto citato.

Lo studio di analogia dei costi a stabili eseguiti per lo Stato negli ultimi anni è stato sviluppato e verificato in collaborazione dell'ufficio stabili erariali.

Gli aggiornamenti dei costi al 1971 sono fatti secondo la tabella degli indici di Zurigo.

Il messaggio chiede lo stanziamento di un credito complessivo di Fr. 9.134.446,— che si compone delle seguenti posizioni :

A. Centro di controllo	Fr. 3.073.862,—	
B. Stabile amministrativo	<u>Fr. 2.831.229,—</u>	
Costo complessivo delle costruzioni	Fr. 5.905.091,—	Fr. 5.905.091,—
C. Opere esterne, attrezzature, arredamento, diversi :		
1. Bonifica del sedime	Fr. 350.000,—	
2. Lavori esterni + canalizzazioni	Fr. 1.421.514,—	
3. Lavori preliminari	Fr. 43.772,—	
4. Costi secondari	Fr. 10.500,—	
5. Arredamento	Fr. 352.000,—	
6. Attrezzature speciali	Fr. 851.569,—	
7. Rampa esterna	<u>Fr. 200.000,—</u>	
Totale complessivo opere diverse	Fr. 3.229.355,—	<u>Fr. 3.229.355,—</u>
Costo complessivo		<u>Fr. 9.134.446,—</u>

Per il centro diagnostico il prezzo al mc risulta di Fr. 202.—.

Per gli uffici amministrativi il costo al mc è di Fr. 300,— compresi i supplementi per fondazioni speciali (Fr. 25,— al mc) e l'impianto di condizionamento dell'aria (Fr. 55,— al mc).

Date anche le esperienze fatte è sembrato indispensabile l'impianto di condizionamento dell'aria per un palazzo amministrativo di questa natura.

Le fondazioni degli edifici sono state previste con un solettone in calcestruzzo armato dello spessore di cm. 100, rispettivamente cm. 60. Tale soluzione è imposta dalla presenza di una falda freatica il cui livello può subire forti oscillazioni (da m. 4-5 sotto il terreno naturale sino a quota molto superiore).

L'arredamento e le attrezzature meccaniche e tecniche comportano una spesa, rispettivamente di Fr. 352.000,— e Fr. 851.000,—.

Complessivamente, rispetto al precedente messaggio, registriamo una maggiore spesa di Fr. 4.000.000,— dovuta all'aggiunta dello stabile amministrativo con le attrezzature, e la creazione dei posteggi. A tale maggior costo contribuisce inoltre il generale aumento dei costi verificatosi dal 1969 ad oggi. E' ovvio os-

servare che il nuovo palazzo amministrativo permetterà di lasciare libera una importante serie di uffici al piano-terreno del palazzo governativo.

L'urgenza dell'opera è evidente, sia per le esigenze legali sul controllo successivo dei veicoli, sia per l'importanza tecnica che la circolazione ha assunto.

Raccomandiamo pertanto l'accoglimento integrale delle conclusioni del messaggio no. 1781.

Per la Commissione della Gestione:

A. Giovannini, relatore

Bottani — Camponovo — Legobbe

— Merlini — Pagani — Poma —

Riva — Rossi-Bertoni — Taddei —

Verda.