

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio  
chiedente i crediti per la costruzione di un centro diagnostico  
per veicoli a motore e l'acquisto di terreni in territorio di Camorino

(del 26 febbraio 1969)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

I due disegni di decreto legislativo che alleghiamo al presente messaggio richiedono alcune considerazioni che giudichiamo utile esporvi qui di seguito.

### I. CONTROLLI CUI DEVONO ESSERE SOTTOPOSTI I VEICOLI A MOTORE

Qualsiasi nuovo veicolo a motore, prima di essere messo in circolazione in Svizzera, deve subire un collaudo, al fine di accertarne le esatte caratteristiche, la conformità alle vigenti norme legislative e l'idoneità all'uso cui è destinato. Il collaudo viene eseguito a cura della Commissione federale per le perizie, la quale, dopo la verifica, annota i risultati su uno speciale certificato. Sulla scorta di quest'ultimo, l'Autorità cantonale competente sottopone a sua volta il veicolo, quando viene richiesta la regolare immatricolazione, a un nuovo accurato collaudo. Scopo del secondo controllo è quello di stabilire, in particolare se si è posto rimedio alle eventuali deficienze o irregolarità registrate sul certificato suddetto, e se nel frattempo il mezzo meccanico ha o no subito modificazioni o contraffazioni. Questo nuovo accertamento, quando concerne veicoli da turismo (vale a dire vetture non adibibili contemporaneamente al trasporto delle persone e delle merci), è delegato alle agenzie principali di vendita delle varie fabbriche di automobili, e ciò per inimitabili ragioni di praticità e d'economia di tempo e di personale.

Il fatto di sottoporre a ripetuti collaudi i veicoli nuovi, che sono poi quelli che offrono maggiori garanzie in materia di sicurezza, non poteva ovviamente far dimenticare la necessità di controllare anche le condizioni di marcia delle vetture usate: disinteressarsene, avrebbe significato avallare una situazione assurda, fonte di potenziali pericoli. Troppi veicoli di questo genere, infatti, circolano in condizioni di insicurezza, sia a motivo dell'usura cui sono soggetti in seguito al trascorrere del tempo e all'accumularsi dei chilometri percorsi, sia a causa della difettosa manutenzione o degli incidenti in cui sono incorsi. E' appunto partendo da questa premessa che il Consiglio federale, con suo decreto del 22 novembre 1966, ha stabilito il principio che, oltre a verificare i veicoli che s'intendono immettere nel traffico per la prima volta, si debbano riesaminare periodicamente anche quelli che già furono abilitati a circolare.

La base legale per imporre questi controlli si trova nell'art. 12 del regolamento in questione, il quale fissa la periodicità delle verifiche in questo modo:

veicoli leggeri per il trasporto professionale di persone; veicoli da noleggio; veicoli da adibire a scuola di guida; veicoli per il trasporto di carichi pericolosi e torpedoni pesanti: ogni anno;  
rimorchi e veicoli non inclusi nelle categorie precedenti: ogni tre anni.

Ai Cantoni è concessa la facoltà di abbreviare i predetti intervalli quando si tratta di veicoli aventi più di tre anni. L'Autorità cantonale d'immatricolazione può inoltre tornare a esaminare i veicoli che, trascorso più di un anno dall'ultimo controllo, passano da un detentore all'altro. Essa è per di più autorizzata a ordinare un nuovo esame quando viene informata dalla polizia che un incidente ha pregiudicato in materia notevole il perfetto stato di sicurezza di un determinato veicolo.

Tutti questi controlli intermittenti, secondo le istruzioni impartite dal Dipartimento federale di giustizia e polizia e dalla Commissione intercantonale della circolazione, devono essere fatti direttamente dai Cantoni. Essi non possono pertanto essere rimessi o appaltati ad associazioni e officine private. Deve pure essere osservato che le Autorità cantonali sono tenute a ottemperare ai disposti federali entro la fine del corrente anno.

## II. INDISPENSABILITA' DI UN CENTRO DIAGNOSTICO E SUA UBICAZIONE

Sin dal tempo della promulgazione del menzionato decreto federale — emanato in applicazione degli art. 12, 13, 25 e 106 della legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale — il Dipartimento di polizia non ha mancato di porre allo studio il complesso problema derivante dalle norme dianzi illustrate, proponendo al Consiglio di Stato di costruire un moderno centro diagnostico. Con nostra risoluzione del 3 maggio 1966, accertata l'effettiva indispensabilità dell'opera, incaricavamo gli architetti Buletti, Pellegrini e Tallone di progettare un complesso comprendente le attrezzature e i servizi atti a permettere all'Ufficio della circolazione di svolgere nel migliore dei modi i suoi nuovi compiti. I tre professionisti, dopo aver svolto un'indagine di carattere informativo nei Cantoni dove sono già in funzione dei centri diagnostici, allestivano un progetto di massima che successivamente, essendo sorte difficoltà riguardo all'ubicazione prescelta, dovette tuttavia essere modificato. Il terreno in un primo tempo previsto, sito nell'area che ospita l'officina dello Stato, finì infatti con risultare di dimensioni troppo limitate: l'officina citata e il progettato centro diagnostico, in caso d'ulteriori ampliamenti resi opportuni dal mutare delle circostanze, non avrebbero più potuto essere ingranditi in modo razionale. Di qui la necessità di un terreno più adatto agli scopi prefissi: la scelta è caduta su un vasto appezzamento in territorio di Camorino, in una zona prossima alla strada cantonale del Monte Ceneri e al futuro svincolo autostradale, e quindi facilmente accessibile.

Si tratta di un'area di 50.772 mq. divisa in quattro parcelle di proprietà della Confederazione, la quale si è dichiarata disposta a cederla al prezzo globale di Fr. 1.203.172,— (più spese accessorie). Va in merito osservato che gran parte di questi fondi agricoli (vedi decreto legislativo del 20 aprile 1964) era già stata acquistata dal Cantone per l'importo di Fr. 1.050.000,— e poi trasferita alla Confederazione al prezzo di Fr. 720.000,—: la differenza di Fr. 330.000,— rappresentò il contributo cantonale alla creazione di una sottostazione federale di esperienze agrarie. Questa parte di terreno ci verrà retrocessa alle medesime condizioni, con l'avvertenza che l'accennato contributo rimarrà però acquisito alla Confederazione, essendosi essa impegnata a costruire la prevista sottostazione agraria a Cadenazzo senza più chiedere al Cantone partecipazioni finanziarie di sorta.

Il terreno è interamente pianeggiante e sarà servito fra qualche anno da un sistema viario di prim'ordine. La sua superficie verrà nondimeno usata solo in parte per il centro diagnostico: i progettisti stimano infatti che con 18.000 mq. si potranno fronteggiare agevolmente i bisogni attuali e quelli futuri. Il rimanente terreno non rimarrà però inutilizzato, dato che è previsto sin d'ora di edificarvi il centro di manutenzione dell'autostrada ed una sede della polizia autostradale

simili a quelli costruiti a Noranco. Se codesto Gran Consiglio approverà gli annessi due disegni di decreto legislativo, si potranno riunire progressivamente nelle immediate vicinanze di Bellinzona, al centro del Cantone, tre servizi statali interessati in un modo o nell'altro alla soluzione dei problemi del traffico. In un futuro più lontano, qualora il trasferimento dovesse risultare opportuno, sarà possibile prendere in esame lo spostamento a Camorino dell'intero Ufficio della circolazione: i 4.400 mq. di riserva previsti dai progettisti del centro diagnostico sono appunto stati calcolati in funzione di questa eventualità.

### III. CARATTERISTICHE E POTENZIALE DEL CENTRO DIAGNOSTICO

Abbiamo dianzi rilevato che gli architetti, nell'adempiere il loro mandato, hanno tenuto conto di quanto già si è fatto, in materia di centri diagnostici, negli altri Cantoni confederati. Le proporzioni del progetto finale, com'è ovvio, sono però state determinate essenzialmente dall'analisi dei dati inerenti allo sviluppo della motorizzazione nel nostro Paese; sviluppo che si può ben definire imponente, come attesta la seguente tabella statistica :

Anni	Autoveicoli	Traiettori agricole	Veicoli industriali	Totale	Motociclette	Motorette	Motoleggere	Ciclomotori	Totale
1955	13149	6	95	13250		11079	1412		25741
1960	23123	7	152	23282		12997	—		36279
1961	30732	—		30732		12118		1232	44082
1962	32412	14	205	32631		12629		2944	48204
1963	36746	17	231	36994		12201		4474	53669
1964	42716	23	267	43006		5721		6105	54832
1965	47240	22	288	47550	5060		1794	7684	62088
1966	52009	32	457	52498	4363		2291	9336	68488
1967	55906	39	723	56668	4146		1650	11223	73687
1968	62795	2241	1173	66209	3143		1496	13191	84039

Le costruzioni e i relativi impianti, così come risultano dagli studi fatti dai progettisti, consentiranno di far fronte per lunghi anni ai compiti derivanti dal decreto federale del 22 novembre 1966, e più precisamente fino al raggiungimento del limite di 120.000 immatricolazioni. Il nucleo del complesso sarà rappresentato da un capannone in cui troveranno posto due corsie per il collaudo delle autovetture; una corsia mista per il controllo di autovetture e autocarri leggeri; una corsia per la verifica dei veicoli e rimorchi pesanti; una corsia completamente oscurata, da usare per l'esame approfondito dei fari, la ricostruzione degli incidenti e l'esame dei veicoli sinistrati. Sono inoltre previste, all'aperto, una corsia da adibire al controllo delle motociclette e una pista con pendenza del 15 %, che servirà ad accertare l'efficacia dei freni e il modo d'arresto e d'avvio in salita dei veicoli pesanti. Ciascuna corsia sarà dotata di una fossa per il controllo generale dei veicoli e di apparecchiature speciali che consentiranno di esaminare nei particolari gli organi dei mezzi meccanici (geometria delle ruote, sistema frenante, tacchimetri, ecc.).

Grazie a queste apparecchiature moderne, razionalmente distribuite e completate da un impianto di ventilazione e di epurazione dell'aria inquinata dai gas di

scarico, è da ritenere che dodici esperti potranno quotidianamente pervenire a controllare in media 96 autovetture e autocarri leggeri, 20 autocarri pesanti o torpedoni, e 64 motociclette. Il centro diagnostico avrà così la capacità di controllare ogni anno circa 20.700 autovetture e autocarri leggeri, 4.300 autocarri pesanti o torpedoni, e 13.800 motociclette. Infatti, come comprovano anche le esperienze già fatte a Rivera (dove è in funzione dall'inizio dell'anno un centro diagnostico provvisorio, alloggiato in un'officina privata presa in affitto per l'occasione), i tempi di collaudo possono essere stimati di mezz'ora per un'autovettura o un'autocarro leggero, di circa 45 minuti per un'autocarro pesante e di un quarto d'ora per una motocicletta.

Il progetto che ci permettiamo di sottoporre alla vostra approvazione prevede anche l'edificazione, unito al capannone-officina, di un modesto reparto amministrativo, che risulta necessario per più di una ragione. Innanzitutto appare opportuno mettere a disposizione del capo-officina e dei suoi collaboratori adeguati uffici, dovendo questi periti svolgere, insieme con le mansioni manuali di controllo, lavori di registrazione e di cancelleria. S'impone pure la costruzione di una sala d'attesa ad uso del pubblico; sala che sarà in diretta comunicazione con la segreteria del centro, che funzionerà pertanto anche da ricezione. Questi vani verranno sistemati al pianterreno, dove saranno contemporaneamente ospitati il pronto soccorso, il locale da adibire a pesa e una piccola officina in cui saranno raccolti gli attrezzi degli esperti. Nel seminterrato verranno invece ricavati i servizi, le docce e gli spogliatoi, nonchè la centrale termica ed elettrica, ecc.

Quanto al primo piano, esso permetterà di risolvere un annoso problema che finora non ha ancora potuto ottenere una soluzione soddisfacente. Alludiamo a quello costituito dall'aula destinata agli esami teorici degli allievi conducenti: questi esami vengono attualmente tenuti nel refettorio della Scuola d'arti e mestieri di Bellinzona, vale a dire in condizioni ambientali tutt'altro che decorose. L'ampia e luminosa aula che si intende creare nel nuovo centro diagnostico permetterà quindi di indire in un luogo finalmente adatto gli oltre 10.000 esami teorici annui. Essa potrà venire utilizzata anche per gli esami speciali di determinate categorie di utenti della strada, e per le prove scritte dei candidati maestri conducenti. Un'altra piccola aula per esami particolari è prevista accanto all'ufficio del capo-esperto; vi sarà inoltre un locale da utilizzare per il controllo delle facoltà visive e un vano riservato agli esperti che si occupano dei circa 2.000 esami pratici cui vengono annualmente sottoposti gli allievi conducenti del Bellinzonese e delle Valli superiori. Codesti candidati sono ora convocati al cosiddetto Stallone di Giubiasco, che sarà perciò sostituito da una sede più confacente (le sedi di Mendrisio, Lugano e Locarno resteranno per converso ancora in funzione). Il primo piano dello stabile accoglierà infine un locale di ristoro provvisto di apparecchi automatici, un vano d'attesa e i servizi.

Attorno al capannone e allo stabile amministrativo — che occuperanno complessivamente un'area di 1.725 mq. — si estenderanno piazzali aventi una superficie di quasi 12.000 mq., pavimentati in asfalto o in cemento. Il terreno ricoperto dal secondo materiale servirà per le prove dei veicoli leggeri e pesanti, mentre la parte rimanente sarà adibita a posteggio o usata per formare comodi accessi. E' pure prevista, come già si è notato, una superficie di riserva, la quale sarà per intanto trasformata in ornamentale zona verde.

L'impostazione architettonica data al complesso edilizio rispecchia la funzionalità del suo interno. Le ampie vetrate sono ritmate e schermate da fasce frangisole che garantiscono un'illuminazione naturale modulata. Sia per il capannone, sia per lo stabile attiguo sono state previste strutture di calcestruzzo armato, eccezion fatta per la copertura del corpo in cui verranno costruite le corsie, la quale sarà composta di « shed » metallici. Il sotterraneo del capannone — vi saranno sistemati i serbatoi, i depositi, la fossa per la pompa delle acque luride, ecc. — sarà coperto da una massiccia soletta in grado di portare un carico corri-

spondente a quello sopportato dalle strade di II. classe. Riguardo, invece, alle fondazioni, facciamo rilevare che esse saranno formate da un solettone di cemento armato dello spessore minimo di 60 cm. e massimo di 100 cm. Queste notevoli misure, comportanti una maggior spesa di circa Fr. 150.000,— rispetto al costo delle fondazioni generalmente previste, sono imposte dalla presenza di un falda freatica suscettibile di subire, nel suo livello, notevoli oscillazioni. Resta in tal modo esclusa a priori ogni possibilità di allagamenti, dato che un solettone di tale consistenza potrà in ogni circostanza resistere all'erosione e alla spinta dell'acqua. Dalla falda freatica potranno per contro essere captate le acque occorrenti al funzionamento dei diversi impianti del centro diagnostico: a questo scopo verrà creato un pozzo atto a fornire circa 400 litri al minuto.

#### IV. GLI ASPETTI FINANZIARI

Il costo complessivo di tutte queste opere, secondo i calcoli dei progettisti, è di 5 milioni di franchi: 3 milioni saranno destinati ai lavori edilizi veri e propri, 850.000 franchi alle installazioni speciali e alle attrezzature meccaniche, e 1.150.000 franchi ai lavori esterni. A questa spesa, indicata in un separato disegno di decreto legislativo, dovrà essere logicamente aggiunta quella per l'acquisto del terreno, già specificata e spiegata all'inizio del nostro messaggio.

La Sezione degli stabili erariali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, dopo aver esaminato le varie partite, ha stimato il preventivo del tutto accettabile, anche perchè, in virtù dei criteri prudenziali che hanno informato la sua elaborazione, gli eventuali aumenti del costo della mano d'opera e dei materiali potranno essere assorbiti senza far ricorso alla richiesta di crediti supplementari. La predetta Sezione ha pure giudicato validi l'aspetto architettonico delle costruzioni, la maniera in cui è stato risolto il problema della funzionalità del centro e l'ubicazione che ad esso si intende dare.

L'impegno finanziario richiesto al Cantone è certamente importante. Nel valutarlo, occorre tuttavia tener presente che il centro diagnostico, oltre ad essere reso necessario dalle prescrizioni federali e dal dovere di eliminare ogni fattore di perturbamento del traffico, non risulterà affatto improduttivo: le norme cantonali che regolano la materia permettono infatti di riscuotere delle tasse di collaudo da Fr. 10,— a Fr. 50,—, graduate secondo la caratteristica e la portata del veicolo. Prevediamo pertanto che il centro diagnostico potrà contare su un'entrata annua di almeno Fr. 440.000,—, così suddivisa:

Fr. 380.000,— per controllo autovetture	(19.000 a Fr. 20,—)
Fr. 45.000,— per controllo autoveicoli pesanti	(1.500 a Fr. 30,—)
Fr. 4.000,— per controllo rimorchi pesanti	(200 a Fr. 20,—)
Fr. 2.000,— per controllo rimorchi leggeri	(200 a Fr. 10,—)
Fr. 9.000,— per controllo motociclette	(1.800 a Fr. 5,—)

Inoltre sono da aggiungere i circa Fr. 90.000,— incassati nel corso degli esami pratici per allievi conducenti e degli esami per maestri conducenti.

Queste cifre, per quanto indicative possano essere, permettono di valutare senza preoccupazioni l'aspetto finanziario del problema, anche perchè gli incassi menzionati sono suscettibili di ulteriori aumenti. E' infatti inevitabile un aggiornamento delle tasse previste attualmente per le diverse prestazioni dell'ufficio della circolazione: i ritocchi sono consigliati dall'opportunità di evitare sperequazioni con gli altri Cantoni, nonchè dalla considerazione che, pur senza indulgere ad alcun fiscalismo, è indubbiamente giusto chiamare i detentori dei veicoli a contribuire in proporzione meno modesta agli oneri finanziari che la comunità sopporta per un sempre più efficace controllo della circolazione stradale.

Vi preghiamo pertanto di approvare gli allegati decreti legislativi concernenti la concessione dei già specificati crediti di Fr. 5.000.000,— e di Fr. 1.203.172,—, da usare per la costruzione di un centro diagnostico e per l'acquisto di terreni in territorio di Camorino.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

A. Lafranchi

p. o. Il Cancelliere :

A. Crivelli

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito di 5 milioni di franchi  
per la costruzione e l'attrezzatura di un centro diagnostico per veicoli  
a motore a Camorino

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 26 febbraio 1969 n. 1568 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Sono approvati il progetto e il preventivo per la costruzione e l'attrezzatura di un centro diagnostico per veicoli a motore in territorio di Camorino, località Monda delle Rondelle.

*Art. 2.* — Per l'esecuzione di questo progetto è stanziato un credito di franchi 5.000.000,—.

*Art. 3.* — Il credito sarà iscritto alla parte straordinaria del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

*Art. 4.* — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione di un credito di Fr. 1.203.172,—  
per l'acquisto di terreni nel Comune di Camorino da destinare parzialmente  
alla costruzione di un centro diagnostico per veicoli a motore

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 26 febbraio 1969 n. 1568 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Al Consiglio di Stato è concesso un credito di Fr. 1.203.172,— per l'acquisto dei terreni di proprietà della Confederazione svizzera, Dipartimento dell'economia pubblica, ai mappali numeri 117, 120, 122 e 123 del R.F.D. del Comune di Camorino, della superficie complessiva di mq. 50.772 e da destinare parzialmente alla costruzione di un centro diagnostico per veicoli a motore.

Le spese di trapasso sono a carico dello Stato.

*Art. 2.* — Il credito è iscritto alla parte straordinaria del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

*Art. 3.* — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

