

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
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 22 dicembre 1971)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con il messaggio n. 1568 del 26 febbraio 1969 abbiamo proposto la costruzione di un centro diagnostico per veicoli a motore, illustrando particolareggiatamente i motivi che rendono indispensabile la realizzazione anche nel nostro Cantone di un'opera del genere. Basterà qui ricordare che periodicamente, in conformità delle norme federali concernenti la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, devono essere verificati tutti i mezzi meccanici in circolazione, e ciò allo scopo di impedire che le loro condizioni di marcia abbiano a rivelarsi pericolose per gli utenti della strada in particolare e per la sicurezza del traffico in generale.

Il messaggio citato prevede di attuare questa nuova necessaria opera pubblica mediante la costruzione in territorio di Camorino di un capannone-officina munito delle opportune corsie e apparecchiature di collaudo, completate, su un vasto piazzale esterno, delle attrezzature atte ad accertare l'efficienza dei veicoli in movimento. E' inoltre stato progettato di affiancare a tutti questi impianti tecnici un piccolo reparto amministrativo, costituito sia dai locali da mettere a disposizione degli esperti del centro diagnostico e del pubblico che dovrà farvi capo, sia di coloro che si sottoporranno agli esami teorici prescritti per le varie categorie di conducenti.

La spesa preventivata, compreso il costo dei lavori di sistemazione dell'area circostante, assomma a cinque milioni di franchi, cui vanno aggiunti 1 milione e 200.000 franchi da usare per l'acquisto del terreno necessario, occupante in totale una superficie di 50.772 mq. Era tuttavia stato deciso di utilizzare solo in parte lo spazio in questione, e più precisamente nella misura di 13.725 mq. tra fabbricati, piste esterne di prova e posteggi per il personale e il pubblico. La rimanente superficie, dedotti 4.000 mq. da trasformare per intanto in ornamentale zona verde, avrebbe dovuto essere destinata al futuro centro di manutenzione dell'autostrada e alla sede della polizia autostradale.

Gli accennati 4.000 mq. di terreno, secondo il predetto messaggio, erano da ritenersi riservati a un eventuale ampliamento del proposto nucleo edilizio, qualora in prosieguo di tempo si rivelasse opportuno il trasferimento a Camorino dell'intero Ufficio cantonale della circolazione, così da concentrare in un unico luogo tutti i servizi tecnici e amministrativi preposti all'applicazione delle norme che interessano gli utenti della strada. Quest'eventualità, già esaminata nel corso della progettazione del centro diagnostico, aveva finito con essere accantonata a causa della spesa che ne sarebbe derivata.

SOLUZIONE GLOBALE DI TIPO MISTO

Questo particolare aspetto del problema doveva però tornare a porsi durante l'« iter » parlamentare del messaggio governativo predetto. La Commissione della Gestione, preso atto delle proposte governative, non mancava infatti di esaminare

anche la soluzione globale, decidendo tra l'altro di verificare in loco le scelte fatte da altri Cantoni. Essa effettuava perciò due sopralluoghi a Coira e a Losanna, dove aveva occasione di constatare che sono in attività centri di tipo misto, composti cioè delle officine in cui sono fatti i controlli meccanici e degli uffici nei quali vengono trattate tutte le pratiche concernenti la circolazione stradale.

Parve allora alla Commissione che la funzionalità di un'organica soluzione del genere potesse ampiamente giustificare e compensare, pure nel nostro Cantone, il maggior onere finanziario che ne risulterebbe, anche perchè ad avvantaggiarsi dell'accენტramento degli uffici e dei servizi tecnici sarebbero nel contempo gli utenti e l'amministrazione statale: i primi eviterebbero di fare la spola tra Bellinzona e Camorino, mentre la seconda avrebbe la facoltà di meglio razionalizzare il lavoro degli addetti all'ufficio della circolazione, ovviando agli inconvenienti che l'attuale dispersione delle sue sezioni ha già permesso di evidenziare. Presentemente, infatti, l'ufficio in oggetto è costretto a mantenere taluni suoi reparti in locali privati e a organizzare inoltre fuori sede gli esami per il conseguimento della licenza di conducente (i veicoli, com'è risaputo, vengono invece controllati nel centro diagnostico provvisorio di Rivera).

La Commissione della Gestione, ciò considerato, invitava il Consiglio di Stato a far rielaborare il progetto in conformità delle accennate considerazioni di opportunità, scegliendo pertanto la soluzione globale di cui si è detto. Nel frattempo codesto Gran Consiglio aveva però già proceduto allo stanziamento del credito necessario all'acquisto del terreno (vedi decreto legislativo del 15 dicembre 1969), cosicché l'ubicazione del futuro complesso risulta sin d'ora definitivamente confermata a Camorino. Questo terreno, data la sua ampiezza e le sue caratteristiche pianeggianti, consente senza difficoltà l'ingrandimento del centro studiato in un primo tempo, anche perchè, come si è notato all'inizio del presente messaggio, gli oltre 4.000 mq. di riserva previsti dai progettisti erano stati calcolati in funzione di questo cambiamento.

DUE DISTINTE COSTRUZIONI INTERDIPENDENTI

Il Dipartimento di polizia, sulla scorta delle esperienze fatte in altri Cantoni e soprattutto a Losanna, provvedeva allora a far allestire un nuovo progetto. Tre furono poi le varianti esaminate, e quella che vi proponiamo è da ritenersi, secondo l'unanime parere di tutti gli organi interpellati, la più adatta a permettere il raggiungimento degli scopi perseguiti e a garantire un alto grado di funzionalità.

Essa consta di due distinte costruzioni interdipendenti, riservate rispettivamente alla parte tecnica e a quella amministrativa. Le diverse funzioni del complesso risultano in tal modo demarcate anche architettonicamente, ciò che servirà a far subito convergere il pubblico verso il settore desiderato e a contemporaneamente evitare che il lavoro, negli uffici, venga ad essere disturbato dalle prove meccaniche che si dovranno fare all'esterno del capannone. Le due costruzioni saranno infatti separate da un ampio posteggio e da un piazzale cui potranno accedere solo i veicoli destinati a essere esaminati lungo le quattro corsie interne del centro diagnostico. Questi veicoli, superate le previste verifiche, torneranno poi all'aperto attraverso i portali d'uscita realizzati sul lato opposto del capannone, raggiungendo in tal modo direttamente la frazione del sedime dove verranno provati i freni, l'arresto e l'avvio in salita dei veicoli pesanti, e le motociclette. Il traffico che si svolgerà intorno allo stabile amministrativo, sito a nord del capannone, non sarà pertanto turbato, e nè il rumore nè le esalazioni dei veicoli sottoposti a controllo potranno comportare negative ripercussioni per il personale d'ufficio, visto che esso sarà interamente concentrato nell'apposito stabile cui si è accennato. Ad eccezione di un addetto alla ricezione e alla segreteria, non saranno in effetto assegnati all'officina diagnostica impiegati estranei alle mansioni propriamente tecniche.

IL CAPANNONE - OFFICINA

La costruzione destinata ai controlli meccanici sarà sostanzialmente quella già illustrata nel messaggio del 26 febbraio 1969, dato che può tuttora essere giudicata conforme alle necessità presenti e future, così come esse furono descritte nella precedente richiesta di credito. L'unico cambiamento strutturale apportato al primitivo progetto è rappresentato, oltre che dallo spostamento nello stabile amministrativo del previsto locale di ristoro, dalla soppressione delle aule destinate agli esami teorici delle varie categorie di conducenti, essendo parso più logico sistemarle anch'esse nel nuovo edificio in parola. Spetta infatti al personale d'ufficio convocare gli esaminandi e poi comunicar loro l'esito delle prove, conformemente ai rapporti stesi dagli esperti. Quest'ultimi, come previsto dal precedente progetto, avranno per contro sede in locali costruiti nell'area del capannone, trattandosi di tecnici chiamati ad alternare la loro attività di esaminatori con quella di collaudatori e verificatori dei veicoli assoggettati a controllo.

Il capannone occuperà in tal modo una superficie ridotta a 1443 mq. (primo progetto: mq. 1725), mentre la costruzione dello stabile amministrativo richiederà invece l'occupazione di una superficie di 614 mq. Altri 1638 mq. saranno destinati a posteggi (121 posti macchina), e 4075 e 10.360 mq. verranno adibiti rispettivamente a zona verde e a piazzali di prova e di accesso. Il futuro centro di manutenzione dell'autostrada e gli annessi servizi di polizia autostradale non risulteranno perciò minimamente compromessi, perchè potranno ancora disporre di oltre 32.600 mq. di terreno.

L'EDIFICIO AMMINISTRATIVO

L'edificio amministrativo si articolerà su quattro piani, uno dei quali seminterrato. Vi si potrà accedere da due distinte entrate inserite nelle facciate ovest ed est, ed usabili rispettivamente dal pubblico e dal personale. Fungerà da disimpegno e da sala d'attesa e di colloqui, al centro del pianterreno, un doppio atrio, dal quale sarà possibile a un tempo accedere ai piani superiori e far capo agli sportelli della cassa e dei reparti automobili e navigazione. Un altro atrio è pure previsto al primo piano, dato che sarà necessario costruire anche in questa parte dell'edificio degli sportelli: vi verrà infatti sistemato il reparto dei conducenti, cui si aggiungeranno tre vani utilizzabili per gli esami teorici e un piccolo ufficio da mettere a disposizione dell'esperto che presiederà alle prove in questione (l'aula più grande, qualora se ne presentasse la necessità, potrà essere divisa mediante pannelli scorrevoli).

Gli uffici direzionali e del servizio giuridico verranno invece a trovarsi al secondo piano, non essendo indispensabile che si trovino a diretto contatto col pubblico. Poichè essi non occuperanno tutto lo spazio disponibile, sarà possibile realizzare in questa parte dell'edificio anche una sala delle conferenze e un locale destinato a mensa. Quest'ultima sarà completata da un guardaroba, e potrà essere messa a disposizione degli impiegati e funzionari di tutto il complesso edilizio e del pubblico che per una ragione o per l'altra vi si recherà. La sua strutturazione permetterà, in un secondo tempo, di trasformare eventualmente il vano in mensa.

Ogni piano, naturalmente, sarà munito dei necessari servizi igienici. Gli impianti tecnici saranno per converso collocati nel seminterrato, dove troveranno anche posto un rifugio della capienza di 75 persone, il deposito delle targhe, l'archivio dell'ufficio della circolazione e della navigazione e quello del servizio giuridico. Questi locali, come quelli costruiti sotto il capannone, saranno isolati da massicce solette di calcestruzzo armato, al fine di assicurare, insieme con la stabilità dei vani sovrastanti, un'impermeabilità assoluta. Una precauzione, questa, imposta dall'esistenza di una falda freatica suscettibile di subire, quando si verificano condizioni atmosferiche particolari, notevoli e improvvise oscillazioni di livello.

Per queste costruzioni si è adottato un sistema che permette, rispetto alle zone di disimpegno, uno sfruttamento massimo dello spazio adibito a uffici. I progettisti si sono cioè attenuti a principi di larga flessibilità, disponendo prevalentemente i diversi settori amministrativi su libere e ampie superfici che potranno sempre essere adattate alle necessità ricorrenti. L'inserimento di pareti mobili e di separazioni costituite di armadi o scaffalature o macchinari non creerà quindi problemi di sorta, anche perchè nello studiare la portata delle solette si è già tenuto calcolo di questa eventualità. Con adeguati accorgimenti sarà inoltre possibile raggiungere nei vari ambienti una perfetta isolamento acustica. Quanto alla illuminazione, essa sarà uniforme e diffusa in ogni locale, grazie soprattutto ai vetri antisolari che verranno usati per le finestre. Questi vetri, oltre a uniformare l'illuminazione naturale, favoriranno l'isolazione termica richiesta dal condizionamento dell'aria. Abbiamo difatti giudicato opportuno proporre l'installazione, limitatamente allo stabile amministrativo, di un impianto di condizionamento e di ventilazione, e ciò per evidenti motivi di praticità. Lo stabile sorgerà infatti in aperta campagna, in un luogo contraddistinto da una forte insolazione estiva e dalla crudezza dei fenomeni climatici invernali. Queste apparecchiature garantiranno perciò in ogni tempo una temperatura costante, a tutto vantaggio del personale.

Detto impianto non può quindi essere considerato un inutile spreco, nè possono essere giudicati tali, nel loro complesso, le altre soluzioni date ai problemi posti da un'opera di così vasta mole. Sia l'edificio amministrativo sia il capannone-officina sono stati in realtà concepiti e progettati secondo criteri di stretta razionalità, avendo ben presente l'esigenza di realizzare degli edifici che possano rivelarsi nel contempo decorosi sul piano architettonico e validi su quello pratico.

GLI ASPETTI FINANZIARI

Il costo complessivo dei lavori che siamo andati illustrando è stato calcolato in 9.134.446,— franchi, così suddivisibili :

- a) Fr. 3.273.862,— per il capannone-officina e la rampa esterna di prova dei freni;
- b) Fr. 2.831.229,— per l'edificio amministrativo;
- c) Fr. 851.569,— per le attrezzature meccaniche e tecniche necessarie al funzionamento del centro diagnostico;
- d) Fr. 352.000,— per l'arredamento degli uffici e degli altri vani;
- e) Fr. 1.825.786,— per le opere di sistemazione esterna, di canalizzazione e di pavimentazione, nonchè per tutti gli altri lavori preparatori.

Ne deriva, rispetto al messaggio n. 1568, una maggior spesa di circa 4 milioni di franchi, dovuta essenzialmente all'aggiunta dello stabile amministrativo (con le relative attrezzature) e degli annessi posteggi. Un fattore d'ulteriore accrescimento dell'onere finanziario si è inoltre rivelato anche il generale aumento dei costi verificatosi nel periodo intercorso tra la presentazione del primo progetto e l'allestimento di quello che ora sottoponiamo alla vostra approvazione. L'aggiornamento dei prezzi e il preventivo generale di spesa sono stati comunque verificati e accertati dall'ufficio degli stabili erariali, previo confronto con i costi di talune altre opere pubbliche. Non sono stati trascurati nemmeno gli opportuni paragoni con i centri tecnico-amministrativi di Losanna e di altri Cantoni, traendone la convinzione che la spesa proposta è da ritenersi effettivamente adeguata alle circostanze.

Quanto agli aspetti finanziari connessi al centro diagnostico vero e proprio, ci permettiamo di rimandarvi ai dettagli già forniti con il precedente messaggio, precisando tuttavia che è da prevedere un aumento degli incassi da 440.000,— a 560.000,— franchi annui, dato che al momento dell'entrata in funzione dell'officina le autovetture da esaminare annualmente, anzichè essere 19.000, dovrebbero aggi-

rarsi intorno alle 25.000. Gli autoveicoli in circolazione sono infatti passati dai 62.795 del 1968 ai 73.111 del 1970 e saranno quasi 80.000 al termine dell'anno in corso, fatto questo che, com'è naturale, implicherà un numero proporzionalmente maggiore di controlli meccanici. Quest'aumento non provocherà però alcun serio inconveniente di natura pratica, poichè il numero degli esperti assegnati al centro (12) e delle attrezzature meccaniche è stato calcolato tenendo conto del prevedibile ulteriore incremento delle immatricolazioni di veicoli. Un centro diagnostico così strutturato — già lo si è fatto notare nel messaggio n. 1568 — avrà perciò la possibilità di fronteggiare i suoi compiti fino al raggiungimento di almeno 120.000 immatricolazioni. Con un adeguato aumento del personale e opportuni ritocchi al ritmo delle verifiche sarà inoltre possibile permettergli di mantenere la sua efficienza anche oltre il limite massimo in oggetto.

A completazione dei dati finanziari relativi alla gestione del centro diagnostico, noteremo infine che le spese d'esercizio annue, dopo aver preso informazioni segnatamente presso il similare centro di Losanna, sono state preventivate in circa 480.000,— franchi, così ripartibili :

- a) Fr. 60.000,— per luce, forza, acqua e riscaldamento ;
- b) Fr. 40.000,— per manutenzione apparecchiature, pulizia e diversi ;
- c) Fr. 380.000,— per stipendi e contributi di natura sociale da versare al personale (12 esperti e 1 impiegato d'ufficio).

Vi invitiamo pertanto ad approvare l'allegato disegno di decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito di Fr. 9.135.000,—, da usare appunto per la costruzione e l'attrezzatura, in territorio di Camorino, di un centro diagnostico per veicoli a motore e degli uffici riguardanti la circolazione.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

A. Lepori

p. o. Il Cancelliere :

A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito di Fr. 9.135.000,—
per la costruzione e l'attrezzatura a Camorino di un centro diagnostico
per veicoli a motore e degli uffici riguardanti la circolazione

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 22 dicembre 1971 n. 1781 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 in territorio di Camorino di un centro diagnostico per veicoli a motore e degli uffici riguardanti la circolazione.

Art. 2. — Per l'esecuzione di questo progetto è stanziato un credito di franchi 9.135.000,—.

Art. 3. — Il credito sarà iscritto alla parte straordinaria del bilancio 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.