



CONSIGLIO METROPOLITANO

SEDUTA DEL 14 LUGLIO 2015

Rep. n. 27/2015

Atti n. 167291\11.14\2015\2

Oggetto: Aggiornamento della classificazione gerarchica della rete stradale (introdotta con la deliberazione del Consiglio provinciale num. 63 del 13 dicembre 2007) a seguito dell'entrata in esercizio di grandi infrastrutture stradali nel territorio della Città metropolitana.

Sindaco Metropolitano Giuliano Pisapia

Consiglieri Metropolitani in carica:

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Alparone Marco | 13. Iardino Maria Rosaria |
| 2. Arrara Pierluigi | 14. Lepore Luca |
| 3. Barberis Filippo Paolo | 15. Mezzi Pietro |
| 4. Biscardini Roberto | 16. Osnato Marco |
| 5. Bussolati Pietro | 17. Palestra Michela |
| 6. Cappato Marco | 18. Parozzi Rita |
| 7. Censi Arianna Maria | 19. Quartieri Ines detta Patrizia |
| 8. Centinaio Alberto | 20. Romano Pietro |
| 9. Chittò Monica Luigia | 21. Russomanno Giuseppe |
| 10. Comincini Eugenio Alberto | 22. Scavuzzo Anna |
| 11. Fusco Ettore | 23. Vagliati Armando |
| 12. Guidi Luciano | 24. Villa Alberto |

Presiede, in assenza del Sindaco Metropolitano, Giuliano Pisapia, il Vice Sindaco Metropolitano: Eugenio Alberto Comincini.

Partecipa, assistito dal personale del Settore Supporto e Coordinamento agli Organi Istituzionali e all'Ufficio Elettorale, il Segretario Generale, dottoressa Simonetta Fedeli.

Nominati scrutatori i Consiglieri: Chittò, Palestra e Villa.

DIREZIONE PROPONENTE: Area pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico.

Oggetto: Aggiornamento della classificazione gerarchica della rete stradale (introdotta con la deliberazione del Consiglio provinciale num. 63 del 13 dicembre 2007) a seguito dell'entrata in esercizio di grandi infrastrutture stradali nel territorio della Città metropolitana.

RELAZIONE TECNICA:

Il 13 dicembre 2007 il Consiglio provinciale, con la deliberazione num. 63/2007, definì una suddivisione di tipo gerarchico (denominata "*classificazione*") della rete stradale del territorio milanese, secondo le indicazioni del Decreto del Ministero delle Infrastrutture 5/11/2001. Tale suddivisione si poneva l'obiettivo di individuare, all'interno della rete stradale milanese, itinerari connessi e riconoscibili, organizzati in reti di importanza decrescente, che fungessero da guida per una riorganizzazione delle competenze amministrative relative alla attività di regolazione della circolazione e di tutela delle strade disciplinate dal D. Lgs. 285/1992 "*codice della strada*".

Per altro verso, nell'esercizio del potere di assegnare la classe amministrativa "*Provinciale*" o "*Comunale*" alle strade (ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 comma 6 del "*codice della strada*") la Regione Lombardia, che ne dispone in base agli articoli 2, 3 e 4 del D.P.R. 495/1992 ("*regolamento di esecuzione del codice della strada*"), richiede ai cosiddetti Enti proprietari o destinatari delle strade un preventivo "*atto di assenso*" (si veda il recente Decreto della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della regione Lombardia n. 5660/2014); a tale scopo la "*classificazione gerarchica*" risulta utile in quanto individua gli itinerari che si ritengono di valenza sovracomunale, distinguendoli da quelli di valenza esclusivamente locale.

A oltre sette anni di distanza dall'approvazione della "*classificazione gerarchica*", risulta ora necessario proporre un aggiornamento. I motivi sono molteplici:

- nel 2009 il territorio brianzolo confluì nella istituita Provincia di Monza e della Brianza, staccandosi dalla Provincia di Milano e costituendo così un confine amministrativo nella zona settentrionale, in territori caratterizzati da urbanizzazione densa;
- dal 2008 al 2015 diverse nuove infrastrutture stradali realizzate dallo Stato o da suoi concessionari, tali da offrire grande capacità e velocità di marcia, sono state aperte all'esercizio (e a breve altre seguiranno) offrendo all'utenza nuovi itinerari tali da introdurre modifiche rilevanti alla gerarchia della rete stradale milanese;
- alcune costruzioni stradali che nel 2007 risultavano "*in programmazione*", e sulle quali si basava l'individuazione di alcuni itinerari della classificazione gerarchica allora approvata, non hanno potuto essere finanziate, vanificando la previsione;
- vi è infine l'esigenza di semplificare la stessa gerarchia, diminuendone i livelli, rendendola maggiormente leggibile e chiarendone il significato e le funzioni.

Per i motivi sopraelencati si propone l'approvazione della allegata nuova carta della classificazione gerarchica della rete stradale, in riforma di quella approvata con la D.C.P. 63/2007, sulla base dei seguenti criteri.

- 1) Suddivisione della rete stradale in tre categorie di importanza decrescente, specificate in seguito (costituite dai soli itinerari già esistenti o la cui costruzione è già finanziata) e con esclusione di itinerari "*programmati*" ma di cui è incerta la data di apertura al traffico.
- 2) Individuazione di una "*rete stradale principale*" a servizio della mobilità autoveicolare e di lungo raggio, che deve essere garantita per tutti i veicoli che abbiano una sagoma e una massa contenuta entro i limiti definiti dal "*codice della strada*" agli artt. 61 e 62; la rete deve pertanto essere formata da itinerari connessi, senza soluzione di continuità, che siano sempre percorribili

b

da un autoarticolato o da un autotreno con massa a pieno carico pari a 44 tonnellate (che sono i veicoli più pesanti e ingombranti tra quelli che non superano i limiti di sagoma e massa stabiliti dal “*codice della strada*”). Tale rete è composta da tutte le autostrade e superstrade (riservate alla circolazione dei veicoli a motore e individuate nella cartografia allegata, e denominata “All.1”, con i colori bianco e nero) che innervano il territorio milanese, nonché da itinerari composti da strade ordinarie (individuate in colore rosso nell'All. 1) che, seppur destinate alla circolazione di tutte le categorie di utenza (“*veicoli, pedoni, animali*”, secondo la dizione del “*codice della strada*”) possono comunque sempre garantire il transito ai mezzi pesanti; di tali itinerari uno in particolare, “*periferico*” rispetto alla metropoli milanese, assolve al ruolo di connessione di tutti gli altri itinerari i quali, diramandosi dal “*periferico*”, sono costituiti da aste radiali protese verso la città stessa, da un lato, e i confini territoriali, dall'altro. Si tratta di una rete che perpetua lo schema dell'organizzazione storica della viabilità milanese, caratterizzata da aste radiali verso la città di Milano e da una serie di itinerari circolari concentrici rispetto alla città.

3) Individuazione di una “*rete stradale secondaria*” disegnata in colore verde nel già citato All. 1, anch'essa formata da itinerari connessi senza soluzione di continuità, che abbia il compito di connettere le località del territorio milanese alla “*rete principale*” e di individuare itinerari di collegamento fra diverse aree territoriali del territorio milanese. Il grado di infittimento delle maglie di questa rete deve essere tale da consentire, per ogni Comune, di avere nel proprio territorio almeno un accesso alla rete “*principale*” o alla rete “*secondaria*”. Anche la rete “*secondaria*” persegue l'obiettivo di garantire il transito ai veicoli di massa a pieno carico fino a 44 tonnellate, ma sono ammissibili deroghe a questo principio, in relazione a particolari situazioni e vincoli locali, potendo pertanto le Autorità competenti, su alcuni tratti di tale rete, stabilire limitazioni di carattere permanente alla circolazione per alcune categorie di veicoli “*in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade*” (ex art. 6 comma 4 lett. b del “*codice della strada*”).

4) Individuazione della residua “*rete stradale locale*”, con il compito di fornire accesso alle origini e destinazioni di viaggio e di collegare centri abitati limitrofi; Sugli itinerari appartenenti a questo livello, destinato alla mobilità di breve raggio, sono ipotizzabili i provvedimenti di limitazione al diritto di transito che il “*codice della strada*” assegna alle Autorità competenti (art. 7 comma 1 lett. b: “*limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale*” e art. 7 comma 9: “*delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato*”); a mero titolo di esempio a questo livello viene assegnata l'intera rete stradale del Comune di Milano, con pochissime eccezioni, in quanto, con l'introduzione avvenuta negli ultimi anni dei vincoli al transito automobilistico (pedaggio “*area C*”, divieto di circolazione nelle ore notturne su alcune aste di scorrimento e limitazioni di velocità, con la prospettiva di una graduale introduzione ed estensione di “*zone 30*”) tali strade non possono più convenientemente essere usate per una mobilità di attraversamento della città. La maggior parte delle strade appartenenti a questa rete è costituita da strade urbane e, nei minoritari casi extraurbani, da strade di costruzione ottocentesca, prima dell'avvento della trazione a motore.

Sulla base dei criteri sopra esposti, e a seguito della apertura al traffico di numerose opere stradali (A35 Brescia-Milano, strade “*rivoltana*” e “*cassanese*” moderne, A36 pedemontana tratta “A”, A58 tangenziale esterna) e della imminente apertura di nuove opere (A36 pedemontana tratta “B1”, V corsia A8, nuova A52 Rho-Monza, IV corsia A4 tratto Milano-Marcallo) è stata pertanto redatta una nuova cartografia, di cui all'All. 1, per la quale si propone l'approvazione, contenente una nuova classificazione gerarchica della rete stradale, composta da una rete di “*strade principali*” (esistenti e in costruzione, in colore rispettivamente bianco/nero e rosso per distinguere le strade riservate agli autoveicoli da quelle destinate all'universalità degli utenti), una rete di “*strade secondarie*” (in

colore verde) sufficientemente fitta e pervasiva da poter servire ogni Comune, e infine dalla rete delle "strade locali". **Alla luce delle motivazioni precedentemente esposte si propone al Consiglio di approvare i criteri illustrati e il connesso All. 1.**

E' opportuno a questo punto ricordare che, ai fini della individuazione della classificazione amministrativa delle strade (come definita dall'art. 2 comma 6 del "codice della strada") i criteri sopra descritti possono valere ogni qualvolta l'individuazione di una strada "provinciale" o "comunale" costituisce una attività discrezionale delle Amministrazioni coinvolte. Rimangono tuttavia ferme e cogenti le due disposizioni di legge in materia, in base alle quali:

- I. art. 2 comma 7 D. Lgs. 285/1992: "*Le strade urbane [ossia, secondo la definizione riportata nel "codice della strada" all'art. 3, le "strade interne a un centro abitato"] sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti*";
- II. art. 4 comma 5 bis L.R. 9/2001: "*I tratti di strada provinciali dismessi a seguito di varianti, che non alterano i capisaldi del tracciato stradale, perdono di diritto la classificazione di strade provinciali e, ove siano ancora utilizzabili ancorché ad uso limitato ad alcune categorie di veicoli o ad uso ciclopedonale, sono obbligatoriamente trasferiti ai comuni territorialmente competenti*".

Gli effetti delle due leggi sopra descritte rendono impossibile la definizione di una rete di strade "provinciali" formata da itinerari connessi tra di loro, soprattutto nel territorio settentrionale, densamente urbanizzato. Per questo motivo il D.M. 5/11/2001, precedentemente citato, richiede di individuare una classificazione "gerarchica" delle reti stradali, ulteriore rispetto a quella amministrativa.

In conseguenza a tutto quanto sopra illustrato, si propone al Consiglio di manifestare e/o confermare esplicito assenso, come richiesto dal Decreto della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità n. 5660/2014 della Regione Lombardia e nei casi non già normati dalla legge, a che le strade che rientrano nella "rete delle strade locali" e che attualmente sono classificate come "provinciali" ai sensi dell'art. 2 comma 6 del D.lgs 285/1992, possano essere declassificate a strade "comunali" (tenendo presente che l'assenso costituisce condizione necessaria ma non sufficiente per la declassificazione, in quanto la Regione richiede anche l'assenso del Comune territorialmente competente per emettere il decreto). **Analogamente, si propone di manifestare assenso a che alcuni tratti stradali di recente o prossima realizzazione, ricadenti all'interno delle reti "principale" o "secondaria" come sopra definite, vengano classificati dalla Regione come "strade provinciali"**.

Entrando nel dettaglio, fermo il criterio precedente comunque valido, con particolare riferimento alle opere di recente realizzazione, si fornisce un elenco di situazioni su cui tale assenso si può immediatamente concretizzare e che vengono illustrate nell'All. 2:

interventi connessi alla realizzazione della A58 "tangenziale esterna":

assenso alla declassificazione al rango "comunale" delle seguenti strade (in ragione della loro inclusione nella "rete locale"):

- S.P. 176 "Gessate-Bellusco" dal km 3+000 al km 4+600 (tratto in Comune di Cambiagio);
- S.P. 13 "Monza-Melzo" dal confine provinciale (km 7+200) al km 9+000 (tratto in Comune di Pessano con Bornago)
- S.P. "ex S.S. 11 padana superiore" dal km 166+000 al km 167+150 (tratto in località Villa Fornaci, Comuni di Gessate e Bellinzago Lombardo);
- S.P. 176 "Gessate-Bellusco" dal km 0+000 al km 1+660 (tratto in Comune di Gessate)

- S.P. 137 “*Truccazzano-Villa Fornaci*” dal km 7+000 al km 7+864 (tratto in Comune di Bellinzago Lombardo);
- S.P. 103 “*antica di Cassano*” dal km 12+400 al km 20+415 (tratti nei Comuni di Melzo, Pozzuolo Martesana e Cassano d'Adda);
- S.P. 39 “*Cerca*” dal km 8+900 al km 10+600 (tratto in Comune di Settala, frazione di Caleppio);
- S.P. 161 “*Paullo-Vignate*” dal km 1+000 al km 5+000 (tratto nei Comuni di Paullo e Settala).
- S.P. 16 “*traversa di Paullo*” dal km 0+000 al km 1+472 (tratto in Comune di Paullo)
- S.P. 159 “*Dresano-Bettola di Peschiera*” dal km 0+000 al km 1+500 (tratto in Comune di Dresano)
- S.P. 138 “*Pandina*” dal km 1+650 al km 2+423 (tratto nei Comuni di Vizzolo Predabissi e Dresano);
- S.P. 17 “*Melegnano-Sant'Angelo*” dal km 0+100 al km 1+500 (tratto nei Comuni di Melegnano e Cerro al Lambro);
- S.P. 165 “*Melegnano-Landriano*” dal km 0+000 al km 1+200 (tratto in Comune di Melegnano);

assenso alla classificazione al rango “provinciale” delle seguenti strade di nuova o recente realizzazione:

strade elencate nella delibera 59/2013 del cessato Consiglio Provinciale di Milano, per le quali la Provincia di Milano si impegnò alla presa in carico in “*proprietà e gestione*”, e precisamente:

- nuovo itinerario S.P. 176 a Cambiagio (tratto in Comune di Cambiagio) da denominare “*S.P. 176 var. - della cascina Orombella*”;
- nuovo itinerario S.P. 13 a Pessano con Bornago (tratto in Comune di Pessano con Bornago) da denominare “*S.P. 13 var. - della cascina Castiona*”;
- nuovo itinerario S.P. “*ex S.S. 11 Padana Superiore*” a Villa Fornaci di Gessate (tratto in Comune di Gessate);
- nuovo itinerario, in parte extraurbano e in parte urbano, della S.P. 137 a Bellinzago Lombardo (dalla rotatoria posta all'intersezione con “*via della vigna*” fino alla rotatoria posta all'intersezione con la “*ex S.S. 11 padana superiore*”) da denominare “*S.P. 137 var. - della cascina San Donnino*”;
- nuovo itinerario S.P. 161 a Caleppio di Settala (tratto in Comune di Settala), da denominare “*S.P. 161 var. - della cascina Contino*”;
- nuovo itinerario S.P. 159 a Dresano (tratto in Comune di Dresano), da denominare “*S.P. 159 var. - della cascina Belpensiero*”;
- nuovo itinerario extraurbano nei Comuni di Dresano e Vizzolo Predabissi da denominare “*S.P. 303 – della cascina Griona*” (dalla S.P. 138 “*Pandina*” al confine col Comune lodigiano di Casalmaiocco);
- nuovo itinerario S.P. 204 a Vizzolo Predabissi (tratto in Comune di Vizzolo Predabissi), da denominare “*S.P. 204 ramo A - della cascina Legorina*”;
- nuovo itinerario extraurbano (in Comune di Vizzolo Predabissi, Cerro al Lambro e Melegnano, dall'incrocio con la S.S. 9 “*Via Emilia*”, attraverso il viadotto sul fiume Lambro, fino ad arrivare all'incrocio con la S.P. 40 “*Binasco-Melegnano*”), da denominare “*S.P. 302 – del fiume Lambro*”;

d

Interventi connessi e/o prossimi alla realizzazione della A35 Brescia – Milano;assenso alla declassificazione al rango “comunale” delle seguenti strade

- S.P. 103 strade di servizio a margine della carreggiata principale (nel tratto nei Comuni di Segrate, Pioltello, Vignate, Cassina de' Pecchi, Melzo);
- S.P. 14 strade di servizio a margine della carreggiata principale (nel tratto nei Comuni di Segrate, Pioltello, Vignate, Settala, Liscate, Rodano);
- S.P. 121 dal km 1+000 al km 2+018 (in Comune di Pioltello);

assenso alla classificazione al rango “provinciale” delle seguenti strade

- nuovo itinerario S.P. 121 a Pioltello (dalla ferrovia Milano-Treviglio allo svincolo della Cassanese), da denominare S.P. “121 dir. B – della cascina Castelletto”
- nuovo itinerario S.P. 121 a Cassina de' Pecchi e Cernusco sul Naviglio (dallo svincolo della Cassanese alla ex SS 11) da denominare S.P. “121 dir. – della cascina Malpaga”.

Interventi connessi alla realizzazione della V corsia della autostrada A8, alla trasformazione in autostrada della S.P. 46 “Rho-Monza” e all'accordo di programma “ex Alfa Romeo” di Arese.assenso alla classificazione al rango “provinciale” delle seguenti strade.

- nuovo itinerario extraurbano, nei Comuni di Rho, Lainate e Garbagnate milanese, connesso al nuovo svincolo autostradale denominato “Lainate-Arese”, per il quale si propone la denominazione S.P. 300 “della fabbrica di automobili di Arese”.
- nuovo itinerario della S.P. “ex S.S. 233 varesina” nei Comuni di Baranzate, Milano, Bollate connesso con le rampe di accesso allo svincolo “Baranzate” della nuova autostrada “A52 tangenziale nord – Rho-Monza”.

Interventi realizzati da ferrovie Nord Milano.assenso alla declassificazione al rango “comunale” delle seguenti strade

- S.P. 148 dal km 0+000 al km 4+700 (in Comune di Vanzaghello e Magnago).
- S.P. 117 dal km 17+100 al km 18+136 (in Comune di Magnago, frazione Bienate).

assenso alla classificazione al rango “provinciale” delle seguenti strade

- nuovo itinerario in variante agli abitati di Magnago e Bienate, nei Comuni di Castano Primo e Magnago, per il quale si propone la denominazione S.P. 301 “del Barbarossa”.

Interventi nel territorio Rhodense.assenso alla declassificazione al rango “comunale” delle seguenti strade

- S.P. 172 dal km 8+750 al km 11+348 (tratto nei Comuni di Pregnana milanese e Vanzago).

assenso alla classificazione al rango “provinciale” delle seguenti strade

- nuovo itinerario S.P. 172, nei Comuni di Vanzago e Pregnana milanese

Il presente provvedimento costituisce atto di indirizzo e proposta per la definitiva individuazione della categoria “provinciale” e “comunale” per le strade del territorio milanese, da disporre, nei casi non già normati dalla legge, con decreto della Regione Lombardia. Il materiale passaggio di proprietà tra Enti dei suddetti beni dovrà avvenire, sempre nei casi non già normati dalla legge, con atto successivo, previa intesa con il Comune competente territorialmente e previo decreto di classificazione della Regione. In quella sede dovranno essere verificati gli aspetti economico-contabili di ogni singola operazione, in modo che le acquisizioni possano andare di pari passo con

le cessioni e, in questo modo, venga mantenuto l'equilibrio finanziario degli oneri gestionali. **Per questo motivo il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria dell'Ente, e pertanto non è dovuto il parere di regolarità contabile.**

Per tutti gli effetti sopra descritti, tali da poter modificare, nel corso dei prossimi anni, il perimetro entro cui la Città metropolitana esercita (ed eserciterà) i compiti di Ente proprietario di strade (potenzialità che potrà però attuarsi solo in presenza di accordo del Comune territorialmente competente sancito da decreto della Regione, in base ai poteri conferiti a quest'ultima dal "*Codice della strada*") si individua nel Consiglio metropolitano l'organo competente all'approvazione di questo provvedimento.

Per il presente atto dovrà essere richiesta la pubblicazione in Amministrazione Trasparente ai sensi dell'art. 12 comma 1- del D.Lgs. 33/2013.

Si attesta che il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, non è classificato a rischio dall'art. 5 del PTPC.

Data 30 giugno 2015 responsabile del servizio programmazione e grandi progetti e supporto
alla direzione d'area – responsabile dell'istruttoria
ing. Marco Daleno

firma



PROPOSTA DI DELIBERAZIONE:**IL CONSIGLIO METROPOLITANO DI MILANO**

visto il Decreto n. 7/2015 atti n. 7894\1.18\2015\1 con il quale è stata conferita al Consigliere Arianna Censi la delega alla materia “*mobilità e viabilità; organizzazione, risorse umane e gestione integrata dei servizi*”;

vista la relazione che precede contenente le motivazioni che giustificano l'adozione del presente provvedimento;

vista l'allegata cartografia denominata “All. 1” e “All. 2”, parte integrante del presente provvedimento;

visti i riferimenti normativi richiamati nella relazione tecnica del responsabile dell'istruttoria;

ritenuto opportuno approvare un aggiornamento alla “*classificazione gerarchica*” della rete stradale, introdotta con Deliberazione del Consiglio Provinciale del 13 dicembre 2007, alla luce delle numerose modifiche intervenute nel frattempo sull'assetto infrastrutturale del territorio, semplificando anche i livelli gerarchici della classificazione medesima per migliorarne la leggibilità, per le motivazioni illustrate nella relazione tecnica;

dato atto che con l'aggiornamento della “*classificazione gerarchica*” risulta conseguente, come spiegato nella relazione accompagnatoria, manifestare esplicito assenso alla declassificazione al rango “*comunale*” (ai sensi dell'art. 2 comma 6 del D.lgs 285/1992) di tratti stradali ricadenti nella “*rete locale*” e alla classificazione al rango “*provinciale*” di tratti ricadenti nelle rete “*principale*” o “*secondaria*”;

visti:

- lo Statuto della Città metropolitana di Milano;
- il Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;
- la Legge 56/2014;
- il Decreto Lgs.18.08.2000 n. 267 “Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali”;

visti i pareri resi ai sensi dell'art.49 del D.lgs.267/2000;

dato atto che durante la seduta il Consiglio ha approvato un emendamento volto a “*stralciare la S.P. 176 'Gessate-Bellusco' in attraversamento al centro abitato di Gessate*” dalla previsione di declassamento verso la categoria degli itinerari di livello locale, mantenendo conseguentemente tale tratto incluso tra gli itinerari appartenenti alla “*rete secondaria*” fintantochè non verrà costruita una variante esterna al centro abitato di Gessate e che ciò produce una modifica al punto 3) del dispositivo proposto (comportando l'eliminazione della S.P. 176 a Gessate dall'elenco delle strade per le quali il Consiglio esprime assenso alla declassificazione a strada comunale) e una modifica ad entrambi gli allegati grafici che accompagnano il presente provvedimento;

dato inoltre atto che durante la seduta di Consiglio sono stati presentati ulteriori 13 emendamenti, di cui dieci dichiarati decaduti, 1 dichiarato inammissibile per estraneità di materia e due respinti con votazione del Consiglio;

visto l'esito delle votazioni;

DELIBERA

- 1) Di approvare l'aggiornamento della “*classificazione gerarchica*” della rete stradale (introdotta con la deliberazione del Consiglio provinciale num. 63 del 13 dicembre 2007) come illustrato nella cartografia allegata al presente provvedimento e denominata “All.1”, di cui forma parte integrante e sostanziale.
- 2) Di stabilire, quale contenuto fondante di questa “*classificazione gerarchica*”, che la rete stradale del territorio milanese deve essere suddivisa in tre livelli di importanza decrescente, ognuno costituito da reti stradali interamente connesse e dotate di itinerari continui e riconoscibili, definiti come segue.
 - a) Il primo livello, detto “*rete delle strade principali*”, avente lo scopo di servire la mobilità di lungo raggio per tutti gli autoveicoli, ivi inclusi i più pesanti e ingombranti ammessi a circolare senza eccedere i limiti di sagoma e massa definiti dagli artt. 61 e 62 del D. Lgs. 285/1992 “*codice della strada*”;
 - b) Il secondo livello, detto delle “*strade secondarie*”, avente lo scopo di connettere tutti i Comuni del territorio milanese alla “*rete principale*” e di individuare itinerari di medio raggio che consentano il collegamento fra diverse aree territoriali del territorio milanese. Su questa rete le Autorità competenti possono stabilire limitazioni “*di carattere permanente*” alla circolazione per alcune categorie di veicoli in relazione “*alle esigenze della circolazione e alle caratteristiche strutturali delle strade*” (ex art. 6 comma 4 lett. b del “*codice della strada*”);
 - c) il terzo livello, detto delle “*strade locali*”, avente lo scopo di fornire accesso alle singole origini e destinazioni di viaggio e di collegare centri abitati limitrofi, per una mobilità di breve raggio. Su questa rete, composta prevalentemente da tratti urbani, le Autorità competenti possono “*limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale*” (art. 7 comma 1 lett. b D.lgs 285/1992) e “*delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato*” (art. 7 comma 9 D.lgs 285/1992).
- 3) Di esprimere, ai sensi di quanto richiesto dal Decreto della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia n. 5660/2014, conseguentemente con quanto deliberato ai punti precedenti, l'assenso a procedere alla contestuale classificazione e declassificazione amministrativa (ai sensi dell'art. 2 comma 6 del D. Lgs. 285/1992) dei seguenti tratti stradali, come illustrato nella cartografia allegata al presente provvedimento, di cui forma parte integrante e sostanziale e denominata “All. 2”:
assenso alla declassificazione a “strada comunale” delle seguenti strade:
 - S.P. 176 dal km 3+000 al km 4+600 (tratto in Comune di Cambiagio);
 - S.P. 13 dal confine provinciale (km 7+200) al km 9+000 (tratto in Comune di Pessano con Bornago)
 - S.P. “*ex S.S. 11 padana superiore*” dal km 166+000 al km 167+150 (tratto in località Villa Fornaci, Comuni di Gessate e Bellinzago Lombardo);
 - S.P. 137 dal km 7+000 al km 7+864 (tratto in Comune di Bellinzago Lombardo);
 - S.P. 103 “*antica di Cassano*” dal km 12+400 al km 20+415 (tratti nei Comuni di Melzo, Pozzuolo Martesana e Cassano d'Adda);
 - S.P. 39 dal km 8+900 al km 10+600 (tratto in Comune di Settala, frazione di Caleppio);

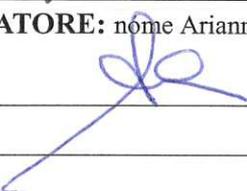
- S.P. 161 dal km 1+000 al km 5+000 (tratto nei Comuni di Paullo e Settala)
- S.P. 16 dal km 0+000 al km 1+472 (tratto in Comune di Paullo)
- S.P. 159 dal km 0+000 al km 1+500 (tratto in Comune di Dresano)
- S.P. 138 dal km 1+650 al km 2+423 (tratto nei Comuni di Vizzolo Predabissi e Dresano);
- S.P. 17 dal km 0+100 al km 1+500 (tratto nei Comune di Melegnano e Cerro al Lambro);
- S.P. 165 dal km 0+000 al km 1+200 (tratto in Comune di Melegnano);
- S.P. 103 strade di servizio a margine della carreggiata principale (nel tratto nei Comuni di Segrate, Pioltello, Vignate, Cassina de' Pecchi, Melzo);
- S.P. 14 strade di servizio a margine della carreggiata principale (nel tratto nei Comuni di Segrate, Pioltello, Vignate, Settala, Liscate, Rodano);
- S.P. 121 dal km 1+000 al km 2+018 (in Comune di Pioltello)
- S.P. 148 dal km 0+000 al km 4+700 (in Comune di Vanzaghello e Magnago)
- S.P. 117 dal km 17+100 al km 18+136 (in Comune di Magnago, frazione Bienate)
- S.P. 172 dal km 8+750 al km 11+348 (tratto nei Comuni di Pregnana milanese e Vanzago)

assenso alla classificazione a “strada provinciale” delle seguenti strade:

- “opere connesse” alla tangenziale est esterna, per le quali la Provincia di Milano assunse l'impegno alla presa in carico con la delibera 59/2013 del Consiglio Provinciale, e precisamente:
 - nuovo itinerario S.P. 176 a Cambiagio (tratto in Comune di Cambiagio) da denominare “S.P. 176 var. - della cascina Orombella”;
 - nuovo itinerario S.P. 13 a Pessano con Bornago (tratto in Comune di Pessano con Bornago) da denominare “S.P. 13 var. - della cascina Castiona”;
 - nuovo itinerario S.P. “ex S.S. 11 Padana Superiore” a Villa Fornaci di Gessate (tratto in Comune di Gessate);
 - nuovo itinerario, in parte extraurbano e in parte urbano, della S.P. 137 a Bellinzago Lombardo (dalla rotatoria posta all'intersezione con “via della vigna” fino alla rotatoria posta all'intersezione con la “ex S.S. 11 padana superiore”) da denominare “S.P. 137 var. - della cascina San Donnino”
 - nuovo itinerario S.P. 161 a Caleppio di Settala (tratto in Comune di Settala), da denominare “S.P. 161 var. - della cascina Contino”;
 - nuovo itinerario S.P. 159 a Dresano (tratto in Comune di Dresano), da denominare “S.P. 159 var. - della cascina Belpensiero”;
 - nuovo itinerario extraurbano in Comune di Vizzolo Predabissi da denominare “S.P. 303 – della cascina Griona”;
 - nuovo itinerario S.P. 204 a Vizzolo Predabissi (tratto in Comune di Vizzolo Predabissi), da denominare “S.P. 204 ramo A - della cascina Legorina”;
 - nuovo itinerario extraurbano (in Comune di Vizzolo Predabissi, Cerro al Lambro e Melegnano, dall'incrocio con la S.S. 9 “Via Emilia”, attraverso il viadotto sul fiume Lambro, fino ad arrivare all'incrocio con la S.P. 40 “Binasco-Melegnano”), da denominare “S.P. 302 – del fiume Lambro”;
- nuovo itinerario S.P.121 a Cassina de' Pecchi e Cernusco sul Naviglio (dallo svincolo della Cassanese alla ex SS 11) da denominare “S.P. 121 dir. - della cascina Malpaga”;

o

- nuovo itinerario S.P.121 a Pioltello (dalla ferrovia al nuovo svincolo della Cassanese), da denominare “S.P. 121 dir. B - della cascina Castelletto”;
 - nuovo itinerario extraurbano da denominare “S.P. 300 – della fabbrica di automobili di Arese”, nei Comuni di Rho, Lainate e Garbagnate;
 - nuovo itinerario S.P. 148, nei Comuni di Castano Primo e Magnago, da denominare S.P. 301 - del Barbarossa”
 - nuovo itinerario S.P. 172, nei Comuni di Vanzago e Pregnana milanese, da denominare “S.P. 172 var. - della cascina Airaghi”.
 - nuovo itinerario della S.P. “ex S.S. 233 varesina” nei Comuni di Baranzate, Milano, Bollate.
- 4) Di dare mandato al Sindaco metropolitano o a suo delegato in materia di viabilità a definire, sempre ai sensi di quanto richiesto dal Decreto della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia n. 5660/2014 e nei casi non già normati dalla legge, intese con i Comuni territorialmente interessati volte a procedere alla declassificazione amministrativa (ai sensi dell'art. 2 comma 6 del D. Lgs. 285/1992) delle strade, attualmente classificate come “*provinciali*” e che nella classificazione gerarchica approvata col presente provvedimento rientrano nella categoria delle “*strade locali*”, e alla contemporanea classificazione a “*strade provinciali*” di strade oggi comunali ma che rientrano tra gli itinerari appartenenti alla “*rete principale*” o “*secondaria*”, assicurando per ogni intesa che venga garantita la copertura economica degli oneri manutentivi eventualmente necessari alla bisogna.
- 5) Di demandare al Direttore del Settore Sicurezza Rete Stradale i successivi adempimenti per l'esecuzione della presente deliberazione, con particolare riferimento alle consegne e alle acquisizioni dei singoli tratti stradali, conseguenti alle disposizioni contenute nei precedenti punti 3 e 4.
- 6) Di dare atto che il presente decreto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria dell'Ente e pertanto non e' dovuto il parere di regolarità contabile.
- 7) Di demandare al direttore dell'Area “*pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico*” la pubblicazione del presente provvedimento in Amministrazione Trasparente ai sensi dell'art. 12 comma 1 del D. Lgs. 33/2013, nonché nella apposita pagina *internet* del sito della Città metropolitana dedicata alla classificazione delle strade.
- 8) Di dare atto che il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, non è classificato a rischio dall'art. 5 del PTPC, come attestato nella relazione tecnica.

IL RELATORE: nome Arianna Censi data 02.07.2015 firma 

PARERE FAVOREVOLE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA
(inserito nell'atto ai sensi dell'art. 49 del d.lgs. n. 267/00)

IL DIRETTORE

nome Dott. Emilio De Vita
data 30/6/15 firma



IL DIRETTORE

nome
data firma

SI DICHIARA CHE L'ATTO NON COMPORTA RIFLESSI DIRETTI O INDIRETTI SULLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELL'ENTE E PERTANTO NON È DOVUTO IL PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE
(inserito nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/00 e dell'art. 11, comma 2, del Regolamento sul Sistema dei Controlli Interni)

nome Dott. Emilio De Vita

data 30/6/15

firma



VISTO DEL DIRETTORE AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE, DELLE RETI INFRASTRUTTURALI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

(inserito nell'atto ai sensi dell'art.14 bis del Testo Unificato del regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi)

nome Dott. Emilio De Vita

data 30/6/15 firma



PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE

(inserito nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/00)

- Favorevole
- Contrario

**IL DIRETTORE AREA
PROGRAMMAZIONE RISORSE FINANZIARIE**

nome

data

firma



Parere espresso – ai sensi dell’art. 49, D.lgs 267/2000 – in merito all’emendamento/~~agli emendamenti~~ approvato/i nell’adunanza consiliare del 14 LUGLIO 2015, relativo/i alla proposta di deliberazione iscritta al punto n. 4 dell’ordine del giorno del Consiglio Metropolitan.

PARERE FAVOREVOLE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA

PARERE FAVOREVOLE

IL DIRETTORE

Nome LB VITA EMILCO

data 14/7/15 firma



IL DIRETTORE

nome

data

firma



Il Vice Sindaco Metropolitano dà inizio alla votazione con sistema elettronico della proposta di deliberazione, che comprende l'emendamento approvato in aula.

Assenti al momento della votazione il Sindaco Metropolitano Pisapia e i Consiglieri Alparone, Biscardini, Cappato, Mezzi, Quartieri e Russomanno.

E così risultano presenti il Vice Sindaco Metropolitano Comincini e n. 17 Consiglieri.

Non partecipano al voto i Consiglieri Fusco, Lepore e Osnato.

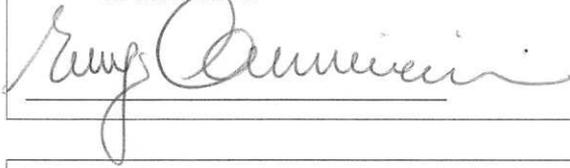
Terminate le operazioni di voto, dichiara approvata la proposta di deliberazione con quattordici voti a favore e un astenuto (Consigliera Parozzi).

Il Vice Sindaco Metropolitano dà atto del risultato della votazione.

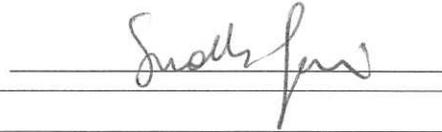
2

Letto, approvato e sottoscritto

✓ IL SINDACO



IL SEGRETARIO GENERALE

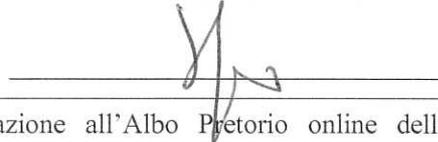


PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale dà disposizione per la pubblicazione della presente deliberazione mediante inserimento nell'Albo Pretorio online della Città metropolitana di Milano, ai sensi dell'art.32, co.1, L. 18/06/2009 n. 69.

Milano li 16/7/2015

IL SEGRETARIO GENERALE



Si attesta l'avvenuta pubblicazione della presente deliberazione all'Albo Pretorio online della Città metropolitana di Milano come disposto dall'art.32 L. n.69/2009.

Milano li _____ Firma _____

EX 1 APPROVATO

STRALCIARE LA S.P. 176
LUNGO IL CENTRO ABITATO DI GESSATE

~~Proposta~~
"GESSATE-BELLUSCO",

IN ATTRAVERSAMENTO

EX 2 RESPICIO

STRALCIARE LA SP. "ex S.S. Il padano superiore", ...

~~Proposta~~
~~Proposta~~

EX 3 RESPICIO

AGGIUNGERE:

"IL TRATTO DI VIA MARCONI A GESSATE, DIVENUTO IMPROPRIAMENTE A TUTTI GLI EFFETTI STRADA DI INTERESSE SOVRACOMUNALE, DIVIENE A TUTTI GLI EFFETTI PARTE INTEGRANTE DELLA S.P. 216 E QUINDI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA

~~Proposta~~

Parere di replantotecnica:

Emendamenti n. 1 e 2:

La richiesta di stralci in rifusione e due strade ~~in via~~ la prima già stralciata e ~~effeto~~ ^{effeto} quindi della competenza comunale; la seconda oggetto di un protocollo di intesa tra Città Metropolitana e 13 società strutture dell'entrate TOM e delle relative opere connesse. Si esprime parere favorevole. Dello stesso il 2° è favorevole per il 1° no.

Bu, 3

La deliberazione ha ~~per~~ carattere propositivo
rispetto ai livelli di classificazione delle Scuole
per ogni livello istituzionale (Regione, Città Metropolitane
e Comuni) e non ha effetti immediati. Solamente

Regione Lombardia con provvedimento più attuativo
effettua le proprie deliberazioni.

Paremi sferrabile

Della

DELIBERA

ATTI 167291

EMENDAMENTO 1

14/7/2015

10,24

CODICE EMENDAMENTO 4,2 e 3
CON ALTRA FINTEGGIATURA

EX 1

STRALCIARE LA S.P. 176

~~delimitazione~~

GESSATE-BELLUSCO

IN ATTRAVERSAMENTO

LUNGO IL CENTRO ABITATO DI GESSATE

Vale L. 4/2015
P. 10/2015

EX 2

STRALCIARE LA SP. "ex S.S. Ilpadovano superiore",

~~delimitazione~~
L. 4/2015

EX 3

AGGIUNGERE:

"IL TRATTO DI VIA MARCONI A GESSATE, DIVENUTO INAPPROPRIAMENTE A TUTTI GLI EFFETTI STRADA DI INTERESSE SUDACQUONALE, DIVIENE A TUTTI GLI EFFETTI PARTE INTEGRANTE DELLA S.P. 216 E QUINDI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA

Vale L. 4/2015
P. 10/2015

2

N° 2
14/7/15
10,33

Emendamento punto 3 del deliberato
"AGGIORNAMENTO DELLA CLASSIFICAZIONE RETE STRADALE"

3) assenso alla declassificazione a
"strada extraurbana secondaria" tipo C

• SP ex SS 412 dal km al km

La ex SS 412 non possiede i requisiti
minimi tecnici per essere considerata
extraurbana principale seppure costruita
in base alle norme per ottenere tale
classificazione.

Assunzioni infatti le banchine pavimentate
a destra e le corsie di decelerazione
e accelerazione delle aree di servizio
con spazi per la sosta.

Eventualmente può essere riservata ai
soli veicoli a motore, con apposito segnaleico,
nel tratto interessato dalla declassificazione

ETTORE FUSCO (LEGA NORD)

LUCA LEPORE (LEGA NORD)



DECHIARATO INACCETTABILE PER ESTRANEITÀ DI MATERIA

fu

L'elemento è estremo ai contenuti del
parcoimento, perché si riferisce alla densità
funzionale di difetti dell'art. 2, c. 2 del
Codice delle Strade e non alla densità
funzionale ed amministrativa da cui il provvedimento
è stato tratto.

Può essere sferzabile

Della

14/7/2015

EM 4

STRALCIARE S.P. 13 *Novati*

EM 5

STRALCIARE S.P. 137 *Novati*

EM 6

STRALCIARE S.P. 103 *Novati*

EM 7

STRALCIARE S.P. 38 *Novati*

EM 8

STRALCIARE S.P. 161 *Novati*

EM 9

STRALCIARE S.P. 16 *Novati*

EM. 10

STRALCIARE S.P. 158 *Novati*

EM 11

STRALCIARE S.P. 132 *Novati*

EM. 12

STRALCIARE S.P. 17 *Novati*

EM. 3

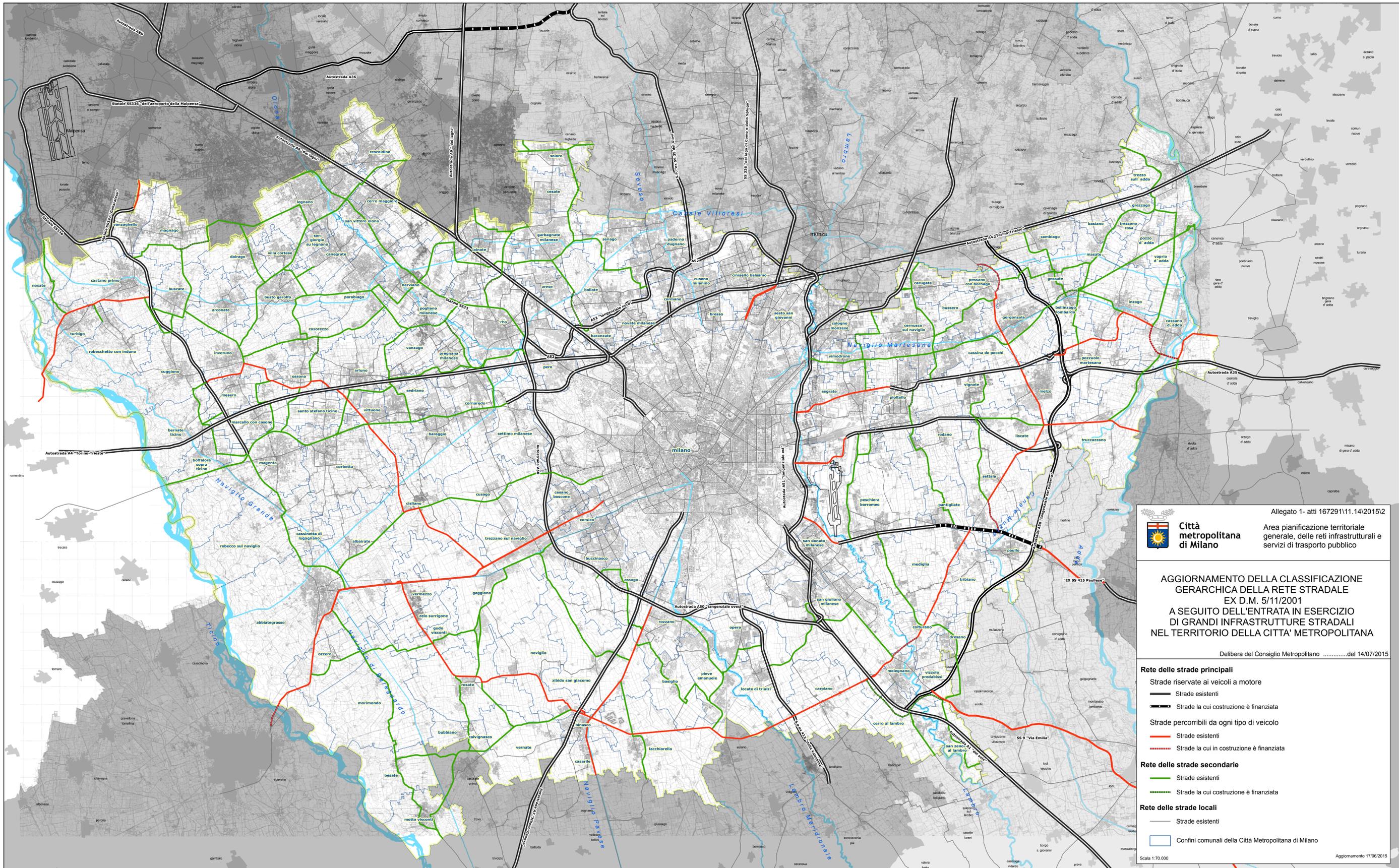
STRALCIARE S.P. 165 *Novati*

r

L'eccezione degli emendamenti proposti fino ad
ora le strutture delle proposte deliberative che lega
strettamente le proposte di nuova classificazione e quelle
di declassificazione. L'elaborazione sistematica delle
proposte di declassificazione rompe questo nesso.

Parere favorevole

Della



Allegato 1- atti 167291/11.14/2015/2

 **Città metropolitana di Milano**

Area pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico

AGGIORNAMENTO DELLA CLASSIFICAZIONE GERARCHICA DELLA RETE STRADALE EX D.M. 5/11/2001 A SEGUITO DELL'ENTRATA IN ESERCIZIO DI GRANDI INFRASTRUTTURE STRADALI NEL TERRITORIO DELLA CITTA' METROPOLITANA

Delibera del Consiglio Metropolitanòdel 14/07/2015

Rete delle strade principali

- Strade riservate ai veicoli a motore
-  Strade esistenti
-  Strade la cui costruzione è finanziata
- Strade percorribili da ogni tipo di veicolo
-  Strade esistenti
-  Strade la cui in costruzione è finanziata

Rete delle strade secondarie

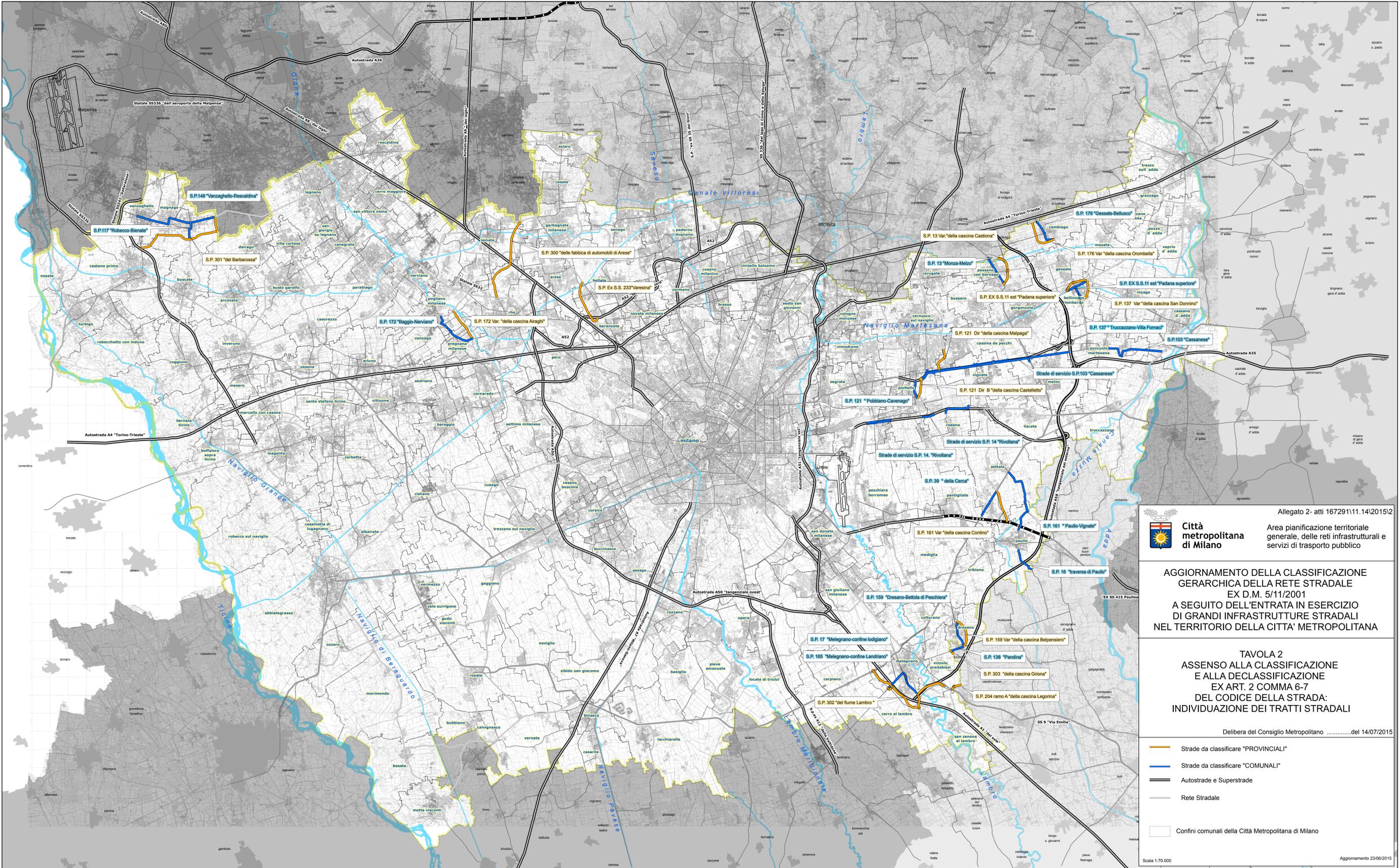
-  Strade esistenti
-  Strade la cui costruzione è finanziata

Rete delle strade locali

-  Strade esistenti
-  Confini comunali della Città Metropolitana di Milano

Scala 1:70.000

Aggiornamento 17/06/2015



Allegato 2- atti 167291/11.14/2015/2

 **Città metropolitana di Milano**

Area pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico

AGGIORNAMENTO DELLA CLASSIFICAZIONE GERARCHICA DELLA RETE STRADALE EX D.M. 5/11/2001 A SEGUITO DELL'ENTRATA IN ESERCIZIO DI GRANDI INFRASTRUTTURE STRADALI NEL TERRITORIO DELLA CITTÀ METROPOLITANA

TAVOLA 2
ASSENSO ALLA CLASSIFICAZIONE E ALLA DECLASSIFICAZIONE EX ART. 2 COMMA 6-7 DEL CODICE DELLA STRADA: INDIVIDUAZIONE DEI TRATTI STRADALI

Delibera del Consiglio Metropolitanòdel 14/07/2015

- Strade da classificare "PROVINCIALI"
- Strade da classificare "COMUNALI"
- Autostrade e Superstrade
- Rete Stradale
- Confini comunali della Città Metropolitana di Milano

Scala 1:70.000 Aggiornamento 23/06/2015