

**OGGETTO: Documentazione progettuale richiesta per l'istanza di apertura o modifica di un passo carrabile.
Approfondimenti normativi e tecnici su: strade di rilevante o non rilevante importanza viabilistica, velocità massima e distanza di visibilità, interferenze con le dotazioni dello spazio pubblico.**

Rappresentazione cartografica – Scale e oggetto della rappresentazione

I requisiti necessari per l'apertura dei passi carrabili oggetto della scheda devono essere dimostrati dal progettista nelle tavole dell'intervento, redatte alla scala più adeguata per una loro corretta rappresentazione (planimetria di inquadramento in scala 1:500 e planimetrie di dettaglio in scala 1:100 oppure 1:200), allegata alla richiesta.

Deve essere evidenziato l'accesso alla rete viaria e devono essere rappresentati compiutamente sia lo spazio privato sia lo spazio pubblico; per lo spazio pubblico devono essere incluse le sue dotazioni di stato di fatto significative (es: dimensioni integrali della strada da lato a lato e dei suoi componenti quali marciapiedi, corsie, eventuali alberi, illuminazione pubblica, segnaletica stradale, intersezioni stradali).

Strade di rilevante o non rilevante importanza viabilistica

Alcune prescrizioni contenute nel Regolamento edilizio, Art. 81 (es: distanza minima ammissibile del cancello dalla strada) sono relazionate direttamente alla classificazione funzionale della strada in cui è richiesta l'apertura del passo carrabile.

In base alla classificazione funzionale determinata dal Piano generale del traffico urbano, si considerano:

- A. Strade di rilevante importanza viabilistica:
 - in ambito extraurbano: strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie;
 - in ambito urbano: strade urbane di scorrimento, strade urbane interquartiere, strade urbane di quartiere;
- B. Strade di non rilevante importanza viabilistica: strade urbane locali interzonali, strade urbane locali.

Per quanto riguarda l'elenco delle strade e la loro classificazione, si fa riferimento alla Determinazione dirigenziale n° 8069 del 2/11/2020 "Individuazione delle strade di rilevante importanza viabilistica ai fini dell'applicazione dell'art. 81 del Regolamento edilizio del Comune di Milano" e all'Ordinanza n° 334 del 10/3/2021 di aggiornamento della classificazione funzionale delle strade ricadenti nel territorio del Comune di Milano.

La classificazione deve essere verificata per ogni strada interessata dai passi carrabili.

La velocità massima prevista lungo la strada e la distanza di visibilità

In base a quanto previsto dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, il passo carrabile deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada.

Sulla scheda sono indicate le modalità di calcolo e i valori di distanza minima da applicare.

La velocità massima lungo la strada interessata dal passo carrabile può essere determinata dalle indicazioni riportate sulla segnaletica verticale; nella maggioranza dei casi, il segnale con il limite di velocità (50 km/h) è assente in quanto la strada si trova all'interno del centro abitato, in applicazione del D. L.vo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della strada, Art. 142. L'ultimo aggiornamento della delimitazione è oggetto della Deliberazione della Giunta comunale n. 19 del 10 gennaio 2020.

In casi specifici (nonché sempre fuori del centro abitato) il limite di velocità è determinato da specifiche ordinanze; il segnale è quindi esposto di norma all'inizio della via interessata e a volte ripetuto lungo la stessa dopo altre intersezioni oppure, nelle zone a velocità limitata, all'imbocco

delle vie che consentono l'ingresso in tali aree; in questi ultimi casi (es: limite a 30 km/h) il segnale potrebbe non essere esposto qualora la strada interessata non si dirami dal perimetro della zona a velocità limitata.

Interferenze tra nuovo passo carrabile e dotazioni dello spazio pubblico

L'apertura del passo carrabile può comportare interferenze con elementi e dotazioni dello spazio pubblico, che devono essere valutate dal progettista prima di proseguire con la progettazione. La modifica di una funzione interferente, allo scopo di aprire il passo carrabile, potrebbe infatti non essere possibile: per esempio, la presenza di alberi o fermate del trasporto pubblico.

In ogni caso, ammesso che vi sia assenso alle modifiche delle funzioni esistenti da parte delle aree competenti, i costi di tali adeguamenti sono integralmente a carico del soggetto richiedente.

L'elenco delle possibili interferenze è indicato sulla scheda.