

COMUNE DI VICENZA
Ripartizione V

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

REGOLAMENTO VIARIO

(allegato alla classificazione funzionale delle strade urbane)

Vicenza, lì 10.06.99

Redatto a cura di
Ripartizione V – Urbanistica

dirigente
responsabile dell'ufficio
collaboratori

Ufficio Mobilità

arch. Lorella Bressanello
ing. Carla Poloniato
ing. Michela Mingardo
ing. Giulio Sartorelli

Il presente regolamento è stato redatto a cura dell'Ufficio Mobilità
Ripartizione V – Urbanistica

dirigente arch. Lorella Bressanello

responsabile dell'ufficio ing. Carla Poloniato
collaboratori ing. Michela Mingardo
ing. Giulio Sartorelli

e con la collaborazione di:

Ripartizione V – Ufficio Particolare di Piano
Ripartizione VIII – Strade, Viabilità, Ecologia, Verde Pubblico, Segnaletica
Ripartizione XI – Tributi
Ripartizione XII – Commercio e Polizia Amministrativa
Ripartizione XIII – Polizia Municipale
Ripartizione XVI – Affari Generali, Patrimonio e Casa

AIM Azienda Mobilità
AIM Igiene Ambientale

INDICE

TITOLO I° DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1	Oggetto del regolamento	1
Art. 2	Classificazione della rete urbana	1
Art. 3	Efficacia del regolamento	1

TITOLO II° CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE URBANE: STANDARD TECNICI E FUNZIONI

Art. 4	Strada di scorrimento veloce	2
4.1	Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse	2
4.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale	2
4.3	Caratteristiche geometriche di tracciato	2
4.4	Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali	2
Art. 5	Strada di scorrimento	4
5.1	Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse	4
5.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale	4
5.3	Caratteristiche geometriche di tracciato	4
5.4	Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali	4
Art. 6	Strada di interquartiere	7
6.1	Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse	7
6.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale	7
6.3	Caratteristiche geometriche di tracciato	7
6.4	Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali	7
Art. 7	Strada di quartiere	9
7.1	Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse	9
7.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale	9
7.3	Caratteristiche geometriche di tracciato	9
7.4	Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali	9
Art. 8	Strada locale interzonale	11
8.1	Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse	11
8.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale	11
8.3	Caratteristiche geometriche di tracciato	11
8.4	Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali	11
Art. 9	Strada locale	13
9.1	Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse	13
9.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale	13
9.3	Caratteristiche geometriche di tracciato	13
9.4	Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali	13
Art. 10	Isole ambientali, zone "30", ZTL	15

TITOLO III° DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI E INTEGRATIVE

Art. 11	Studi di impatto sulla mobilità	16
11.1	Grandi opere pubbliche e private	16
11.2	Piani attuativi del PRG	16
Art. 12	Integrazioni al tema intersezioni	16
12.1	Visibilità planimetrica	16
12.2	Raggi di curvatura	16
12.3	Collocazione delle lanterne semaforiche	17
12.4	Intersezioni a rotatoria	19
	12.4.1 Funzionamento	19

12.4.2	Ambiti di applicazione	21
12.4.3	Elementi geometrici caratteristici	21
12.4.4	Isola centrale, diametro esterno, disposizione dei bracci	22
12.4.5	Entrate e uscite	22
12.4.6	Attraversamenti pedonali e altre componenti di traffico	23
12.4.7	Indicazioni per il calcolo della capacità	28
Art. 13 Sosta e fermata dei mezzi privati e dei mezzi pubblici		29
13.1	Tipologie di sosta e limiti dalle intersezioni	29
13.2	Parcheggi per disabili	29
13.3	Fermate BUS	29
Art. 14 Passi carrabili		33
Art. 15 I moduli di corsia		33
Art. 16 Elementi per la moderazione del traffico		34
16.1	Definizione	34
16.2	Bande trasversali ad effetto ottico e ad effetto acustico/vibratorio	34
16.3	Dossi artificiali	34
16.4	Chicane o gimcana	34
16.5	Cul de sac	34
16.6	Isole salvagente	35
16.7	Innalzamenti della carreggiata	35
16.7.1	Strettoie	35
16.7.2	Rotonde	35
16.7.3	Dissuasori di sosta	35

TITOLO IV° STANDARD TECNICI PERCORSI PEDONALI E PISTE CICLABILI

Art. 17 Percorsi e attraversamenti pedonali		36
17.1	Percorsi pedonali	36
17.1.1	Andamento	36
17.1.2	Caratteristiche dimensionali	36
17.1.3	Pendenze	36
17.1.4	Dislivello	36
17.1.5	Pavimentazione	36
17.1.6	Protezione	36
17.2	Attraversamenti pedonali	37
17.2.1	Definizione	37
17.2.2	Caratteristiche dimensionali	37
17.2.3	Isola salvagente	37
17.2.4	Visibilità pedone automobilista	37
17.2.5	Impianti semaforici	39
17.2.6	Illuminazione	39
Art. 18 Piste ciclabili e attraversamenti ciclabili		40
18.1	Piste ciclabili	40
18.1.1	Definizioni	40
18.1.2	Caratteristiche dimensionali	40
18.1.3	Parcheggio delle biciclette	40
18.1.4	Piste ciclabili in prossimità di fermate bus	40
18.2	Attraversamenti ciclabili	42
18.2.1	Attraversamenti	42
18.2.2	Visibilità ciclista-automobilista	42

TITOLO V° DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

Art. 19 Impianti pubblicitari		43
--------------------------------------	--	-----------

Art. 20 Edicole e chioschi	43
Art. 21 Altre installazioni	43
Art. 22 Distributori di carburante	44
Art. 23 Piantagioni e siepi	44
Art. 24 Carico e scarico delle merci	44
Art. 25 Pulizia e manutenzione delle strade	44
Art. 26 Rifiuti urbani	45
Art. 27 Aree di ristoro	45
Art. 28 Cantieri stradali e occupazioni edili	45
28.1 Cantieri stradali	45
28.2 Specifiche per i cantieri edili	46
Art. 29 Sanzioni	47

TITOLO I°

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 - Oggetto del regolamento

Il Regolamento Viario è uno strumento che costituisce parte integrante della classificazione funzionale delle strade urbane disposta ai sensi delle Direttive Ministeriali 24.06.'95 "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", in ottemperanza all'Art. 36 del D.L. 30 Aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada.

Nell'ambito del territorio del comune di Vicenza, il regolamento viario determina:

- ? le caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane
- ? la disciplina d'uso delle strade: le componenti di traffico ammesse e gli usi consentiti

Art. 2 - Classificazione della rete urbana

Ai sensi del vigente Codice della Strada (art. 2) ed in armonia con le Direttive del Ministero dei LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico pubblicate sul Supplemento Ordinario n. 77 della G.U. n. 146 del 24.06.1995, sono definite le seguenti categorie di strade urbane:

- ? scorrimento veloce
- ? scorrimento
- ? interquartiere
- ? quartiere
- ? locale interzonale
- ? locale

Le strade urbane del territorio del comune di Vicenza sono state classificate come da tavola A allegata.

Le strade urbane del Comune di Vicenza sono definite ai sensi della delibera n° 1168 del 28 luglio 1993 concernente la delimitazione dei centri abitati "Vicenza" e "S. Pietro Intrigogna".

Art. 3 - Efficacia del regolamento

La classificazione funzionale delle strade e le norme contenute nel presente regolamento diventano efficaci a partire dall'approvazione in Consiglio Comunale del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Le norme o prescrizioni contenute nel presente regolamento sono da ritenersi cogenti per le strade di nuova realizzazione. Per le strade esistenti sono da rispettarsi le prescrizioni riguardanti le componenti di traffico ammesse in funzione alla classificazione adottata, con possibilità di deroga motivata per la componente sosta, mentre le altre prescrizioni andranno adottate sulle strade esistenti oggetto di sistemazioni totali o parziali, sempre che non vi siano vincoli strutturali ineliminabili.

Il presente regolamento verrà aggiornato ed eventualmente modificato contestualmente all'aggiornamento biennale del PUT.

Qualora si rendano necessarie modifiche o aggiornamenti per l'adeguamento a successive normative o a mutate condizioni o altro, prima delle scadenze sopradette, si provvederà ad emanare apposita ordinanza sindacale.

TITOLO II°

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE URBANE: STANDARD TECNICI E FUNZIONI

Art. 4 - Strada di scorrimento veloce

4.5 Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Ha la funzione di rendere avulso il centro abitato dai problemi del traffico di attraversamento e consentire un elevato livello di servizio anche per la parte finale o iniziale degli spostamenti di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano, deve inoltre garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano.

Velocità massima: 70 km/h.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, escluse la circolazione dei veicoli a trazione animale, dei velocipedi e dei ciclomotori, in quest'ultimo caso qualora la velocità ammessa sia superiore a 50 km/h, ed è esclusa altresì la fermata e la sosta (salvo quelle di emergenza).

Tale strada deve essere attrezzata con apposite aree di servizio e aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

4.6 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra.

Larghezza delle corsie: 3.50 o 3.75 m.

Larghezza della corsia di emergenza: 3.00 m.

Larghezza minima spartitraffico: 1.60 m (con barriere)

Larghezza minima complessiva della banchina: 1.00 m.

4.7 Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità minima di progetto: 90 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 7%.

Raggio planimetrico minimo: 300 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 2000 m (1400 m qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%).

Raggio minimo altimetrico concavo: 1200 m.

Pendenza longitudinale massima: 6%.

4.8 Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali

Non sono ammesse intersezioni a raso, gli accessi alle proprietà laterali devono essere coordinati.

Distanza minima tra le intersezioni: 300 m.

Svolta a sinistra su apposite rampe.

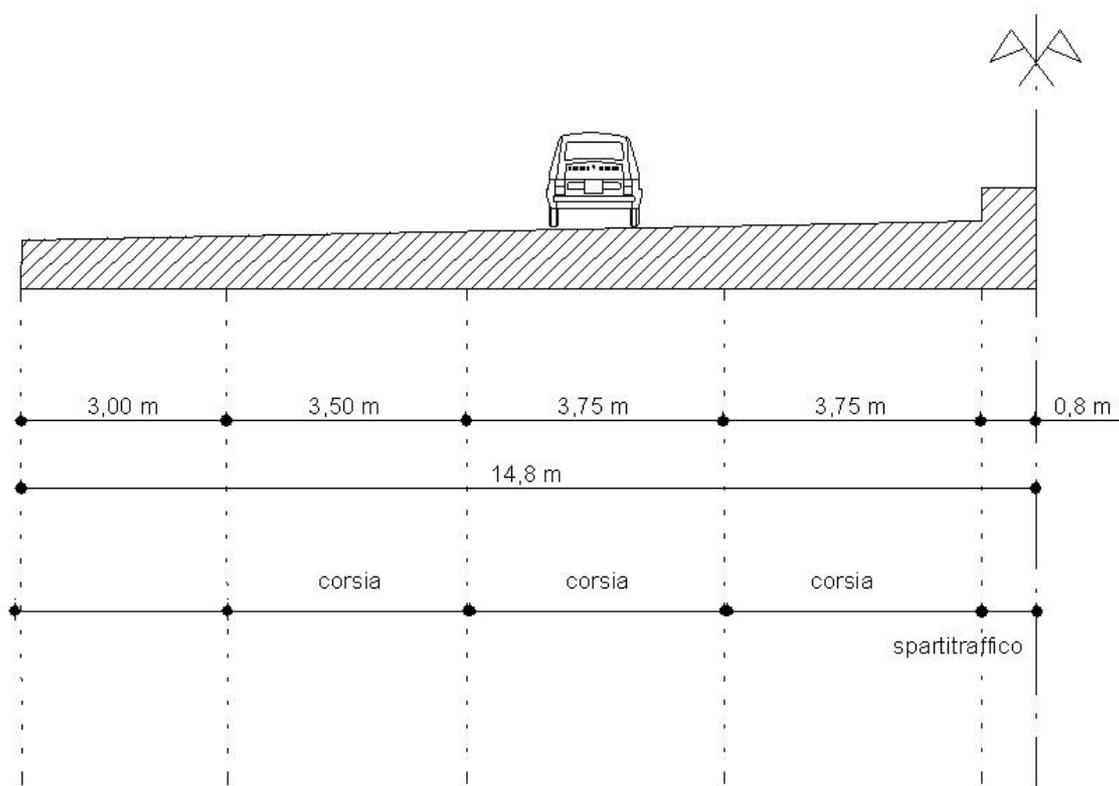
Passi carrabili non ammessi anche sulle rampe di raccordo.

Tipi di attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 400 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m.

STRADA DI SCORRIMENTO VELOCE SEZIONE TIPO



Art. 5 - Strada di scorrimento

5.1 Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Ha la funzione di rendere avulso il centro abitato dai problemi del traffico di attraversamento e consentire un elevato livello di servizio anche per la parte finale o iniziale degli spostamenti di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano, deve inoltre garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano.

Velocità massima: 70 km/h, previa apposizione degli appositi segnali.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, escluse la circolazione dei veicoli a trazione animale, dei velocipedi e dei ciclomotori, in quest'ultimo caso qualora la velocità ammessa sia superiore a 50 km/h, ed è esclusa altresì la sosta dei veicoli, salvo che quest'ultima risulti separata con idonei spartitraffico.

Per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni e uscite concentrate.

In carreggiata è vietata la fermata tranne per i mezzi di trasporto pubblico per i quali la fermata deve avvenire in sede propria o nell'eventuale corsia riservata.

Le piste ciclabili, ove occorrono, vanno realizzate su sede propria, salvo nei casi in cui i relativi percorsi protetti siano attuabili su marciapiedi.

Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

I marciapiedi devono essere protetti, per la loro intera estensione, con ringhiere o con altri ausili di protezione.

5.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3.25 o 3.50 m.

Larghezza minima spartitraffico: 1.20 m (con barriere)

Larghezza minima complessiva della banchina: 1.00 m.

Larghezza minima dei marciapiedi: ? 1.50 m.

5.3 Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità minima di progetto: 70 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 4.5%.

Raggio planimetrico minimo: 160 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 2000 m (1400 m qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%).

Raggio minimo altimetrico concavo: 1200 m.

Pendenza longitudinale massima: 6% (4% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto su corsie ad uso promiscuo).

5.4 Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali

Le eventuali intersezioni a raso devono essere semaforizzate o regolate con rotatoria. (

Distanza minima tra le intersezioni: 300 m.

Regolazione delle svolte a sinistra: eventualmente ammesse a raso solo con fase semaforica protetta (totalmente o parzialmente).

E' consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 100 m, il loro raccordo con le strade di scorrimento deve avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi. In ogni caso, il passo carrabile deve essere distante almeno 12 m dall'intersezione.

Tipi di attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati o semaforizzati; devono essere attrezzati con ringhiere di convogliamento dei pedoni sugli attraversamenti medesimi.

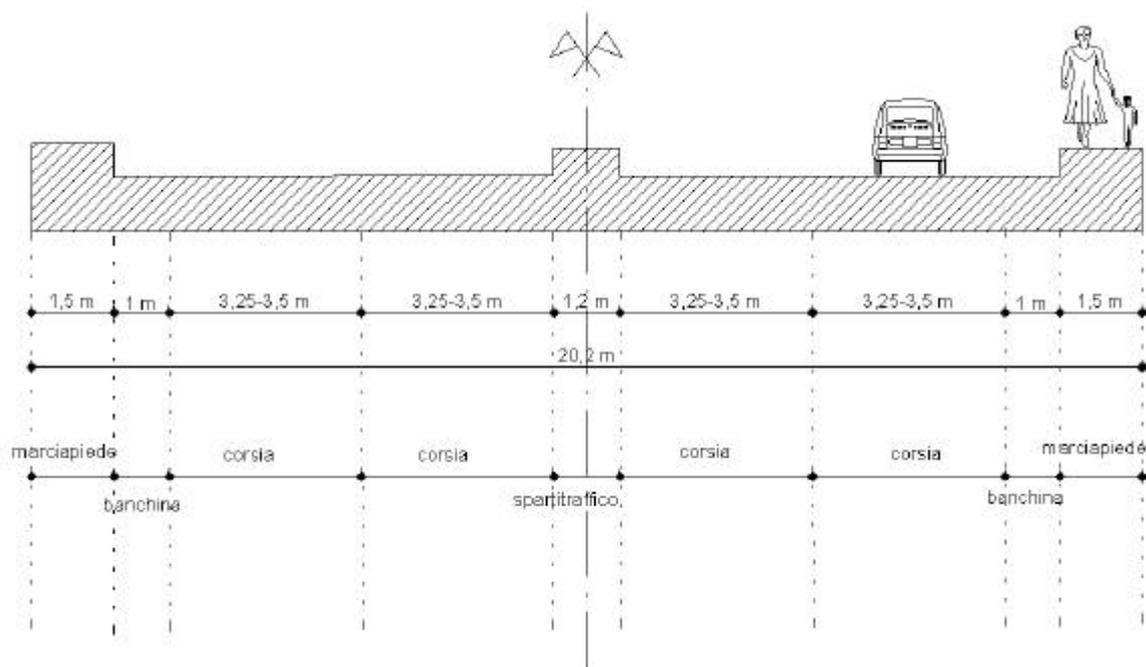
In corrispondenza delle rotatorie sono ammessi attraversamenti a raso non semaforizzati ma con isole salvagente di larghezza (normale all'asse stradale) non inferiore a 1.20 m e preferibilmente pari a 2.00 m.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 4.00 m.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

STRADA DI SCORRIMENTO SEZIONE TIPO



Art. 6 - Strada di interquartiere

6.1 Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Ha funzione di collegamento fra settori e quartieri posti ad una certa distanza tra loro; distribuiscono il traffico delle strade di scorrimento e raccolgono quello delle strade di quartiere.

Velocità massima: 50 km/h.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.

In carreggiata è vietata la fermata, tranne per i mezzi di trasporto pubblico e per i mezzi di nettezza urbana.

Per i mezzi di trasporto pubblico è preferibile la fermata in sede propria o nell'eventuale corsia preferenziale, la fermata in sede propria è obbligatoria nel caso di strada ad unica corsia per senso di marcia.

Per i mezzi della nettezza urbana, dove è possibile, la fermata deve avvenire su apposite piazzole di sosta.

Le piste ciclabili, ove occorrono, possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate. Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

6.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada con almeno una corsia per senso di marcia, eventualmente separate da spartitraffico, banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3.00 o 3.25 m.

Il modulo 3.25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.

Larghezza minima spartitraffico: 1.20 m (con barriere)

Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta:

- per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,75 m con 3.00 m di corsia; 0,50 m con 3.25 m di corsia;
- per strada a senso unico: 0,50 m;
- per strada a più corsie per senso di marcia: 0,50 m;

Larghezza minima dei marciapiedi: ? 1.5m.

Larghezza dei marciapiedi consigliata: 3.00 m.

6.3 Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità minima di progetto: 50 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 4.0%.

Raggio planimetrico minimo: 85 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 1000 m (700 m qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%).

Raggio minimo altimetrico concavo: 600 m.

Pendenza longitudinale massima: 7% (5% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto su corsie ad uso promiscuo). Per brevi tratti è possibile avere pendenze maggiori.

6.4 Disciplina delle intersezioni , passi carrabili e attraversamenti pedonali

Le eventuali intersezioni a raso con strada di scorrimento, di interquartiere e di quartiere devono essere semaforizzate o regolate con rotonda.

Distanza minima consigliata tra le intersezioni: 100 m.

Regolazione delle svolte a sinistra: se l'intersezione è semaforizzata, solo con fase semaforica protetta (totalmente o parzialmente), previa realizzazione di corsie specializzate in rapporto all'entità delle singole manovre.

E' consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 30 m, il loro raccordo con le strade di interquartiere deve preferibilmente avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

In ogni caso il passo carrabile deve essere distante almeno 12 m dall'intersezione.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si veda l'articolo 12.3.

Tipi di attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati o semaforizzati con isola salvagente di larghezza (normale all'asse stradale) non inferiore a 1.20 m e preferibilmente pari a 2.00 m.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: ? 2.50 m per i livelli sfalsati, ? 4.00 m negli altri casi.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

Art. 7 - Strada di quartiere

7.1 Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Ha funzione di collegamento sia fra settori e quartieri limitrofi, sia tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere; distribuisce il traffico delle strade di interquartiere e raccoglie quello delle strade interzonali. In questa categoria rientrano in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari.

Velocità massima: 50 km/h.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.

Le fermate per il trasporto pubblico vanno realizzate preferibilmente in sede propria o nell'eventuale corsia preferenziale.

Le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate. Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

7.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3.00 o 3.25 m.

Il modulo 3.25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.

Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta:

? per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,75 m con 3.00 m di corsia; 0,50 m con 3.25 m di corsia;

? per strada a senso unico: 0,50 m;

Larghezza minima dei marciapiedi: ? 1.50 m,

Larghezza consigliata dei marciapiedi: ? 3.00 m, per le zone commerciali e turistiche: 5.00 m.

7.3 Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità minima di progetto: 50 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 3.0%.

Raggio planimetrico minimo: 85 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 1000 m (700 m qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%).

Raggio minimo altimetrico concavo: 600 m.

Pendenza longitudinale massima: 7% (5% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto su corsie ad uso promiscuo). Per brevi tratti è possibile avere pendenze maggiori.

7.4 Disciplina delle intersezioni , passi carrabili e attraversamenti pedonali

Tipi di intersezioni: organizzati a raso, semaforizzati o con diritto di precedenza.

Distanza minima consigliata tra le intersezioni: 100 m.

Regolazione delle svolte a sinistra: la realizzazione di corsie specializzate per la svolta a sinistra va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

E' consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 12 m, il loro raccordo con le strade di quartiere deve avvenire preferibilmente tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi. In ogni caso il passo carrabile deve essere distante almeno 12 m dall'intersezione.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si veda l'articolo 12.3.

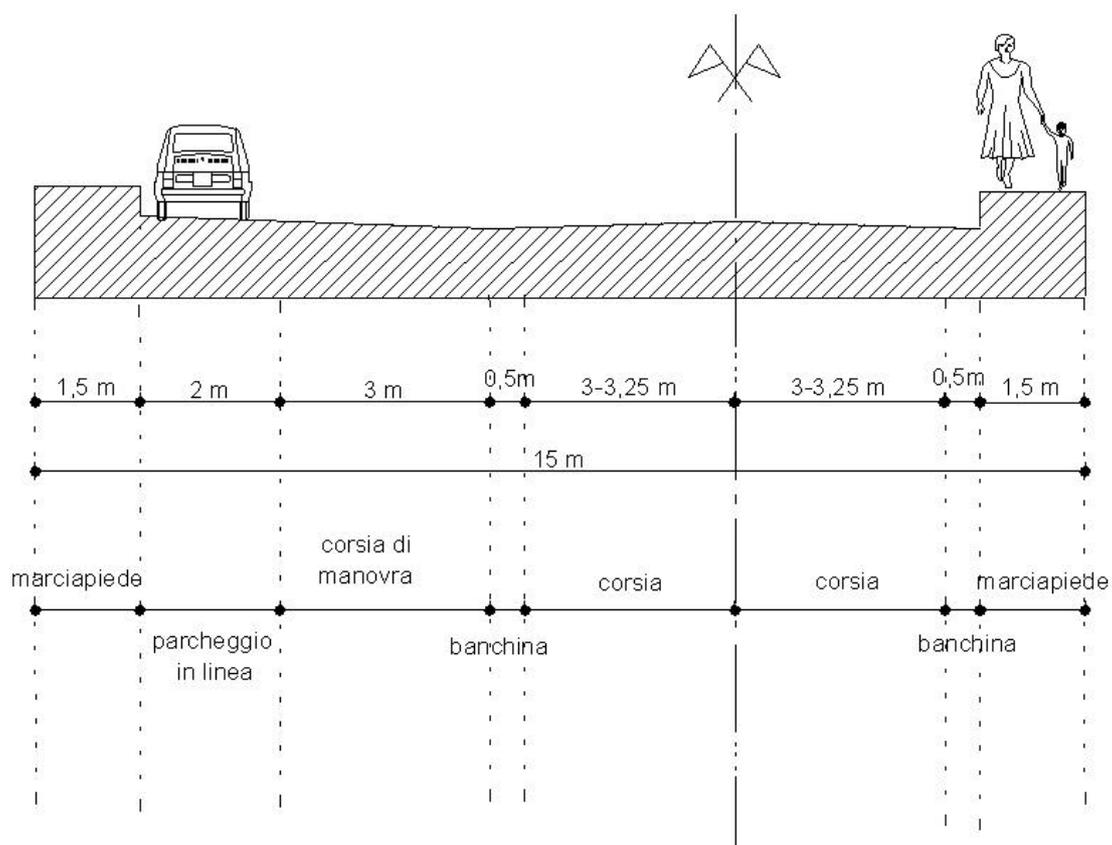
Tipi di attraversamenti pedonali: semaforizzati o eventualmente zebrati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

STRADA DI INTERQUARTIERE STRADA DI QUARTIERE SEZIONE TIPO



Art. 8 - Strada locale interzonale

8.3 Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse.

Ha funzione di collegamento fra zone interne di un medesimo settore o quartiere.

Velocità massima: 50 km/h.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture a lato strada anche senza corsia di manovra.

La sosta è generalmente ammessa.

Le fermate per il trasporto pubblico possono essere organizzate in sede propria o lungo la carreggiata.

Le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate. Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

8.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza delle corsie: 3.00 o 3.25 m.

Il modulo 3.25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.

Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta:

? per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,75 m con 3.00 m di corsia; 0,50 m con 3.25 m di corsia;

? per strada a senso unico: 0,50 m;

Larghezza minima dei marciapiedi: ? 1.50 m,

Larghezza consigliata dei marciapiedi: ? 3.00 m, per le zone commerciali e turistiche: 5.00 m.

8.3 Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità minima di progetto: 50 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 3.0%.

Raggio planimetrico minimo: 50 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 300 m.

Raggio minimo altimetrico concavo: 200 m.

Pendenza longitudinale massima: 10%.

8.4 Disciplina delle intersezioni , passi carrabili e attraversamenti pedonali

Tipi di intersezioni: organizzati a raso, semaforizzati o con diritto di precedenza.

Regolazione delle svolte a sinistra: la realizzazione di corsie specializzate per la svolta a sinistra va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

I passi carrabili devono essere a una distanza minima con le intersezioni non inferiore a 12 m.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si veda l'articolo 11.3.

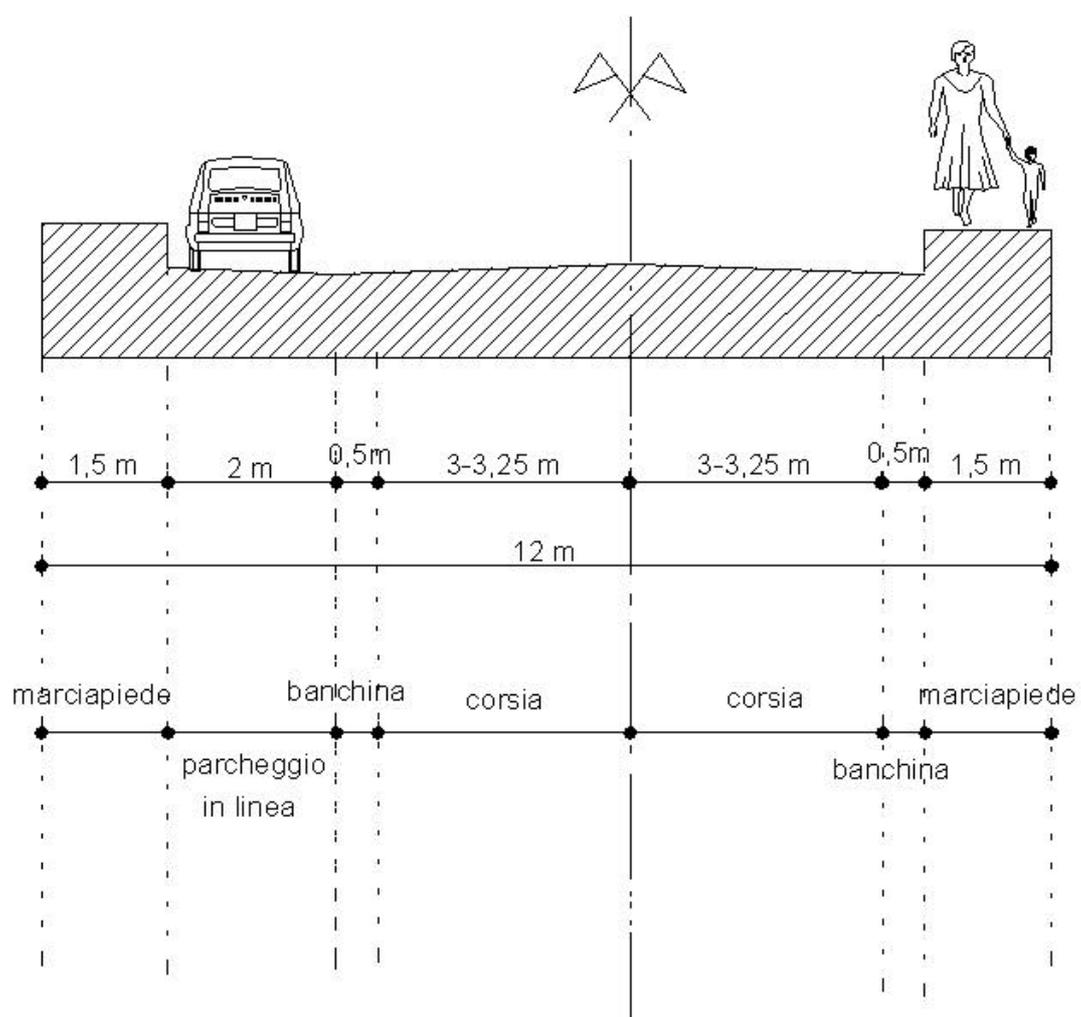
Tipi di attraversamenti pedonali: semaforizzati o eventualmente zebrati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

STRADA INTERZONALE SEZIONE TIPO



Art. 9 - Strada locale

9.1 Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Serve direttamente gli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.

Velocità massima: 50 km/h.

Velocità consigliata: 30 km/h.

Su di essa non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo, salvo deroghe per scuolabus e servizio di trasporto disabili. Sono ammesse tutte le altre componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture a lato strada anche senza corsia di manovra.

Le piste ciclabili, ove occorrono, vanno sempre realizzate con corsie riservate. Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

9.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con marciapiedi e eventuali banchine pavimentate.

Larghezza della carreggiata: 5.50 m per strade a doppio senso di marcia; 3.50 m per strade a senso unico.

Larghezza minima dei marciapiedi: ? 1,50 m.

9.3 Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità minima di progetto: 50 km/h.

Raggio planimetrico minimo: 25 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 300 m.

Raggio minimo altimetrico concavo: 200 m.

Pendenza longitudinale massima: 10%.

9.4 Disciplina delle intersezioni , passi carrabili e attraversamenti pedonali

Tipi di intersezioni: con diritto di precedenza.

Regolazione delle svolte a sinistra: ammesse.

I passi carrabili devono essere distanti almeno 12 m dalle intersezioni.

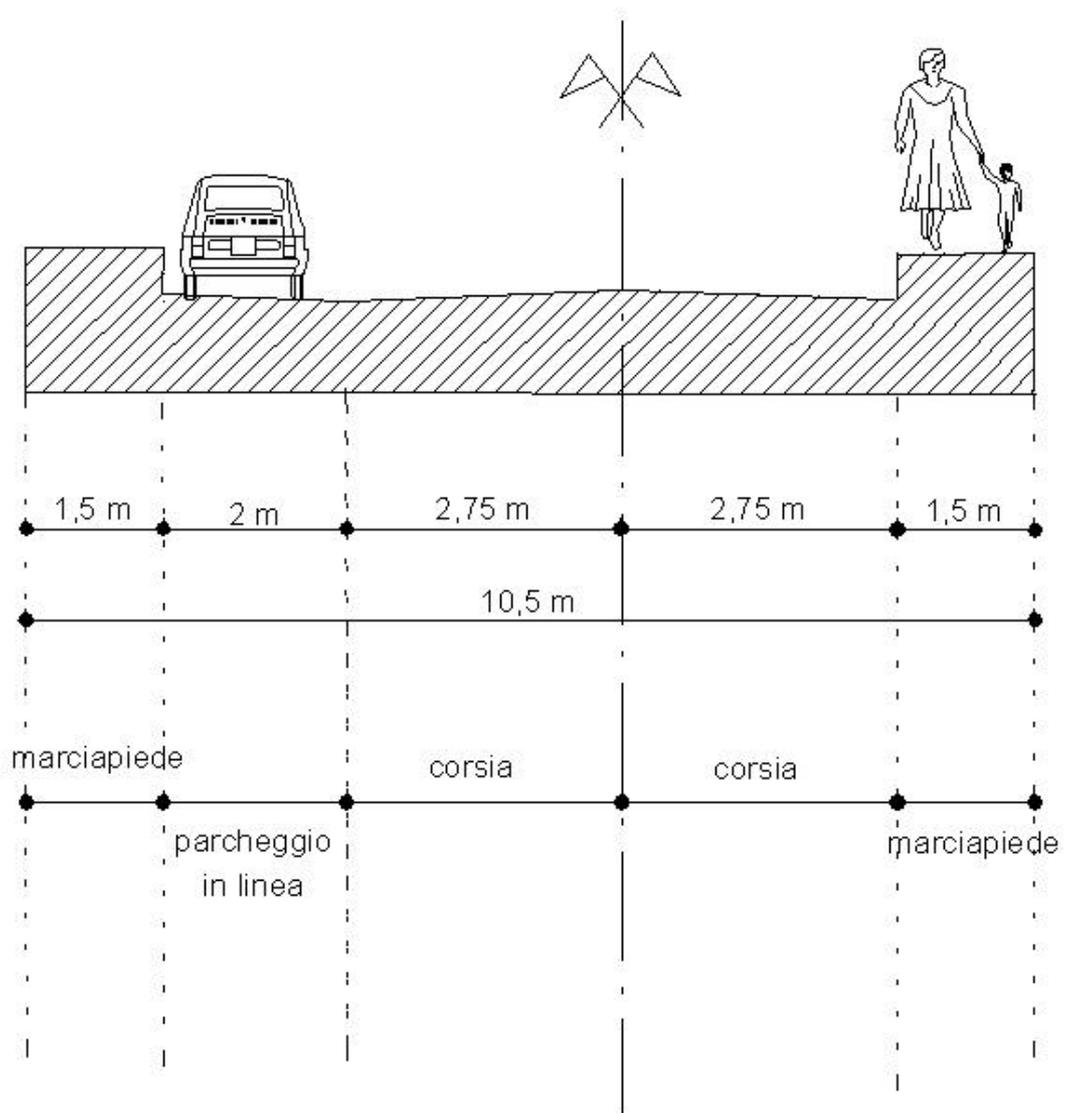
Tipi di attraversamenti pedonali: semaforizzati o zebrati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

STRADA LOCALE
(a doppio senso di marcia)
SEZIONE TIPO



Art. 10 - Isole ambientali, zone “30”, ZTL

Si definiscono “isole ambientali” quegli ambiti urbani serviti per lo più da strade locali, all’interno o ai bordi della maglia della viabilità principale, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. In tali ambiti, si prevedono movimenti veicolari relativi ai tratti iniziali e terminali di ogni spostamento urbano, oltre alla sosta dei veicoli e alla circolazione ciclabile e pedonale.

All’interno di questi ambiti, al fine della tutela della qualità della vita e dell’ambiente, si possono adottare provvedimenti per il controllo della circolazione e della velocità:

- ? con le Zone a Traffico Limitato (ZTL), si vuole limitare il numero dei mezzi in circolazione in una determinata area;
- ? mediante le Zone 30, si impone un limite di velocità pari a 30 km/h;
- ? le Aree pedonali sono degli spazi destinati al solo transito pedonale e quindi dirette alla tutela dei luoghi centrali come le piazze o i borghi antichi.

Nelle ZTL e nelle Zone 30, per indurre un comportamento stradale più rispettoso e più sicuro nei confronti degli utenti della strada, possono essere realizzati anche opportuni sistemi di rallentamento dei veicoli consistenti in restringimenti della carreggiata, innalzamenti, rotonde e quant’altro (vedi art. 16). Questi sistemi, in particolare, potranno essere posizionati agli “ingressi” delle varie zone per segnalarne l’ambito.

Tutti gli accorgimenti previsti dovranno uniformarsi alle prescrizioni previste negli articoli del presente Regolamento.

TITOLO III°

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI E INTEGRATIVE

Art. 11 – Studi di impatto sulla mobilità

11.1 Grandi opere pubbliche e private

Le grandi opere pubbliche e private e comunque se richiesto dall'Amministrazione Comunale, devono essere sottoposti ad una fase di progettazione di fattibilità e di massima con la realizzazione di uno studio di impatto sulla mobilità. Analogo studio di impatto deve essere redatto per tutti i progetti interessanti la viabilità di livello superiore alle strade interzonali (scorrimento veloce, scorrimento, interquartiere, quartiere) e relativi nodi.

A questa procedura devono sottostare anche i parcheggi con più di 200 posti, le ferrovie e simili.

Lo studio di impatto deve prevedere:

- ? una rappresentazione dello stato di fatto delle componenti di domanda ed offerta della mobilità nel settore interessato dall'intervento, flussi di traffico nella situazione attuale in momenti significativi della giornata;
- ? l'eventuale descrizione delle alternative di progetto e di sito esaminate;
- ? la valutazione dell'evoluzione prevista senza intervento e con intervento;
- ? valutazione degli effetti qualitativi e quantitativi sulla mobilità, valutazione funzionale flussi/capacità, descrizione del funzionamento interno e del funzionamento esterno. Il settore del sistema esterno da considerare riguarda almeno gli assi viari (e relativi nodi) che delimitano l'isola ambientale comprendente l'intervento.
- ? la descrizione delle misure di compensazione degli effetti negativi.

Lo studio di impatto è finalizzato alla produzione di informazioni utili alle decisioni autorizzative.

11.2 Piani attuativi del PRG

I piani Attuativi del PRG che interessano una superficie fondiaria superiore ad 1 ettaro e/o un volume superiore a 20.000 mc, devono contenere una valutazione di impatto sulla mobilità, costituita da:

- ? una rappresentazione dello stato di fatto delle componenti di offerta della mobilità nel settore interessato dall'intervento;
- ? stima della domanda di mobilità generata e attratta dal nuovo piano;
- ? proposte di intervento per la compensazione degli effetti provocati sulla mobilità.

Art. 12 - Integrazioni al tema intersezioni

12.1 Visibilità planimetrica

Su tutti i tipi di intersezione devono essere rispettate delle "zone di visibilità" per l'avvistamento reciproco dei veicoli da e per i rami dell'intersezione medesima.

E' vietato occupare in modo permanente o temporaneo l'area stradale in corrispondenza delle intersezioni a meno di 15 m dall'area di intersezione. L'area di intersezione è individuata dal perimetro definito dalle curve di raccordo ed il loro congiungimento nei punti di tangenza con i rettili.

Restano esclusi dalla precedente prescrizione la segnaletica verticale e i pali dell'illuminazione pubblica.

12.2 Raggi di curvatura

Nelle intersezioni il raggio di curvatura interno della carreggiata deve essere proporzionato al tipo di veicoli che possono transitare, alle dimensioni della carreggiata e al tipo di regolamentazione della circolazione (senso unico o doppio senso di marcia). Il valore minimo su ogni tipo di strada è di 5,00 m riferito al ciglio interno della corsia di svolta.

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, il raggio di curvatura deve avere un valore minimo di 7,00 m.

In ambito urbano la situazione più gravosa si presenta su strada percorse dai mezzi di trasporto pubblico collettivo. I valori minimi da considerare in sede di progettazione di nuove strade o di sistemazione di strade esistenti interessate dal passaggio di mezzi di trasporto pubblico collettivo di linea, con riferimento ad una larghezza delle corsie di 3,75 m, sono indicati nello schema seguente.

Nei casi diversi da quelli rappresentati di seguito, è necessario fare delle apposite verifiche di inseribilità.

12.3 Collocazione delle lanterne semaforiche

Le lanterne semaforiche veicolari vanno installate su pali posti sul margine destro della carreggiata, sul marciapiede, ovvero su apposite isole di canalizzazione o spartitraffico.

DIMENSIONI PER MANOVRA SVOLTA BUS

Caso A:

Intersezione con fase semaforica compatibile con invasione della corsia opposta

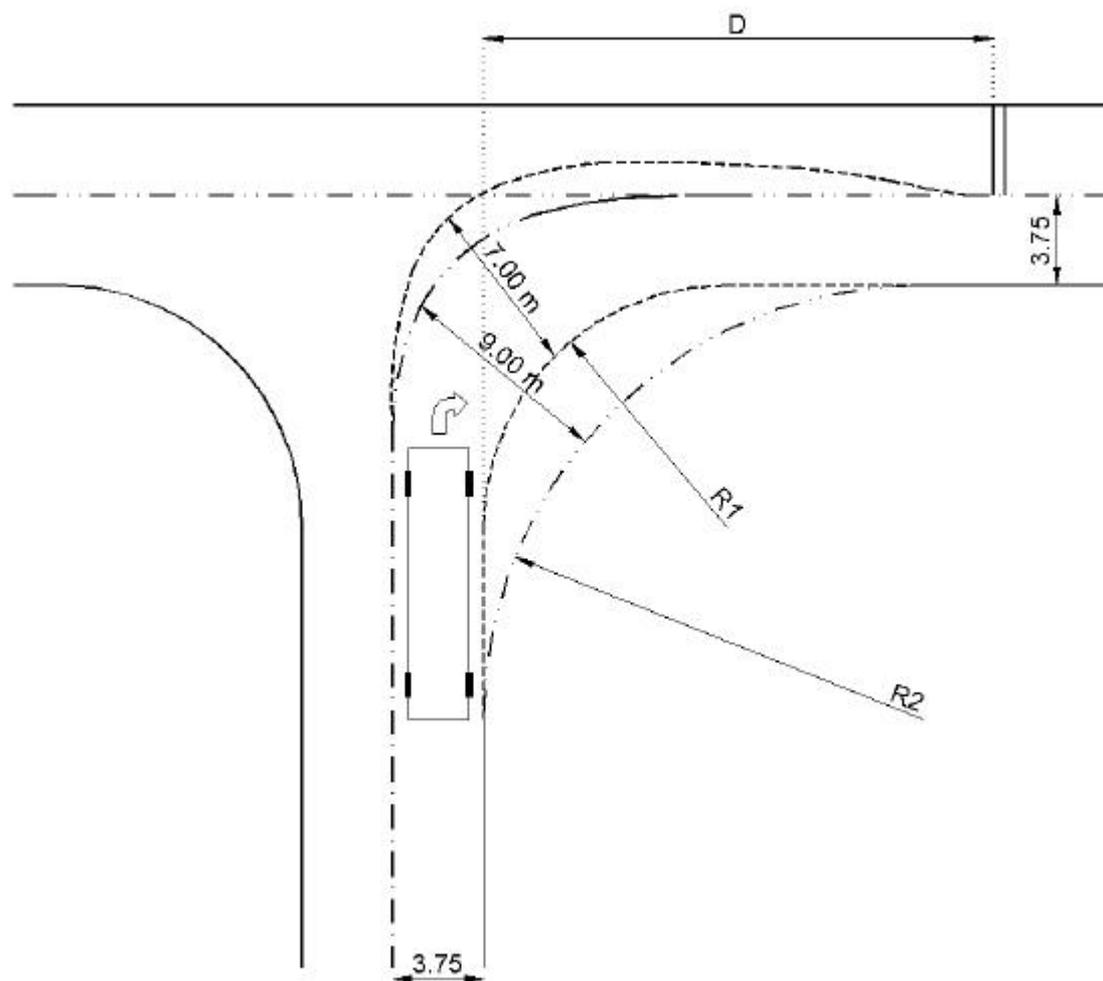
$R1 = 10 \text{ m}$

$D = 20 \text{ m}$

Caso B:

Raggio di curvatura necessario per non invadere la corsia opposta (intersezione non semaforizzata)

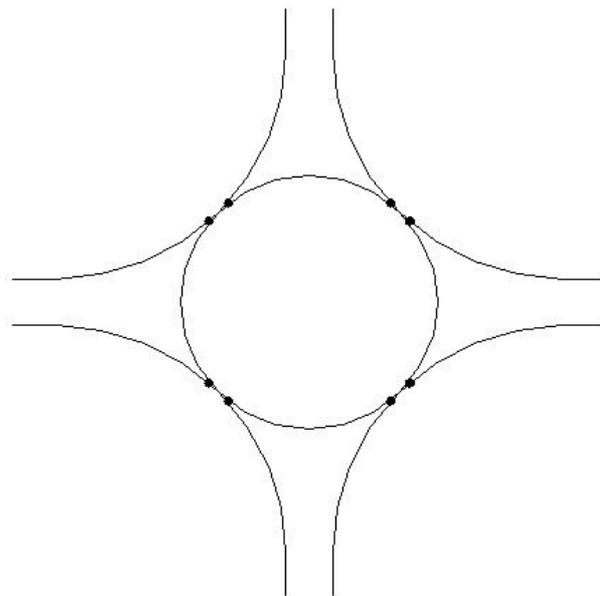
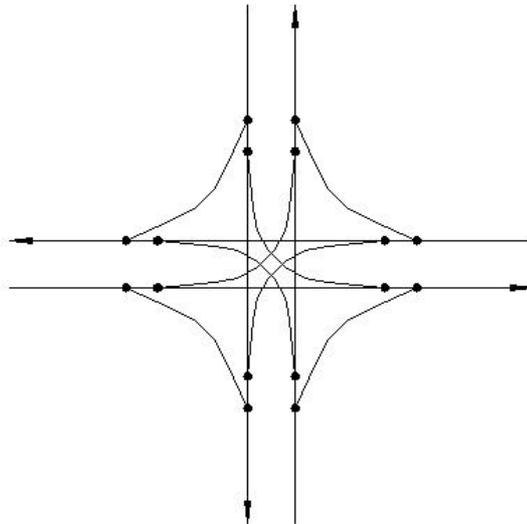
$R2 = 18 \text{ m}$



12.4 Intersezioni a rotatoria

12.4.1 Funzionamento

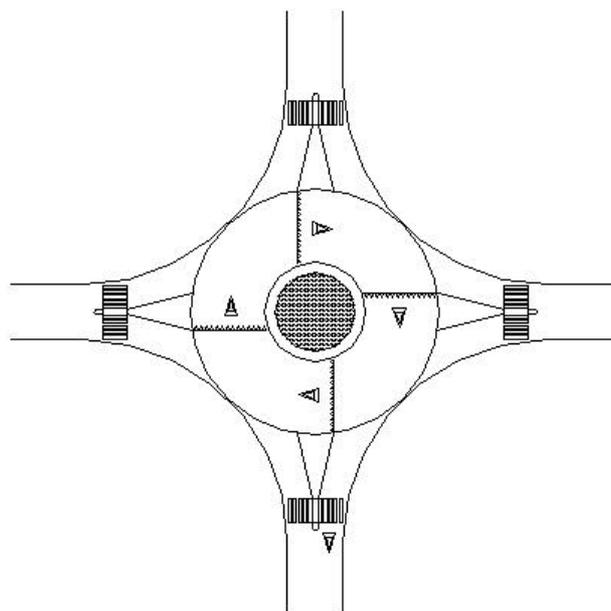
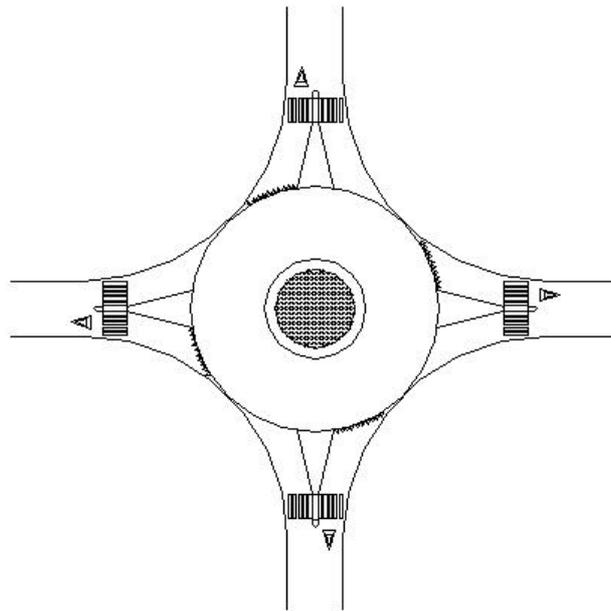
Le rotatorie identificano un tipo di intersezione stradale a raso dove i punti di conflitto principali fra le correnti (in genere le incidenze sono a 90°) sono sostituiti da manovre di confluenza e diversione attorno ad un anello con circolazione a senso unico.



Attualmente sono in uso due tipologie di funzionamento delle rotatorie. Nel primo tipo il funzionamento è basato sulla regola della precedenza al traffico entrante, nel secondo il funzionamento è basato sulla regola generale della precedenza al traffico circolante nell'anello.

Quest'ultima regolamentazione è ormai in uso in molti paesi europei e possiede notevoli vantaggi di sicurezza e di capacità, in ragione delle ridotte velocità indotte nella zona di scambio e delle condizioni ideali di visibilità per la manovra di immissione. La precedenza all'anello elimina completamente il problema dell'autosaturazione della rotatoria in presenza di domanda di traffico temporaneamente eccedente la capacità.

In generale le rotatorie con precedenza all'interno dell'anello forniscono notevoli benefici sia in termini di sicurezza (minor numero di incidenti e meno gravi) che in termini di emissioni (per la maggior fluidità e regolarità del deflusso), inoltre si registrano comportamenti di guida meno aggressivi. In particolare per le strade di nuova costruzione e in occasione di sistemazioni di varia natura di strade esistenti, si consiglia la realizzazione di rotatorie con precedenza all'anello. Di seguito si riportano indicazioni progettuali riferite esclusivamente ai casi di rotatorie con precedenza interna all'anello.



12.4.2 Ambiti di applicazione

Le rotonde sono utilizzabili sia in ambito urbano che extraurbano, ove risulti opportuna una moderazione delle velocità e in corrispondenza di zone di transizione tra diversi ambiti urbanistici.

Le rotonde sono particolarmente indicate quando le componenti di traffico sui diversi rami sono abbastanza omogenee (traffico sui rami secondari non inferiore al 20% del traffico sui rami principali) e quando le manovre di svolta a sinistra sono numerose.

Si possono distinguere i seguenti casi:

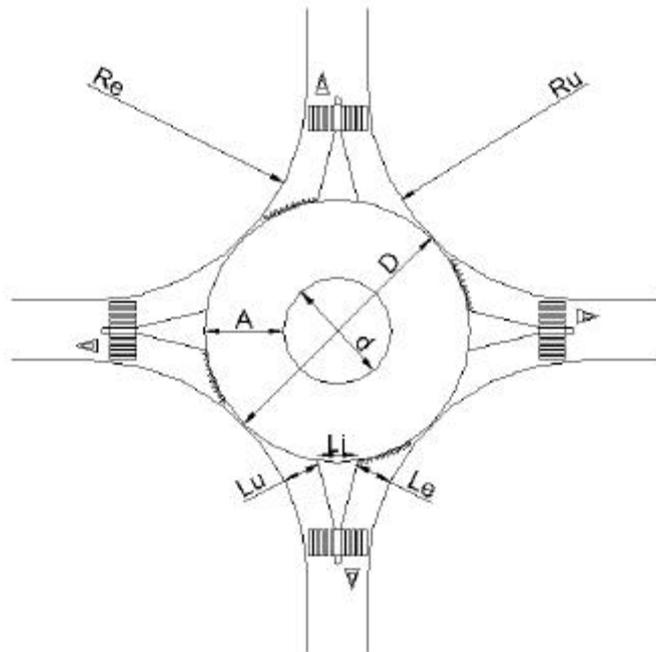
- Quando i volumi di traffico entranti (somma dei bracci) è dell'ordine di 2000 veicoli/h, si ritiene che sia sufficiente una rotonda con singola corsia all'anello e all'ingresso.
- Volumi di traffico tra 2000 e 4000 veicoli/h richiedono più corsie all'anello e agli ingressi.
- Con configurazioni equilibrate del traffico una rotonda arriva a distribuire anche più di 4000 veicoli/h.

Le rotonde sono controindicate in presenza di vincoli geometrici di tipo planimetrico e altimetrico e quando sono inserite in un percorso con coordinamento semaforico (onde verdi), presentano inoltre problemi funzionali se sono posizionate a monte di intersezioni con elevata probabilità di produrre accodamenti che limitano o impediscono il normale deflusso delle uscite dalla rotonda.

12.4.3 Elementi geometrici caratteristici.

I principali elementi geometrici che definiscono le caratteristiche funzionali delle rotonde riguardano:

- ? diametro esterno (D) e diametro dell'isola centrale (d);
- ? larghezza dell'anello (A);
- ? larghezza dell'entrata (Le) e raggio di manovra (re) all'ingresso (sul cordolo laterale);
- ? larghezza (Lu) e raggio di manovra (ru) all'uscita;
- ? larghezza in testa dell'isola spartitraffico (Li);



12.4.4 Isola centrale, diametro esterno, disposizione dei bracci

L'isola centrale è preferibilmente di forma circolare; può assumere forma ellittica con un rapporto fra raggio minimo e raggio massimo non inferiore a 0,75 m. L'esperienza ha dimostrato che rapporti di eccentricità inferiori hanno riscontrato tassi di incidentalità più elevati.

L'isola centrale può essere attrezzata con essenze vegetali ed elementi di arredo allo scopo di favorire l'inserimento ambientale e l'identificabilità del luogo. Va mantenuta libera da ostacoli in elevazione una fascia larga almeno 2.5 m allo scopo di garantire la visibilità ai veicoli circolanti. Sono da evitare, per motivi di sicurezza, gli ostacoli fissi posti di fronte agli ingressi.

Particolare cura va posta nella ricerca delle condizioni per rendere percepibile l'incrocio nelle diverse condizioni di visibilità (illuminazione notturna). Nelle piccole rotatorie è da evitare l'illuminazione con palo centrale, è preferibile un'illuminazione radente dell'elemento centrale allo scopo di migliorarne la percezione notturna.

Il *diametro esterno* della rotatoria viene definito sulla base del tipo di strade confluenti, del volume e della composizione del traffico, delle velocità prevalenti e in base alla disponibilità di spazio. E' necessario tener presente che la capacità di una rotatoria non è proporzionale al diametro, infatti:

- ? quando il diametro esterno supera i 70 m non si registra un miglioramento sensibile della capacità che invece può essere influenzata negativamente dall'aumento delle velocità delle correnti con i relativi effetti sulle componenti più deboli (velocipedi e pedoni).
- ? Diametri maggiori (100-120m) sono giustificati da particolari contesti infrastrutturali quali: presenza di sottopasso o sovrappasso o rotatoria inserita in uno svincolo a più livelli.
- ? Se il diametro esterno scende sotto i 40 m è necessario effettuare le opportune verifiche sull'inseribilità dei mezzi pesanti (autobus e commerciali).

E' consigliabile, ai fini del buon funzionamento della rotatoria, una *disposizione dei bracci* confluenti regolare, variabile da 3 a 6 o più. E' essenziale allontanare il più possibile il conflitto tra gli ingressi e le uscite successivamente adiacenti e l'asse di ogni approccio deve essere orientato il più possibile verso il centro dell'isola evitando così traiettorie rettilinee in corrispondenza alle manovre di immissione o uscita dalla rotatoria. E' buona norma evitare traiettorie con raggi di curvatura superiore a 100 m, il controllo delle velocità è essenziale per garantire buone prestazioni di capacità e di sicurezza.

12.4.5 Entrate e uscite

Gli ingressi in rotatoria hanno larghezza variabile tra 3.5 e 10 m in funzione dei volumi di traffico, la larghezza (L_e) è misurata perpendicolarmente alla traiettoria ad una distanza di 5 m dall'approccio (sulla coda del primo veicolo in attesa di entrare). A partire da larghezze degli approcci rispettivamente di 7 m e di 10 m verranno considerate 2 o 3 corsie.

Il raggio di entrata (r_e) deve variare fra i 10 e i 30 m, in funzione del diametro della rotonda e l'angolo di incidenza dell'entrata deve essere superiore ai 40° allo scopo di ottimizzare le condizioni di visibilità per la manovra di ingresso.

In presenza di consistenti flussi di svolta a destra è auspicabile la realizzazione di una corsia riservata e separata fisicamente dalla rotatoria, con l'accortezza di verificare la funzionalità dell'immissione sul braccio in uscita.

La larghezza delle uscite (L_u) è di 4 o 5 m, larghezze superiori sono controindicate per gli attraversamenti pedonali e vanno giustificate solo in caso di flussi di traffico elevati. Il raggio in uscita è ? a 15 m e con valori superiori dei raggi in entrata allo scopo di agevolare lo sgombero della rotatoria.

L'anello deve avere larghezza uniforme e superiore a quella della maggiore delle entrate, il profilo può essere a pendenza trasversale costante del 2,5% o a schiena d'asino quando la larghezza lo giustifica. Da evitare il posizionamento dei tombini sulle traiettorie percorse dai velocipedi.

In fase di attuazione di una rotatoria è consigliabile effettuare le opportune osservazioni sulle caratteristiche comportamentali degli utenti, prevedendo la realizzazione dell'impianto passando attraverso una fase di allestimento provvisorio della rotatoria, quindi di una verifica e dell'eventuale aggiustamento.

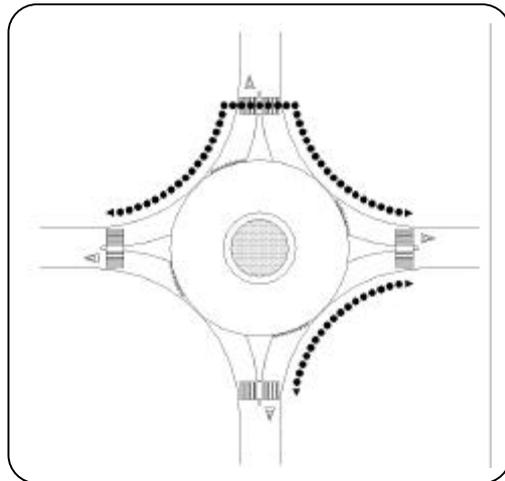
12.4.6 Attraversamenti pedonali e altre componenti di traffico

Sono necessari alcuni accorgimenti per garantire la sicurezza degli attraversamenti pedonali:

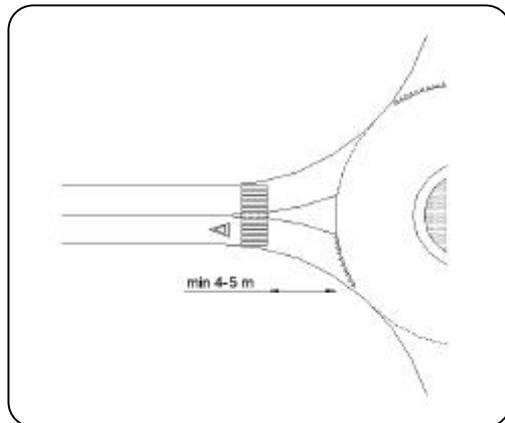
- ? Evitare il sovradimensionamento della larghezza delle corsie di entrata e soprattutto delle corsie di uscita dalla rotatoria;
- ? Realizzare gli attraversamenti con rifugio centrale nell'isola separatrice di larghezza non inferiore a 1,20 m e preferibilmente pari a 2,00 m.
- ? Salvo casi particolari l'attraversamento viene posizionato ad una distanza di circa 4-5 m dalla linea di precedenza (dietro il primo veicolo in fase di ingresso in rotatoria).
- ? Eventuali canalizzazioni dei flussi pedonali, finalizzate ad evitare gli attraversamenti su percorsi non protetti, non devono in alcun modo mascherare la presenza del pedone agli automobilisti, il problema si presenta in particolar modo per i pedoni sull'isola salvagente rispetto ai veicoli in uscita dalla rotatoria, questo vale anche per la segnaletica verticale.

Allo scopo di favorire la circolazione dei velocipedi, in presenza di notevoli volumi di traffico e nelle rotatorie di diametro esterno di 30-50 m, è possibile prevedere la realizzazione di bande ciclabili connotate da pavimentazione differenziata o colorata, in continuità con entrate e uscite anch'esse separate.

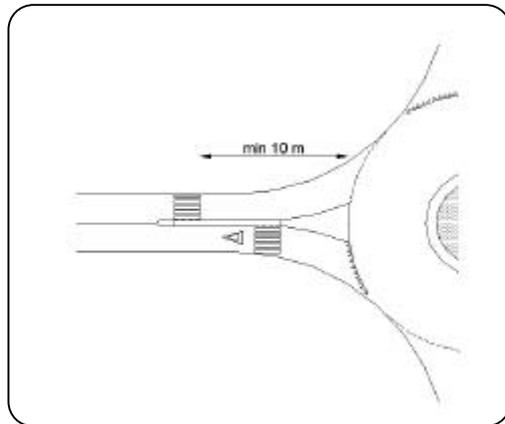
SCHEMI DI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI IN ROTATORIA



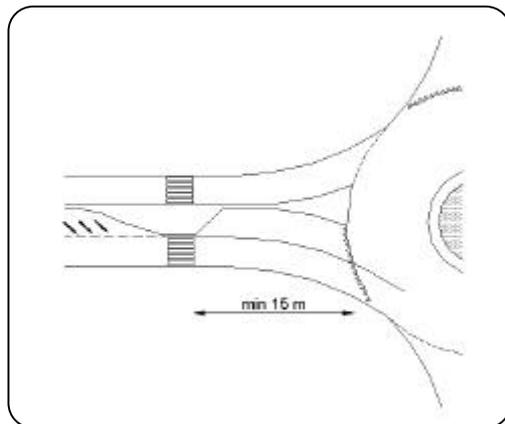
a)



b)

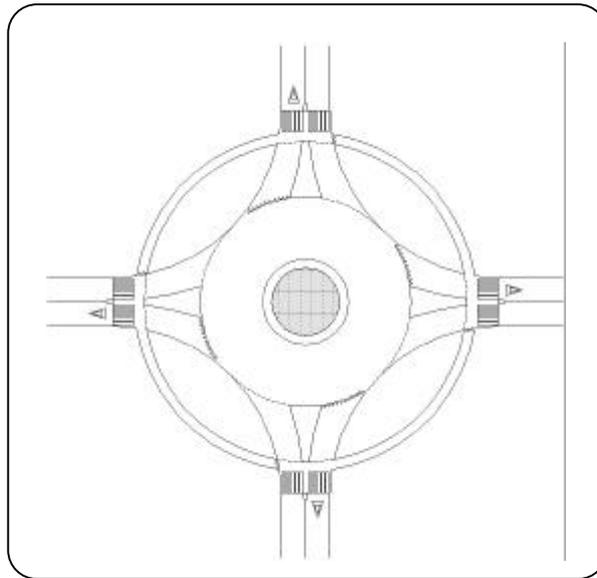


c)

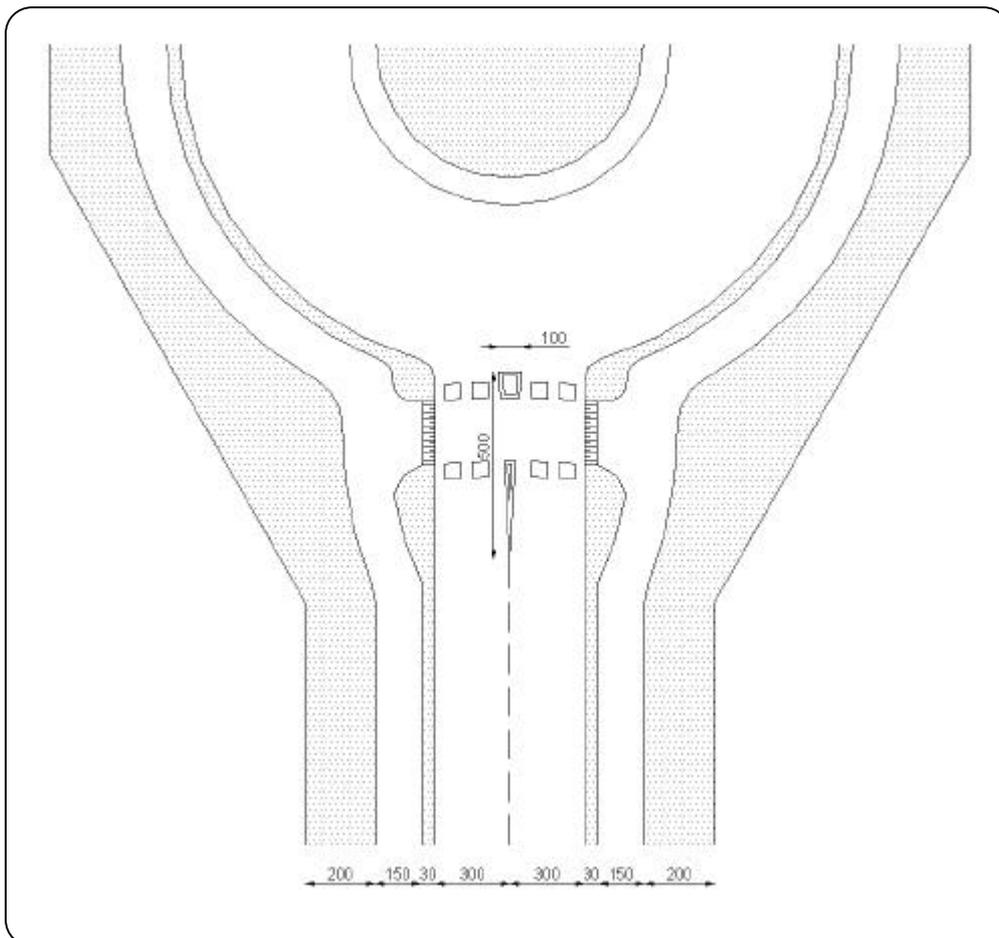


d)

SCHEMI DI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI IN ROTATORIA



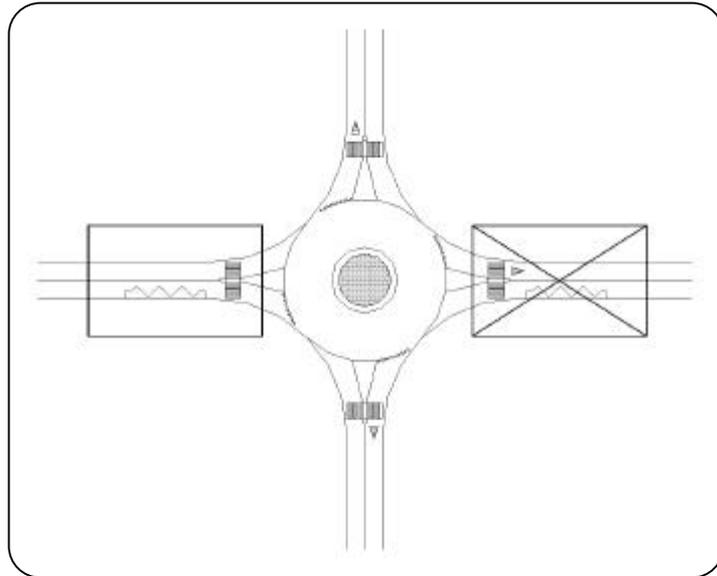
a)



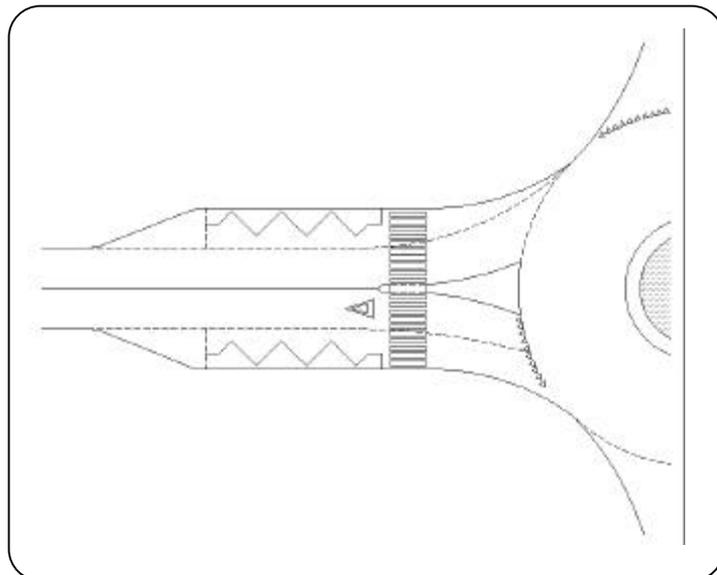
b)

Le rotatorie con diametro esterno inferiore a 28 m sono da evitare in presenza di traffico pesante e sulle linee di trasporto pubblico, sono inoltre da evitare le fermate dei bus immediatamente a ridosso di un'uscita, salvo la presenza di un apposito slargo che però può presentare problemi di visibilità nella fase di immissione al momento della partenza dalla fermata. Si consiglia di posizionare le fermate agli ingressi, eventualmente seguite da un tratto di corsia preferenziale per l'ingresso in rotatoria.

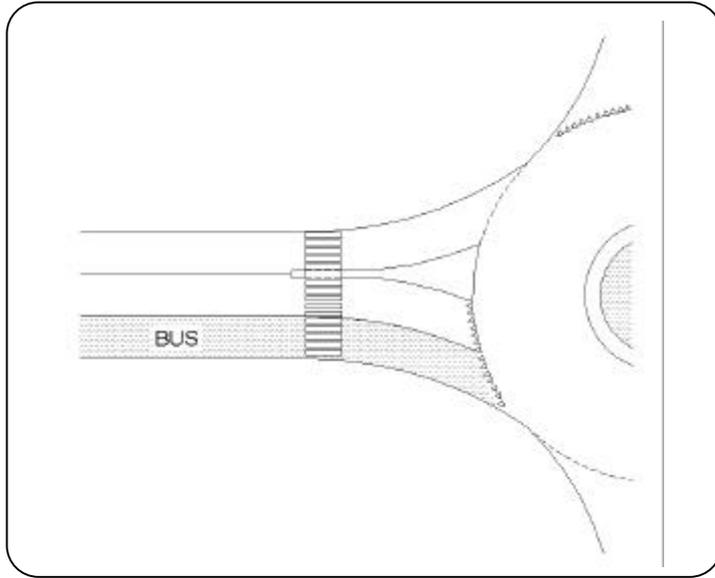
SCHEMI DI FERMATE BUS IN CORRISPONDENZA DI ROTATORIE



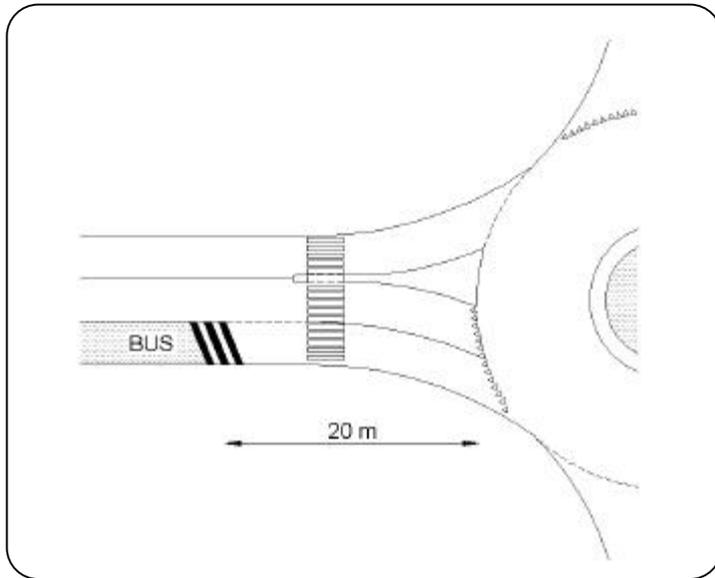
a)



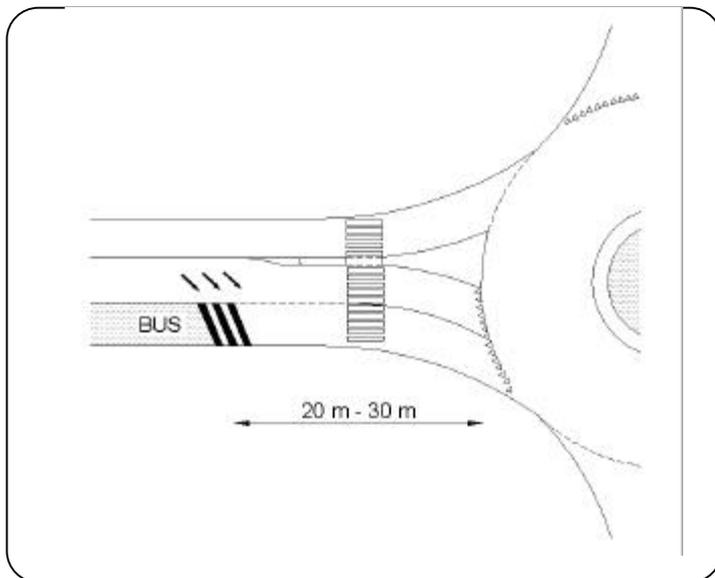
b)



c)



d)



e)

12.4.7 Indicazioni per il calcolo della capacità

Le ricerche condotte in alcuni paesi europei come la Gran Bretagna, Francia, Germania e Svizzera hanno consentito di mettere a punto dei metodi per il calcolo della capacità delle rotonde con precedenza all'anello, i metodi più usati sono prevalentemente basati su osservazioni sperimentali.

Le definizioni di capacità di una rotonda fanno riferimento alla sommatoria dei flussi entranti ma anche alla struttura dei flussi stessi (matrice delle entrate-uscite).

Le definizioni di capacità per quanto riguarda le rotonde fanno riferimento ai seguenti concetti:

- ? Capacità del singolo approccio;
- ? Riserva di capacità dell'approccio;
- ? Capacità totale

Art. 13 - Sosta e fermata dei mezzi privati e dei mezzi pubblici

13.1 Tipologie di sosta e limiti dalle intersezioni

Gli stalli per la sosta degli autoveicoli possono essere realizzati parallelamente alla carreggiata ("longitudinali"), obliquamente alla carreggiata ("a spina"), e ortogonalmente alla carreggiata ("a pettine"), nel rispetto delle caratteristiche dimensionali riportate negli schemi seguenti.

La fermata e la sosta sono vietate in corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione.

13.2 Parcheggi per disabili

Nelle figure che seguono sono riportati gli schemi tipo dei parcheggi per disabili in funzione della disposizione degli stalli per la sosta (longitudinali, a spina, a pettine).

Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Se il parcheggio si trova ad un piano diverso da quello del marciapiede il collegamento con lo stesso deve avvenire con opportune rampe.

13.3 Fermate BUS

La fermata deve essere facilmente accessibile da tutti e opportunamente segnalata. E' opportuno che sia sempre garantito un buon livello di illuminazione in prossimità della fermata.

Gli arredi della fermata devono essere preferibilmente posizionati in una zona attrezzata esterna al percorso pedonale. Qualora ciò non sia possibile per carenza di spazio fisico l'arredo (pensilina) potrà essere collocato nel percorso pedonale, in modo tale da lasciare una larghezza libera di almeno 1 metro tra il più vicino ingombro verticale della pensilina e il bordo esterno del percorso verso la carreggiata.

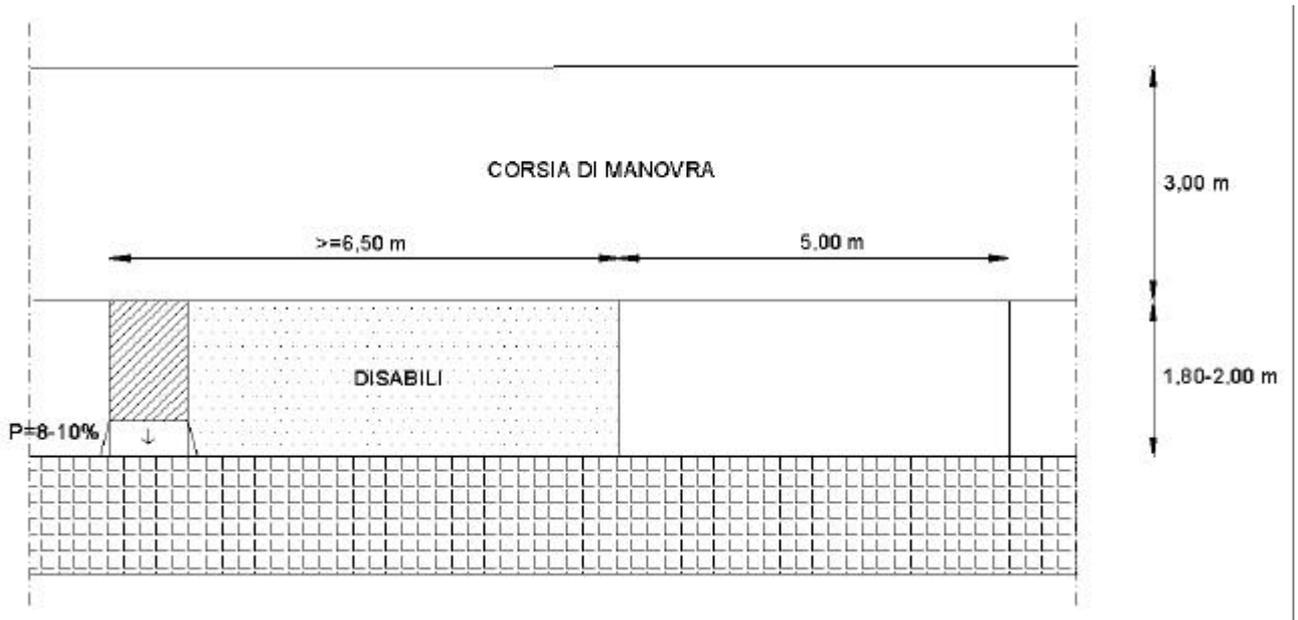
Le fermate devono essere poste preferibilmente dopo l'area di intersezione ad una distanza non minore di 20 m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corsie causa accumulo di mezzi in modo da costituire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata prima dell'area di intersezione ad una distanza non minore di 10 m.

Eventuali deroghe per impedimenti infrastrutturali o particolari altre motivazioni verranno valutate caso per caso in sede di rilascio dell'autorizzazione. Qualora vi sia una manifesta necessità, la fermata dell'autobus può essere adeguatamente dotata di sistemi di protezione per incanalare i pedoni e per impedire la sosta nella zona di fermata.(vedi figura)

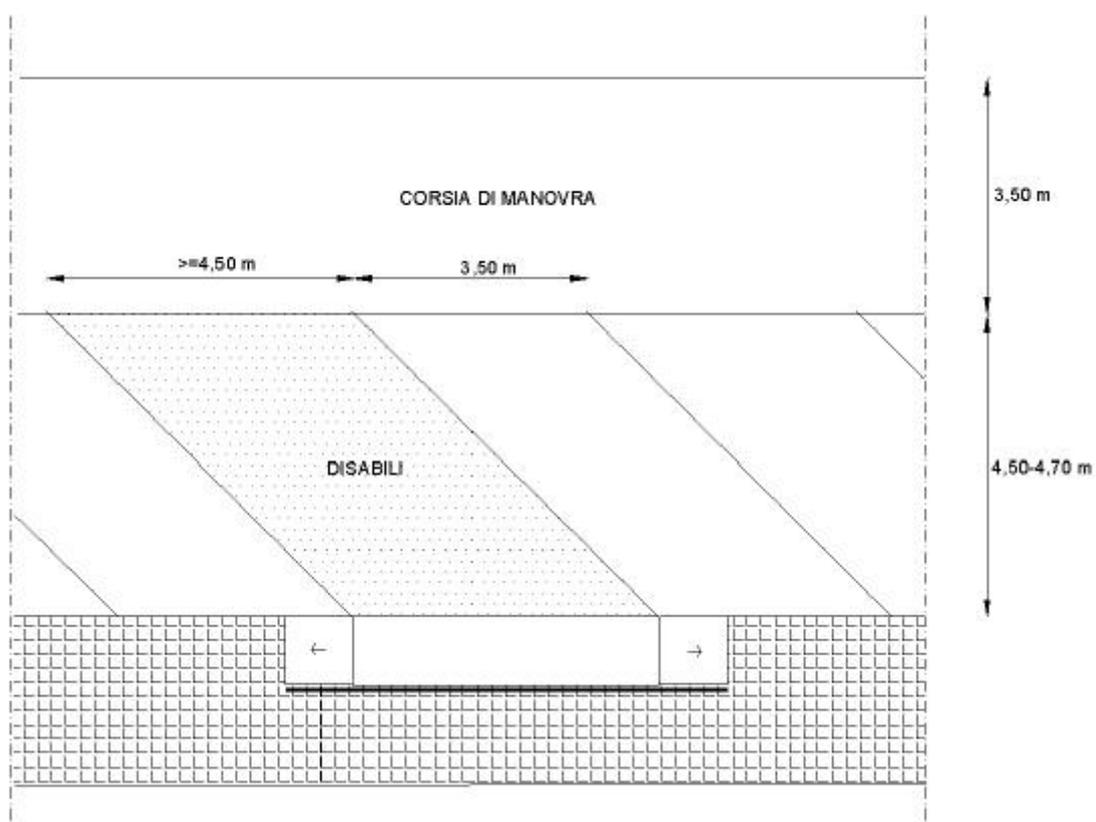
Le pendenze longitudinali e trasversali massime del piano stradale in corrispondenza ai punti di fermata degli autobus, non devono di norma superare rispettivamente il 5% e l'1%.

In base all'esperienza per la pendenza longitudinale è comunque opportuno non superare il 3%. Nelle figure che seguono sono riportati schemi tipo per la fermata BUS, che può essere organizzata in piazzole di sosta esterne alla carreggiata in sede propria o lungo la carreggiata stessa.

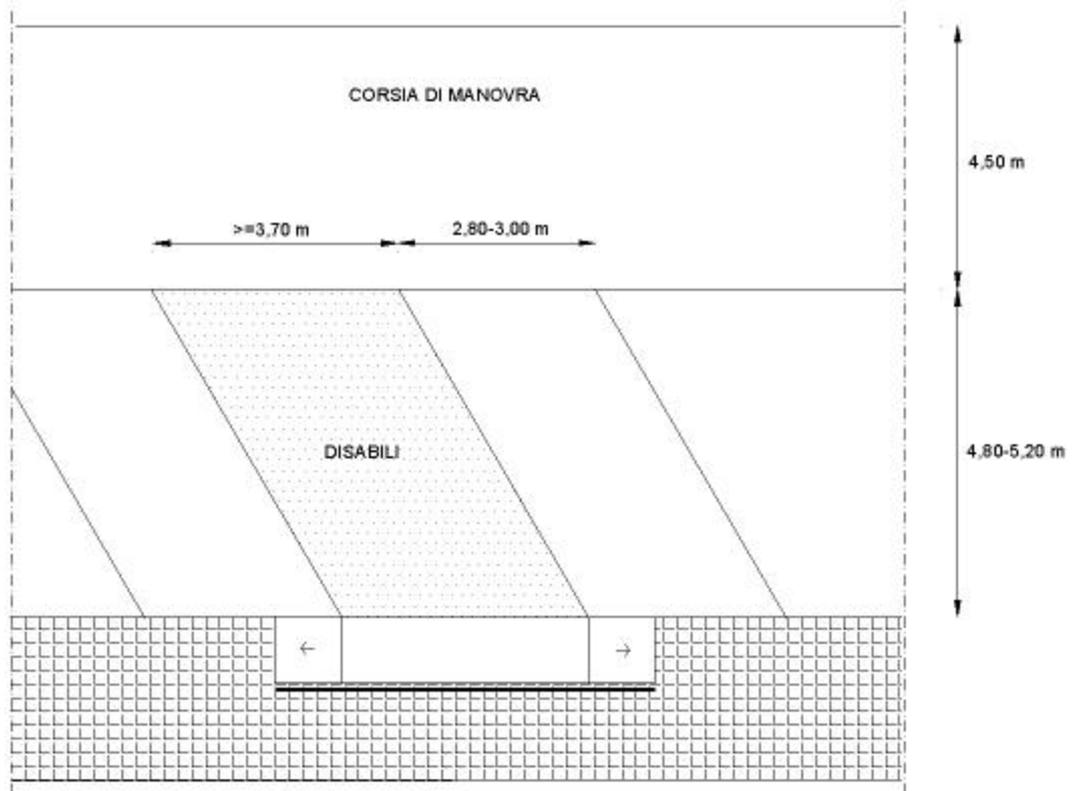
SCHEMI TIPO DI SOSTA PER DISABILI E NON



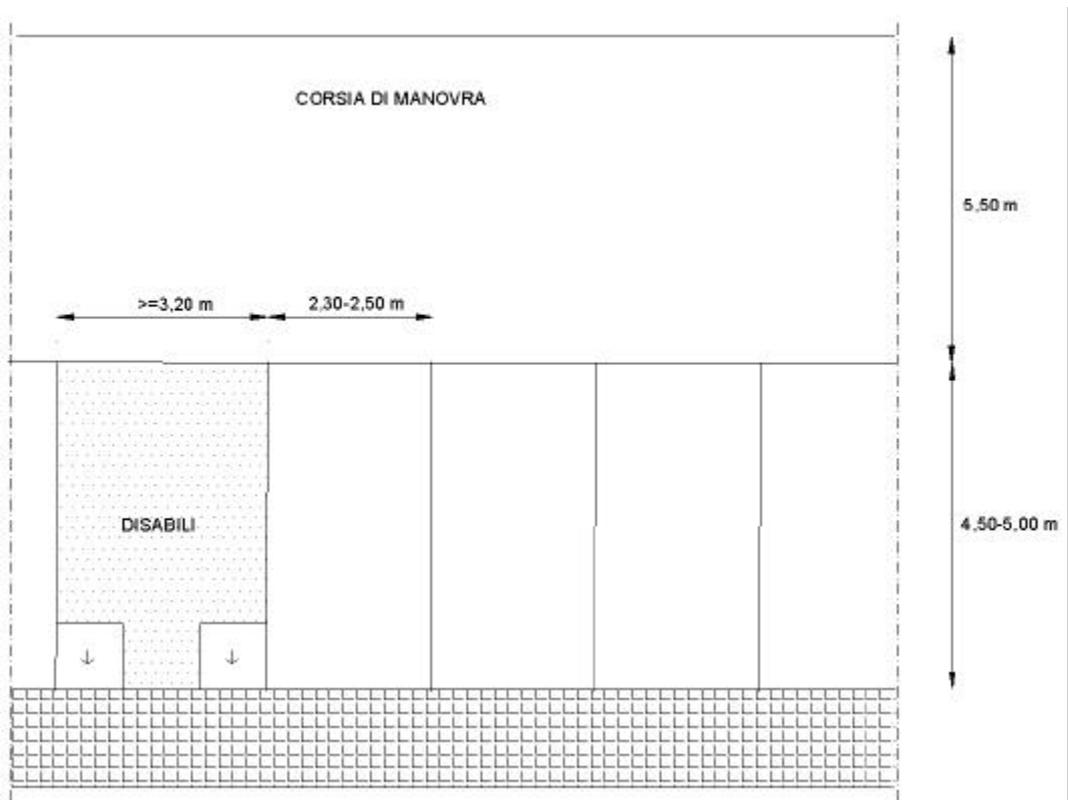
DELIMITAZIONE DI STALLI DI SOSTA LONGITUDINALE O PARALLELA AL MARCIAPIEDE



DELIMITAZIONE DI STALLI DI SOSTA A SPINA (45°)

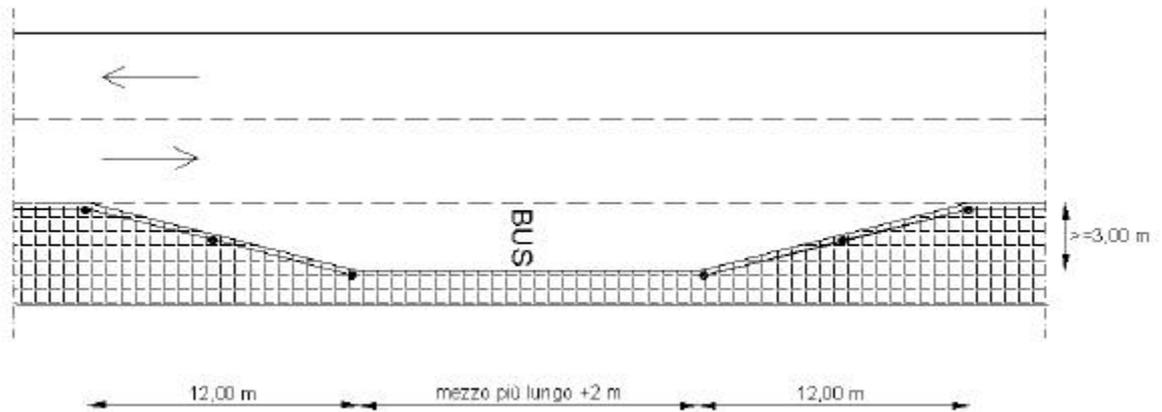


DELIMITAZIONE DI STALLI DI SOSTA A SPINA (60°)

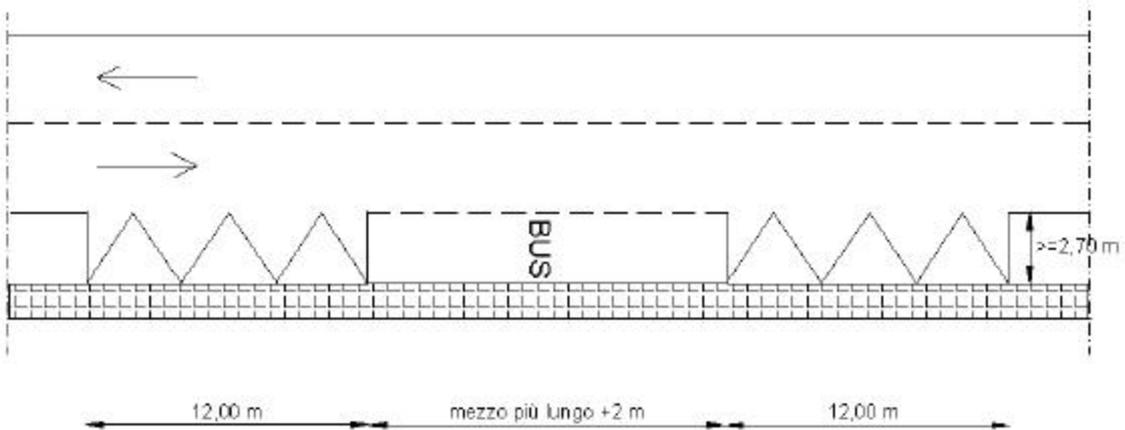


DELIMITAZIONE DI STALLI DI SOSTA A PETTINE (0 A 90°)

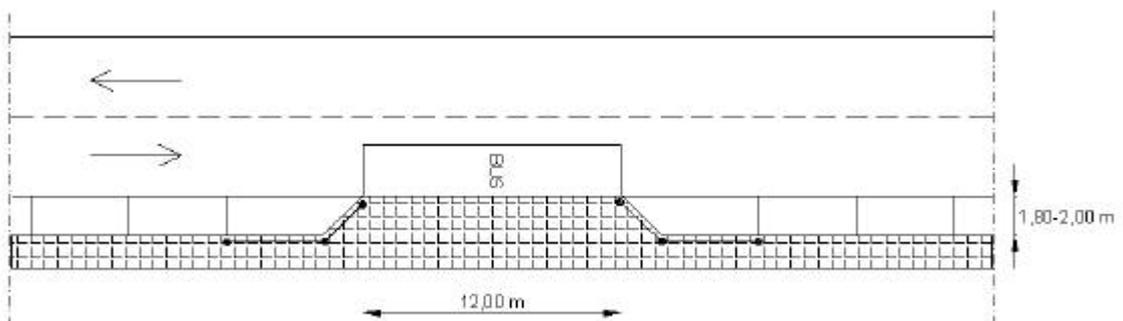
SCHEMI TIPO PER LA FERMATA BUS



FERMATA IN SEDE PROPRIA PER I MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO COLLETTIVO DI LINEA



FERMATA IN CARREGGIATA CON STRISCE A ZIG-ZAG PER I MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO COLLETTIVO DI LINEA



FERMATA IN CARREGGIATA CON PENISOLA PER I MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO E SOSTA LATO STRADA

Art. 14 - Passi carrabili

Per le nuove realizzazioni stradali e nei casi in cui sia tecnicamente possibile per le strade esistenti, i passi carrabili con accesso diretto sulla strada sono ammessi solo su strade locali e interzonali. Negli altri casi, il loro raccordo con la strada deve avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

In ogni caso, il passo carrabile deve essere distante almeno 12 metri dall'intersezione e non può essere localizzato su zone di incanalamento.

I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità

- a) inferiore o uguale a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 3,50 m
- b) superiore a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 5,00 m, in modo da consentire l'incrocio dei veicoli
- c) superiore a 300 posti auto occorre prevedere la separazione degli ingressi e delle uscite, con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 m.

Nel caso c), la distanza minima tra i passi carrabili e le intersezioni deve essere non inferiore a 30 m, nel caso di strada a doppio senso; altresì, il passo carrabile deve essere adeguatamente illuminato, avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento.

Nel caso a) è preferibile non interrompere la continuità del piano del marciapiede in corrispondenza del passo carrabile, al fine di favorire i pedoni e le persone con difficoltà motorie.

In ogni caso, la pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve preferibilmente essere eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e/o colore, al fine di far percepire la promiscuità d'uso dell'area sia ai pedoni che agli altri utenti del passo carrabile..

In genere è opportuno distinguere l'accesso pedonale da quello carrabile.

Per insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, cinematografi, grandi magazzini, ecc.) i passi carrabili e gli accessi pedonali devono essere fisicamente separati.

In corrispondenza dei passi carrabili, prima del marciapiede deve essere previsto un tratto piano e rettilineo della lunghezza minima di 5,00 m: i cancelli o i portoni devono essere ubicati oltre il suddetto tratto, anche per evitare l'arresto dei veicoli sul marciapiede.

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti è da prevedere una larghezza minima del passo carrabile di 8,00 ? 10,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di 7 m (5 m negli altri casi), nonché un'ampiezza dell'area interna che permetta, oltre allo stazionamento, anche l'eventuale manovra di inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare operazioni di retromarcia sulla strada.

Art. 15 - I moduli di corsia

Il modulo di corsia, inteso come distanza tra gli assi delle strisce che delimitano la corsia, va scelto tra i seguenti valori: 2,75 m – 3 m – 3,25 m – 3,50 m – 3,75 m. Per ogni classe funzionale di strada urbana sono definiti i moduli di corsia utilizzabili.

Negli attestamenti delle intersezioni urbane il modulo della corsia può essere ridotto a 2,5 m, purché le corsie che adottano tale modulo non siano percorse dal trasporto pubblico o dal traffico pesante.

Il modulo delle corsie riservate ai mezzi per il trasporto pubblico collettivo deve essere pari a 3,50 m.

Art. 16 - Elementi per la moderazione del traffico

16.1 Definizione

Gli elementi per la moderazione del traffico sono costituiti da quegli interventi sulla geometria o sulla pavimentazione della strada, che inducono gli utenti a moderare la velocità ed in generale ad adottare comportamenti di guida più consoni alle norme del Codice della Strada.

16.2 Bande trasversali ad effetto ottico e ad effetto acustico/vibrotorio

Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibrotorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.

16.3 Dossi artificiali

I dossi artificiali sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso con superficie antisdrucchiabile. Applicati trasversalmente alla carreggiata stradale, obbligano i veicoli a sormontarli a velocità ridotta.

Possono essere posti in opera solo su strade locali e, in casi di particolare necessità, anche su strade interzonali. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

Per le specifiche tecniche si rimanda all'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

16.4 Chicane o gimcana

Tale accorgimento si applica nei casi in cui si ha un lungo rettilineo o si è in prossimità di luoghi particolarmente affollati (scuole, zone pedonali, ecc.). Si tratta della realizzazione di opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale, al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi aumentare le condizioni di sicurezza della strada.

Il disassamento si può ottenere anche grazie al parcheggio alternato.

In genere tale elemento di moderazione si può applicare dalle strade di interquartiere fino alle strade locali.

16.5 Cul de sac

La strada a fondo cieco (cul de sac) si utilizza principalmente nei quartieri residenziali e rappresenta un sistema efficace per impedire il traffico di attraversamento e contemporaneamente per favorire la mobilità dei pedoni, dei ciclisti ed il gioco dei bambini in strada.

Il cul de sac va dimensionato opportunamente a seconda dei mezzi che vi possono transitare; deve infatti permettere che un mezzo possa effettuare in modo agevole un'inversione a U. Se vi devono transitare i mezzi per la raccolta dei rifiuti urbani, il diametro esterno non deve essere inferiore a 22m. Per i mezzi privati normali sono sufficienti 18 m di diametro esterno.

16.6 Isole salvagente

Anche l'isola salvagente può essere utilizzata come elemento per la moderazione del traffico, in quanto ha la duplice funzione di moderare la velocità, provocando un restringimento fisico e visivo del campo stradale, e di protezione dei pedoni.

Le isole a raso sono realizzate mediante strisce di colore bianco, ovvero con chiodi a larga testa, od emisfere. Queste ultime devono avere un profilo schiacciato con diametro variabile da 30 a 50 cm e devono essere di colore bianco.

Le isole permanenti possono essere realizzate mediante getto di calcestruzzo o pietra da taglio o altro materiale e con sistemazione interna a prato. I cigli possono essere del tipo a barriera o del tipo sormontabile. Per le altre specifiche tecniche si rimanda all'art. 17.2.3 del Titolo IV°.

16.7 Innalzamenti della carreggiata

Il rialzo della carreggiata si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada. L'innalzamento della pavimentazione stradale può essere realizzato in zone particolarmente problematiche come le intersezioni o in prossimità di passaggi pedonali.

16.8 Stretteie

Su trade locali ed interzonali si possono realizzare opportuni restringimenti puntuali della carreggiata fino ad una larghezza minima di 2,75 m per le strade locali e 3,25 m per quelle interzonali. La lunghezza massima della strettoia è di 10 m. Tali restringimenti devono essere regolati con senso unico alternato. L'applicazione delle strettoie sugli itinerari percorsi dal trasporto pubblico è da valutare con particolare attenzione.

Questi restringimenti, che possono essere costituiti dall'estensione dei marciapiedi verso la carreggiata, permettono un uso promiscuo della via e favoriscono l'ampliamento degli spazi pedonali, la piantagione di alberi e l'organizzazione della sosta necessaria agli usi locali.

16.9 Rotonde

Le rotonde possono essere utilizzate come elemento di moderazione del traffico per interrompere lunghi e pericolosi rettilinei, per rafforzare l'impatto visivo ed il ruolo delle intersezioni, per rallentare i veicoli in prossimità dell'intersezione.

Per le specifiche tecniche si rimanda all'art.12.4 del TITOLO III°.

16.10 Dissuasori di sosta

I dissuasori di sosta sono dispositivi atti ad impedire la sosta di veicoli in aree o zone determinate. Essi possono essere utilizzati per costituire un impedimento materiale alla sosta abusiva. Tali dispositivi devono armonizzarsi con gli arredi stradali ed assolvere anche a funzioni accessorie quali la delimitazione di zone e percorsi pedonali, la protezione degli attraversamenti pedonali e delle fermate BUS, delle aree di parcheggio riservate, delle zone verdi, delle aiuole e spazi destinati ad altri usi.

TITOLO IV°

STANDARD TECNICI DEI PERCORSI PEDONALI E DELLE PISTE CICLABILI

Art. 17 - Percorsi e attraversamenti pedonali

17.1 Percorsi pedonali

17.1.1 *Andamento*

I percorsi devono avere un andamento quanto più possibile semplice, regolare e diretto, essere privi di strozzature e ostacoli, sia sul piano orizzontale che su quello verticale, che permettano un utilizzo comodo e sicuro in entrambe le direzioni.

17.1.2 *Caratteristiche dimensionali*

Su ogni tipo di strada devono essere realizzati percorsi pedonali aventi larghezza minima di 1,50 m, con tratti più ampi (1,80 – 2,00 m) nei punti di più intenso traffico pedonale; devono essere sgombri da ostacoli fino ad un'altezza minima di 2,10 m.

Su tutte le strade la larghezza utile potrà essere ridotta per brevi tratti a 1,00 m.

Tutti i percorsi pedonali, rialzati o a raso, devono essere liberi da oggetti di qualsiasi natura, sia a carattere temporaneo che permanente, che ne riducano le dimensioni (salvo quanto previsto dagli art.13.3, 21,26).

17.1.3 *Pendenze*

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%.

La pendenza trasversale non deve superare l'1%.

17.1.4 *Dislivello*

Il dislivello, tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15 cm.

La differenza di quota senza ricorso a rampe non deve superare i 2,50 cm e deve essere arrotondata o smussata.

I percorsi pedonali con dislivello rispetto al piano carrabile superiore a 20 cm devono essere protetti da idoneo parapetto.

17.1.5 *Pavimentazione*

La pavimentazione delle aree e dei percorsi pedonali deve essere in materiale antisdrucchiolevole, compatto ed omogeneo.

Negli spazi non dotati di riferimenti fisici continui (piazze, slarghi, ecc.) oppure in corrispondenza delle fermate BUS, è opportuno completare la pavimentazione con materiali differenziati e/o colorazioni che possano facilitare l'orientamento dei disabili e degli ipovedenti. Al fine di agevolare i disabili visivi la pavimentazione dovrà avere particolari rilievi percepibili al passaggio.

Non sono ammesse fessure, in griglie o altri manufatti, con larghezza o diametro superiore a cm 2. Inoltre, gli elementi più lunghi costituenti le griglie vanno disposti perpendicolarmente al senso di marcia.

17.1.6 *Protezione*

I percorsi pedonali situati a lato di corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico devono essere protetti da idonei elementi parapetonali.

Analoghi sistemi di protezione laterali possono essere applicati nei casi di comprovato e mancato rispetto del divieto di sosta su percorso pedonale.

17.2 Attraversamenti pedonali

17.2.1 Definizione

Gli attraversamenti pedonali sono infrastrutture realizzate per dare continuità ai percorsi pedonali sulle intersezioni e per consentire l'attraversamento delle carreggiate stradali nel rispetto delle condizioni di sicurezza.

Gli attraversamenti possono essere:

- a raso non semaforizzati
- a raso semaforizzati
- a livelli sfalsati

La scelta del tipo di attraversamento va effettuata in base alla classificazione della strada, come già evidenziato al Titolo II°, a cui si rimanda.

17.2.2 Caratteristiche dimensionali

Gli attraversamenti pedonali a raso sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebraure con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza:

- pari a 2,50 m sulle strade locali, locali interzonali e sulle strade di quartiere
- pari a 4,00 m sulle strade di interquartiere, di scorrimento

La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm.

La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata all'entità del flusso pedonale, come già evidenziato nel titolo II.

Per favorire la circolazione dei pedoni e in rispetto alle norme sulle barriere architettoniche, gli attraversamenti a raso vanno realizzati prevedendo, sull'intera larghezza del percorso pedonale o comunque per una parte di esso non inferiore a 0,90 m, opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata pari a 8-10%, e comunque non superiore al 15% fino a superare un dislivello massimo di 15 cm.

Sulle strade o piazze percorse da contenuti livelli di traffico gli attraversamenti possono essere realizzati anche con materiale lapideo, utilizzando accostamenti cromatici che rispettino quanto previsto dal vigente CdS.

17.2.3 Isola salvagente

Le isole salvagente devono avere preferibilmente una larghezza di 2,00 m, garantendo comunque una larghezza minima di 1,20 m e devono inoltre essere interrotte in corrispondenza delle strisce pedonali zebraure per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale, onde permettere ai pedoni l'attraversamento a livello della pavimentazione stradale (tagli delle isole di traffico).

17.2.4 Visibilità pedone automobilista

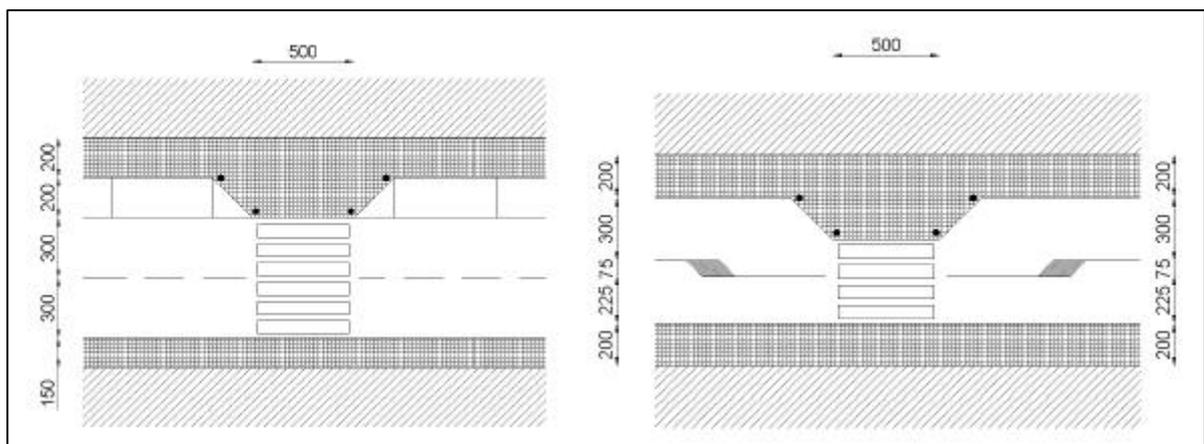
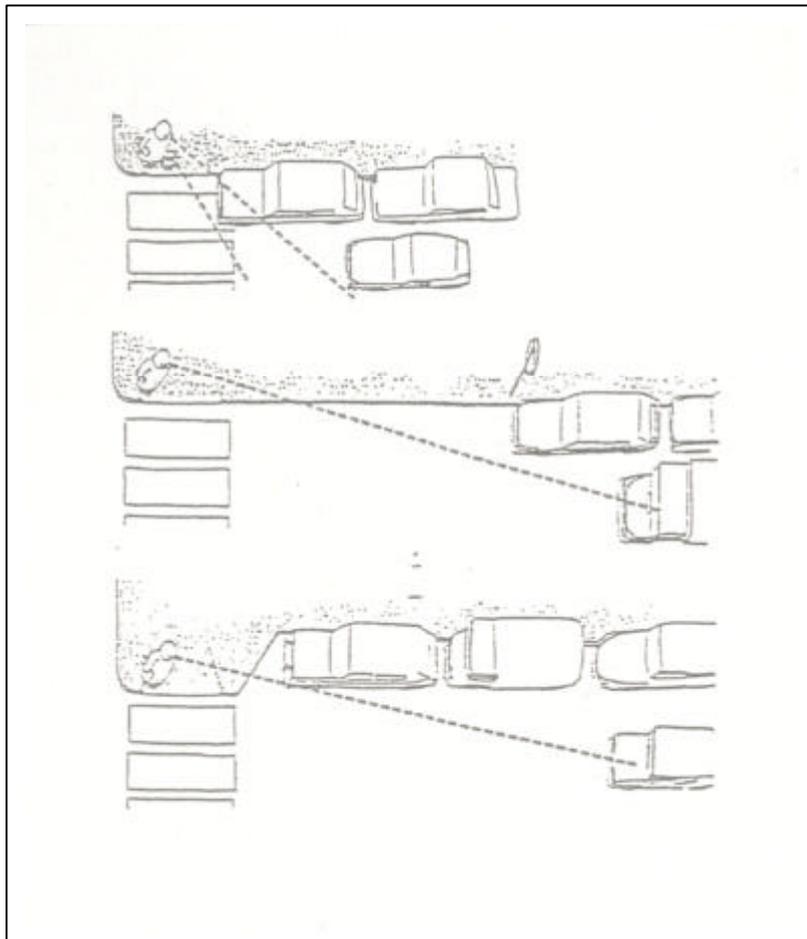
In corrispondenza di ogni attraversamento pedonale è necessario garantire la corretta visibilità tra pedone e auto in movimento in particolare per la sicurezza del pedone. Pertanto in prossimità dell'attraversamento stesso la sede stradale deve essere libera da auto in sosta, arredi o altre attrezzature. In questo senso, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali devono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag sulla quale è vietata la sosta.

In alternativa, si deve praticare un ampliamento del marciapiede (vedasi figura) verso la carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento almeno fino al limite degli stalli di sosta.

Sulle strade con presenza di segnale di "fermarsi e dare precedenza" in prossimità dell'intersezione, l'attraversamento pedonale deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m. In tale caso e in presenza di traffico intenso, i pedoni devono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale attraverso opportuni sistemi di protezione.

In corrispondenza dei passi carrabili, l'attraversamento può essere realizzato in continuità con il piano rialzato del marciapiede secondo le modalità e le condizioni previste all'art. 14 del presente regolamento.

VISIBILITA' PEDONE - AUTOMOBILISTA



17.2.5 Impianti semaforici

Gli impianti semaforici con avvisatori acustici per non vedenti devono essere dotati con pulsante a chiamata, in modo che la sequenza delle fasi si attuerà per una sola volta in corrispondenza del primo ciclo utile successivo alla chiamata.

Le segnalazioni acustiche per non vedenti prevedono tre fasi:

- una fase con emissione di un suono ad intermittenza con frequenza di 60 impulsi per il via libera (verde);
- una fase con emissione di suono ad intermittenza con frequenza di 120 impulsi per l'arresto o lo sgombero dell'attraversamento (giallo), con durata sufficiente ai pedoni (in particolare non vedenti) per completare l'attraversamento (velocità massima pedonale di calcolo = 1 m/s);
- un'ultima fase con assenza di suono per l'arresto dei veicoli (rosso)

Le lanterne semaforiche pedonali devono essere installate su pali posti su marciapiede od in corrispondenza di isole di canalizzazione o di salvagente, in modo da non costituire intralcio ai pedoni.

17.2.6 Illuminazione

Al fine di mantenere la visibilità anche in situazione notturna o di nebbia, si deve evitare che gli attraversamenti vengano a trovarsi in zone d'ombra; qualora non sia prevista l'illuminazione della strada, i passaggi pedonali devono comunque essere illuminati.

Art. 18 - Piste ciclabili e attraversamenti ciclabili

18.1 Piste ciclabili

18.1.1 Definizioni

Le piste ciclabili possono essere realizzate:

- a) su sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la loro sede sia fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati;
- b) su corsie riservate, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata in destra rispetto a quest'ultima corsia.

Se l'ampiezza del marciapiede lo consente, possono essere realizzate piste ciclabili su corsie in genere di opposto senso di marcia ubicate sul lato del marciapiede verso la carreggiata stradale.

In generale, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia su corsie riservate ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.

Sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili vanno realizzate su sede propria, salvo nei casi in cui i relativi percorsi protetti siano attuabili nei marciapiedi.

Sulla strade urbane di interquartiere e di quartiere le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria anche con corsie riservate.

Sulle strade urbane locali interzonali e locali le piste ciclabili, ove occorrono, vanno sempre realizzate con corsie riservate.

18.1.2 Caratteristiche dimensionali

Le piste ciclabili in sede propria sono separate dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore da uno spartitraffico fisicamente invalicabile di larghezza non inferiore a 0,50 m.

Le piste ciclabili in carreggiata sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza e una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile.

La larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari a 1,50 m. Tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate ubicate su strade pedonali o su marciapiedi, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta a 1,00 m; quest'ultimo valore è da intendersi in ogni caso, come minimo accettabile anche per situazioni particolarmente vincolate, sempreché venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e che tale circostanza sia opportunamente segnalata.

Le piste contigue a marciapiedi devono essere realizzate con una pavimentazione differente per materiale e/o colore. Per itinerari ciclabili realizzati su marciapiedi esistenti, in attesa di modifica della pavimentazione, la separazione tra spazi per i pedoni e le biciclette dovrà essere definita da una striscia gialla di 12 cm.

18.1.3 Pendenze e raggi di curvatura

Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%.

I raggi di curvatura orizzontali lungo il tracciato delle piste ciclabili devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree d'intersezione e in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata.

18.1.4 Segnaletica stradale.

Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguono l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

18.1.5 Parcheggio delle biciclette

Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per le biciclette.

L'ubicazione delle rastrelliere per biciclette dovrà privilegiare luoghi di interesse collettivo che siano fonte di attrazione.

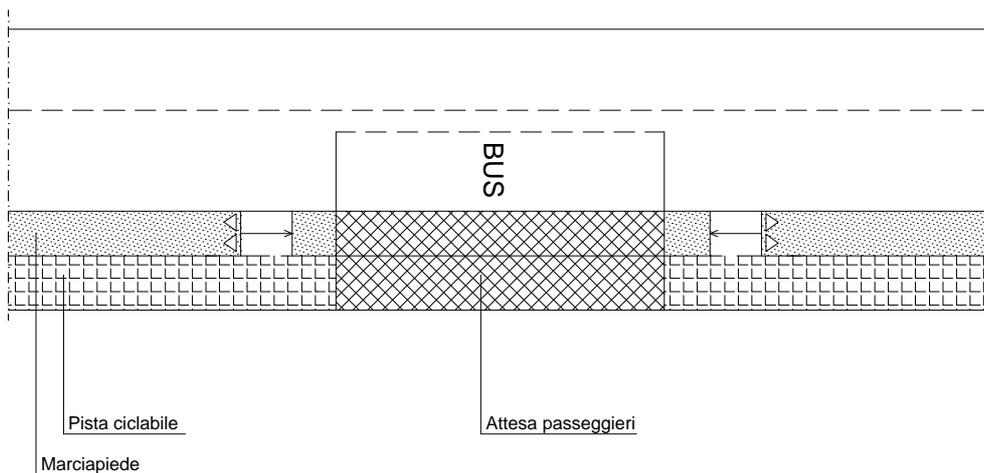
Inoltre, in ogni nuova area destinata a parcheggio pubblico ubicata in prossimità delle piste ciclabili, va prevista una superficie da destinare alla sosta per le biciclette e idoneamente attrezzata con rastrelliere, in un rapporto di 1 posto bicicletta ogni 5 posti auto.

18.1.6 Piste ciclabili in prossimità di fermate bus

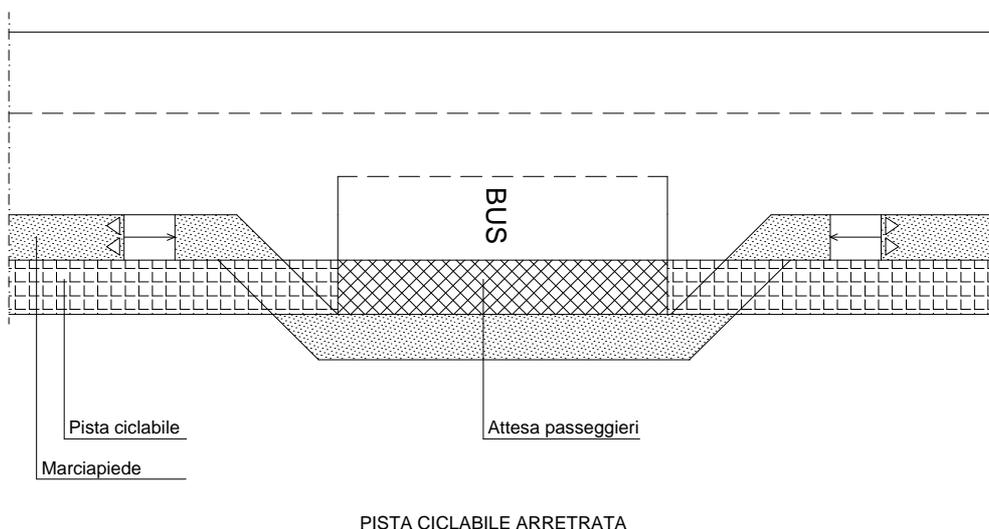
Le piste ciclabili non devono impedire ai mezzi di trasporto pubblico l'accostamento alla zona di attesa dei passeggeri.

Pertanto le piste ciclabili in prossimità delle fermate bus dovranno subire una variazione del percorso passando sul retro della fermata.

In alternativa ed in second'ordine e in particolari ambiti, si dovranno predisporre opportune rampe per l'accesso delle biciclette alla piattaforma di attesa dei passeggeri al fine di dare continuità al percorso ciclabile. Prima di accedere alle rampe occorre attrezzare le piste ciclabili di opportuna segnaletica che definisca l'inizio della precedenza ai pedoni nei confronti dei ciclisti.



PISTA CICLABILE RIALZATA



18.2 Attraversamenti ciclabili

18.2.1 Attraversamenti

Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di dimensioni 50x50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso.

Le isole salvagente devono avere una larghezza di 1,80 m ed essere interrotte in corrispondenza dell'attraversamento.

Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.

Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando comunque che la pendenza longitudinale massima delle rampe sia pari al 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore a 1,50 m.

18.2.2 Visibilità ciclista-automobilista

Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei ciclisti che si accingono ad impegnare la carreggiata e viceversa, gli attraversamenti possono essere preceduti, nel senso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig-zag.. Su tale striscia è vietata la sosta.

18.2.3 Superfici ciclabili

Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, specialmente con riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti.

Sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.

TITOLO V° DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

Art. 19 - Impianti pubblicitari

L'occupazione del suolo pubblico da parte di impianti pubblicitari di qualsiasi tipo deve essere concessa dall'Amministrazione comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti), del Regolamento Edilizio per la disciplina della salvaguardia e della formazione del Verde, del Regolamento per il posizionamento delle transenne parapetonali a fini pubblicitari e delle Norme tecniche di attuazione del piano particolareggiato del centro storico.

Art. 20 - Edicole e chioschi

Ogni occupazione del suolo pubblico deve essere concessa dall'Amministrazione comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti), e del Regolamento Edilizio per la disciplina della salvaguardia e della formazione del Verde. Nei centri abitati, l'occupazione dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, purché in adiacenza dei fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m. In ogni caso non possono essere installati chioschi o edicole a meno di 15 m dall'area di intersezione (per la definizione di area di intersezione vedi art.12). Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, i comuni, limitatamente alle occupazioni già esistenti alla data di entrata in vigore del Codice (1° gennaio 1993), possono autorizzare l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una larghezza libera per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria di almeno 1,00 m. In ogni caso il percorso pedonale sopraccitato deve risultare libero da oggetti, anche di natura temporanea, facenti parte delle attrezzature del chiosco o dell'edicola.

Art. 21 - Altre installazioni

Ogni altra occupazione del suolo pubblico (panchine, cabine telefoniche, cestini portarifiuti, vasi, cassonetti per la raccolta dei rifiuti, cassette postali, parcometri, attrezzature Telecom, distributori automatici, ecc..) deve essere subordinata a concessione o autorizzazione dell'Amministrazione Comunale nel caso di richiesta da parte di privati e aziende comunale, o nullaosta su progetto per quanto riguarda installazioni da parte di enti pubblici.

In ogni caso il rilascio, dell'autorizzazione (o concessione) è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti), del Regolamento Edilizio per la disciplina della salvaguardia e della formazione del Verde, del Regolamento per il posizionamento delle transenne parapetonali a fini pubblicitari e delle Norme tecniche di attuazione del piano particolareggiato del centro storico.

Art. 22 - Distributori di carburante

Per installazione dei distributori di carburante si rimanda al Codice della Strada e del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione e al DL 11/02/1998 n°32 e successive modifiche e integrazioni.

Art. 23 - Piantagioni e siepi

I proprietari confinanti con strade o piazze hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie. Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile.

Per disposizioni specifiche si veda il Regolamento Edilizio per la disciplina della salvaguardia e della formazione del Verde.

Art. 24 - Carico e scarico delle merci

In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo di trasporto interessato al carico-scarico deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico-scarico, ove esistenti e definiti con apposita ordinanza sindacale, senza occupare marciapiedi o piste ciclabili.

Se la regolamentazione della strada non lo vieta espressamente è possibile lo scarico e il carico per brevissimo tempo (alcuni minuti) fermando il mezzo a lato strada, garantendo in ogni caso il normale deflusso veicolare e le opportune condizioni di sicurezza per la circolazione.

Per quanto concerne il carico e lo scarico delle merci in Z.T.L. è fissata una limitazione di orario dall'ordinanza sindacale n. 3474 del 20 giugno 1996 e successive modifiche e integrazioni.

La sosta e la fermata dei veicoli è vietata nelle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite.

Nel caso di richiesta di interventi urbanistici preventivi e di concessioni edilizie che riguardano la costruzione di nuovi edifici a destinazione commerciale e produttiva, il progetto dovrà comprendere anche apposite planimetrie in scala adeguata rappresentanti l'ubicazione, il dimensionamento delle piazzole e l'ubicazione dei percorsi veicolari relativi al carico e scarico delle merci.

Art. 25 - Pulizia e manutenzione delle strade

Per le operazioni di pulizia delle strade è ammesso il transito su piste ciclabili e marciapiedi delle macchine pulitrici per il tempo strettamente necessario a quest'attività. A tale scopo, gli elementi dissuasori messi a protezione all'inizio e fine della pista devono essere di tipo amovibile

Durante tutte le fasi di pulizia gli addetti al servizio devono mettere in atto tutti quei provvedimenti necessari, a norma del Codice della Strada e del Regolamento, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada.

Le attività di pulizia delle strade devono essere programmate nell'arco della giornata in modo da creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

Le aree e i fabbricati destinati alla manutenzione e all'esercizio della rete viaria devono essere ubicati in posizione tale, lungo il tracciato, da garantire la tempestiva e l'efficienza degli interventi di esercizio e di manutenzione.

Art. 26 - Rifiuti urbani

I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura di cui all'articolo 25 comma 3 del Codice, devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata in modo, comunque, da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare, pedonale e ciclabile e sulle distanze di visibilità agli incroci.

E' ammesso il posizionamento dei cassonetti in carreggiata nelle strade locali qualora vi sia ammessa anche la sosta. Ove il cassonetto occupasse il marciapiede parzialmente, il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di almeno 1,00 m.

I cassonetti devono essere posizionati fuori dalla carreggiata nelle strade locali interzonali e in quelle di quartiere.(schema tipo delle piazzole di sosta)

La programmazione delle attività di raccolta rifiuti deve essere diretta a creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

Qualora in alcune strade, a causa della raccolta dei rifiuti urbani si dovessero registrare disagi alla circolazione, il Sindaco, sentito preventivamente l'Ufficio Mobilità e l'Ufficio Strade, la Polizia Municipale e l'Azienda esercente, può stabilire con propria ordinanza le eventuali limitazioni di orario per effettuare dette operazioni.

Art. 27 - Aree di ristoro

Ogni occupazione del suolo pubblico da parte di attrezzature connesse alle aree di ristoro (tavolini, sedie, palchi, ombrelloni, gazebo,) deve essere autorizzata dall'Amministrazione comunale. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti), e del Regolamento Edilizio per la disciplina della salvaguardia e della formazione del Verde.

Nei centri abitati, l'occupazione di marciapiedi può essere consentita purché rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m.

Art. 28- Cantieri stradali e occupazioni edili

28.1 Cantieri stradali

Tranne per gli interventi di emergenza (fughe di gas, rotture tubazioni, ecc.), senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità (ente proprietario della strada o chi per esso), è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità. Chiunque esegue lavori o deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione, compresa la necessaria segnaletica stradale, e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte.

Nel caso di cantieri che interessino la sede di strade urbane di scorrimento, di interquartiere e di quartiere, i lavori devono possibilmente essere svolti in più turni, anche utilizzando l'intero arco della giornata, e in via prioritaria, nei periodi giornalieri di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari.

Al termine dei lavori di cantiere, dovrà essere completamente ripristinata la sede stradale (compresa la segnaletica orizzontale) ai fini della totale ripresa delle funzionalità della strada e comunque entro e non oltre 15 giorni dalla fine dei lavori.

Gli accorgimenti necessari alla sicurezza e alla fluidità della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di lavoro o di deposito dei materiali, consistono in un segnalamento adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione e alle manovre da eseguire all'altezza del cantiere, al tipo di strada e alle situazioni di traffico e locali.

In particolare, per quanto riguarda:

- ? Gli scavi in prossimità di alberature, dovranno essere rispettate le norme tecniche previste dal Regolamento edilizio per la disciplina della salvaguardia e della formazione del verde. L'inizio dei lavori dovrà essere comunicato almeno 5 giorni prima al Settore Verde Pubblico che procederà alla sorveglianza e impartirà le prescrizioni operative;

- ? Gli scavi in prossimità di dispositivi di rilevamento del traffico (spire della centralizzazione semaforica o altro), dovranno essere presi contatti con l'Ufficio Segnaletica del Settore LL.PP per lo scollegamento, la rimozione e la riattivazione dei dispositivi. L'inizio dei lavori dei lavori dovrà essere comunicato almeno 5 giorni prima all'Ufficio Segnaletica.

Il ripristino della sede stradale dovrà essere eseguito secondo le prescrizioni fornite dai competenti Uffici Tecnici Comunali del Settore LL.PP.

In particolare, si raccomanda:

- ? il rifacimento della segnaletica stradale danneggiata od eliminata nel corso dei lavori;
- ? il ripristino delle cordonate e dei marciapiedi eventualmente interessati dai lavori con materiali uguali a quelli esistenti.

La ditta richiedente sarà comunque ritenuta responsabile per gli scavi ed i ripristini eseguiti per il periodo di un anno dalla data di fine lavori.

La segnaletica di sicurezza dei lavori, dei depositi, degli scavi e dei cantieri stradali deve essere stabile e non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e deve comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati.

Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 m.

In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda di autorizzazione dovranno allegare, per il Settore LL.PP., in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada. Il Settore LL.PP., in accordo con la Polizia Municipale, potrà disporre varianti e integrazioni a quelle proposte se non ritenute idonee o sufficienti. Tali percorsi alternativi e accorgimenti, dovranno essere adeguatamente segnalati a cura e spese dell'esecutore dei lavori. In caso di riduzione temporanea della sede viaria è necessaria la presenza di personale o attrezzature idonee per la regolazione del flusso di traffico secondo le esigenze della circolazione.

28.2 Specifiche per i cantieri edili

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta anche alla necessità di eseguire lavori edili (ristrutturazioni, installazione di gru, ecc.) sia da parte di privati che di enti pubblici (cantieri edili).

La segnaletica di sicurezza dei cantieri edili deve essere stabile, non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati.

Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 m.

In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie o di posti di sosta e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda di concessione dovranno allegare, in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada.

Ai fini della concessioni, andranno acquisiti i pareri della Polizia Municipale che potranno comportare modifiche agli schemi suddetti; verranno successivamente predisposte le eventuali ordinanze di modifica della viabilità.

Le concessioni di suolo pubblico per cantieri edili sono sospese nel mese di dicembre in Zona a Traffico Limitato (ZTL), salvo in caso di dichiarata necessità ed urgenza.

Per le occupazioni di suolo pubblico conseguenti a cantieri edili che avranno durata superiore a 20 giorni, deve essere depositata una cauzione dell'importo di £ 100000/mq.

Art. 29 - Sanzioni

Chiunque viola le disposizioni del presente regolamento, ovvero le prescrizioni contenuti nelle autorizzazioni, è soggetto alle sanzioni previste per i relativi reati dal Codice della Strada e di altre disposizioni di legge.



COMUNE DI VICENZA
RIPARTIZIONE V
UFFICIO MOBILITA'
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
TAV.A: Classificazione funzionale delle strade urbane
DATA: Maggio 1999

- LEGENDA:
- Strada urbana di scorrimento veloce
 - Strada urbana di scorrimento
 - Strada urbana di interquartiere
 - Strada urbana di quartiere
 - Strada urbana locale interzonale
 - Strada urbana locale
 - Strada extraurbana



COMUNE DI VICENZA
Ripartizione V

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE
DELLA STRADE URBANE
(ELENCO STRADE – allegato alla TAV. A)

La classificazione funzionale adottata prevede 6 tipi di strade urbane secondo le direttive ministeriali del 24.06.'95 e la corrispondenza con la classifica indicata nell'art.2 del Nuovo Codice della Strada è di seguito indicata:

Secondo Codice della Strada	Classificazione
D	Strada urbana di scorrimento
E	Strada urbana di quartiere
F	Strada urbana locale

Le direttive ministeriali citate, per adattare la classificazione alle situazioni esistenti, introducono altri tipi di strade con caratteristiche intermedie, quali:

- Strada urbana di scorrimento veloce
- Strada urbana di interquartiere
- Strada urbana locale interzonale

Sono riportati di seguito, l'elenco delle strade urbane classificate in ordine alfabetico e l'elenco per tipologia di strada (eccetto le strade locali).

Elenco delle strade urbane classificate in ordine alfabetico

DENOMINAZIONE STRADE		CLASSIFICAZIONE
VIA	ABETONE	locale
VIA	ABRIANI P.	locale
STRADA DELL'	ACQUEDOTTO ROMANO	locale
VIA	ADDA	locale
VIA	ADENAUER KONRAD	locale
VIA	ADIGE	locale
VIA	ALBERI E.	interzonale
VIA	ALBINONI T.	interzonale
VIA	ALBRICCI A.	locale
VIA	ALEARDI A.	locale
VIA	ALFIERI V.	interzonale
VIA	ALIANI L.	locale
STRADA DEGLI	ALIDOSIO	locale
VIA	ALLEGRI G.	locale
VIA	ALLENDE SALVATOR	locale
VIA	ALPINO P.	locale
STRADA	AMBROSINI	extraurbana
VIA	AMENDOLA G.	locale
VIALE	ANCONETTA	interquartiere
LEVA' DEGLI	ANGELI	quartiere
VIA	ANGUISSOLA S.	locale
VIA	ANTI S.	locale
VIA	ANTINORI O.	locale
CONTRA'	APOLLONI G.	locale
VIALE	ARACELI	interzonale
PIAZZA	ARACELI	interzonale
STRADELLA	ARACELI	locale
VIA	ARIOSTO L.	interzonale
VIA	ARNALDI R.	locale
VIA DELL'	ARSENALE	interzonale
VIA DELL'	ARTIGIANATO	interzonale
VIA	ARZIGNANO	locale
VIA	ASIAGO	locale
VIA	ASPRMONTE	locale
VIALE	ASTICHELLO	quartiere
VIALE	BACCHIGLIONE (da V.le D'Alviano a Via Volta)	interzonale
VIALE	BACCHIGLIONE (a Sud di Via Volta)	locale
VIA	BADEN POWELL	interzonale
VIA	BACHELET V. (a sud di Via Dalla Chiesa)	interzonale
VIA	BACHELET V. (a nord di Via Dalla Chiesa)	locale
VIA	BAINSIZZA	locale
STRADA DEL	BALSEGO	locale
STRADELLA DELLA	BANCA POPOLARE	locale
VIA	BARACCA F. (da Via Fincato verso sud)	quartiere
VIA	BARACCA F. (da Via Fincato verso nord)	interzonale
VIA	BARBARANO	locale
VIA	BARBARO E.	locale
VIA	BARBIERI G.	locale
CONTRA' DELLE	BARCHE	interzonale
STRADELLA DELLE	BARCHE	locale
VIA	BARDELLA V.	locale

VIA	BARETTI G.	interzonale
VIA	BASSANI F.	locale
VIA	BASSANO	interquartiere
VIA	BASSI U.	locale
VIA	BTG. AOSTA (da Via Batt. Val Leogra a Via E. F. di Savoia)	interzonale
VIA	BTG. AOSTA (a Nord di Via E. F. di Savoia)	locale
VIA	BTG. EDOLO	locale
VIA	BTG. FELTRE	locale
VIALE	BTG. FRAMARIN	interzonale
VIA	BTG. MONTE BALDO	locale
VIA	BTG. MONTE BERICO	interzonale
VIA	BTG. MONTE SPLUGA	interzonale
VIA	BTG. MORBEGNO	locale
VIA	BTG. SETTE COMUNI	locale
VIA	BTG. STELVIO	locale
VIA	BTG. TIRANO	locale
VIA	BTG. VAL CAMONICA	locale
VIA	BTG. VAL CHIESE	locale
VIA	BTG. VAL LEOGRA	quartiere
VIA	BTG. VALTELLINA	locale
VIA	BTG. VESTONE	locale
VIA	BTG. VICENZA	locale
VIA	BATTISTA DA VICENZA	locale
VIA	BATTISTI C.	interzonale
VIA	BEATO BARTOLOMEO DA BREGANZE	locale
VIA	BECCARIETTE	locale
VIA	BEDIN G.	interzonale
VIA	BEGGIATO F.	locale
VIA	BELLAVITIS G.	locale
VIA	BELLI V.	interzonale
VIA	BELLINI V.	interzonale
VIA	BELLUZZI D.	locale
VIA	BELTRAME A.	locale
VIA	BENEDETTO MARCELLO	locale
VIA	BERARDI F.	locale
STRADA DELLE	BEREGANE (da Strada del pasubio a Via Pordoi)	interzonale
STRADA DELLE	BEREGANE (appendice a fondo cieco)	locale
BORGO	BERGA	interquartiere
VIA	BERLENDIS F.	locale
VIA	BERNINA	locale
VIA	BEROALDI P.	locale
STRADA DI	BERTESINA (a ovest di Viale A. Moro)	interquartiere
STRADA DI	BERTESINA (a est di Viale A. Moro)	quartiere
STRADA DI	BERTESINELLA	quartiere
VIA	BERTOLO G. M.	locale
VIA	BEVILACQUA A.	locale
VIA	BEZZECA	locale
PIAZZA DELLE	BIADE	interzonale
STRADA	BIRON DI SOPRA (tratto urbano)	quartiere
STRADA	BIRON DI SOPRA (tratto extraurbano)	extraurbana
STRADA	BIRON DI SOTTO (tratto urbano)	quartiere
STRADA	BIRON DI SOTTO (tratto extraurbano)	extraurbana
STRADA DI	BISORTOLE	extraurbana
CORTE DEI	BISSARI	locale
VIA	BIXIO N.	interzonale
VIA	BOCCACCIO G.	locale

VIA	BOCCHERINI L.	locale
VIA	BOFFALORA	locale
VIA	BOITO A.	locale
VIA	BOLDRINI N.	locale
PIAZZALE	BOLOGNA	interzonale
VIA	BONACOSSI B.	locale
VIA	BONAMICO L.	locale
VIA	BONATO M.	locale
VIA	BONIOLI C.	locale
VIA	BONOLLO G.	quartiere
VIA	BONOMI I.	locale
VIA	BORELLA C.	locale
CONTRA' DEL	BORGHETTO	locale
STRADELLA DEL	BORGHETTO	locale
STRADA DEL	BORG. DI SAVIABONA	locale
VIA	BORGO C.	locale
VIA	BORTOLAN D.	interzonale
VIA	BOSCHETTI B.	locale
VIA	BOSCHIERO R.	locale
VIA	BOSELLI P.	locale
VIA	BOTTEGO V.	locale
VIA	BRANDELLERO B.	locale
VIA	BRENNERO	locale
VIA	BRENTA	locale
VIA	BRESSAN B.	locale
VIA	BRIGATA FORLI'	locale
VIA	BRIGATA GRAN. DI SARDEGNA	quartiere
VIA	BRIGATA LIGURIA	locale
VIA	BRIGATA REGINA	locale
VIA	BRIGATA SASSARI	locale
VIA	BRIGATA TOSCANA	locale
VIA	BROCCHI G.	locale
VIALE DEL	BROTTON	locale
VIA	BRUNIALTI A.	interzonale
VIA	BUONCONSIGLIO G.	locale
VIA	BUOZZI B.	locale
CONTRA' DEI	BURCI	interzonale
VIA	BUSA DELLA CONTESSA	locale
CONTRA'	BUSA SAN MICHELE	interzonale
CONTRA'	BUSATO G.	interzonale
STRADA	BUSINELLO	extraurbana
VIA	CA' ALTE	locale
STRADA DI	CA' BALBI	interquartiere
CONTRA'	CABIANCA J.	interzonale
VIA	CABOTO S.	locale
VIA	CADAMOSTO A.	locale
VIA	CADIBONA	locale
VIA	CADORNA R.	locale
VIA	CAGNI U.	locale
CONTRA' DELLA	CAIMPENTA	locale
VIA DEI	CAIROLI	quartiere
VIA	CALATAFIMI	locale
VIA	CALDERARI O.	locale
VIA	CALVI P.	interzonale
VIA DEI	CAMALDOLESI	locale
VIA	CAMINER E.	locale

VIALE	CAMISANO (proseguimento V.le A. Moro)	scorrimento
VIALE	CAMISANO (da V.le della Pace al proseguimento di V.le A. Moro)	interquartiere
VIA	CAMPIGLIA M.	locale
CONTRA'	CANNETI F.	locale
CONTRA' DELLE	CANOVE	locale
CONTRA' DELLE	CANOVE VECCHIE	interzonale
VIA	CANSIGLIO	locale
CONTRA'	CANTARANE	interzonale
VIA	CANTORE A.	locale
VIA	CANTU' C.	locale
STRADA DELLE	CAPERSE	extraurbana
VIA	CAPITANIO U.	locale
VIA	CAPPAROZZO G.	interzonale
VIA	CAPPELLARI G. G.	locale
VIA	CAPPELLO L.	locale
STRADELLA DELLE	CAPPUCCINE	locale
VIA DEI	CAPPUCCINI	interzonale
STRADELLA DEI	CAPPUCCINI	locale
VIA	CAPRAIA	locale
VIA	CAPRERA	locale
VIA	CAPRI	locale
VIA DEI	CAPULETI	scorrimento veloce
VIALE	CARDUCCI G.	quartiere
VIA	CAREGARO NEGRIN A.	locale
VIA	CARIOLATO D.	locale
VIA	CARLI G.	locale
CONTRA'	CARPAGNON	locale
STRADA DELLA	CARPANEDA (tratto urbano)	interzonale
STRADA DELLA	CARPANEDA (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	CARPIONI G.	quartiere
VIA DEL	CARSO (da V. Cav. V. Veneto a Via E. F. Savoia)	interzonale
VIA DEL	CARSO (a Ovest di Via E. F. Savoia)	locale
VIA	CARTA D.	locale
BORGO	CASALE (interno alla circonvallazione)	interzonale
BORGO	CASALE (esterno alla circonvallazione)	locale
STRADA DI	CASALE (tratto urbano)	quartiere
STRADA DI	CASALE (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	CASALINI A.	locale
PIAZZALE	CASA NOSTRA	locale
VIA	CASANOVA DI A. A.	locale
PISTA CICLABILE	CASAROTTO R.	locale
VIA	CASARSA	locale
VIA DELLE	CASERMETTE	locale
VIA DELLE	CASONE	interzonale
VIA	CASSETTI G.	locale
VIA	CASTELFIDARDO	interzonale
VIA	CASTELLINI S.	locale
PIAZZA DEL	CASTELLO	interzonale
VIA	CATALANI A.	locale
CONTRA' DELLA	CATENA	interzonale
STRADA DELLE	CA' TOSATE	locale
STRADA DELLE	CATTANE	quartiere
VIA	CATTANEO C.	interzonale
STRADA DEL	CAVALCAVIA	locale
VIA	CAVALIERI DI VITT. VENETO	quartiere
VIA	CAVALLI L.	interzonale

STRADA DELLA	CAVEGGIARA	locale
VIA	CAVIGLIA E.	locale
VIA	CECCARINI G.	quartiere
VIA	CECCHI A.	locale
VIA	CECCHIN G.	locale
VIA	CEDERLE G.	locale
VIA	CEFALONIA	locale
VIA	CENGIO	interzonale
VIA DELLA	CERAMICA	interzonale
VIA	CERATO D.	locale
VIA	CEREDA	locale
VIA	CERNAIA	locale
VIALE	CESARE AUGUSTO	locale
VIA	CHECCOZZI G.	locale
VIA	CHIARINI G.	locale
VIA	CHIESA D. (esclusa l'appendice cieca)	interzonale
VIA	CHIESA D. (appendice cieca)	locale
STRADA DELLA	CHIESA DI POLEGGE	locale
VIA	CHILESOTTI G.	locale
VIA DELLA	CHIMICA	locale
VIA	CHIMINELLI L.	interzonale
VIA	CHINOTTO A.	interzonale
CONTRA' DELLE	CHIOARE	locale
VIALE	CIALDINI E.	locale
VIA	CILEA F.	locale
VIA DEL	CILENTO	locale
VIA	CIMAROSA D.	locale
VIALE DEL	CIMITERO	locale
STRADA DEL	CIMITERO DI POLEGGE (tratto urbano)	locale
STRADA DEL	CIMITERO DI POLEGGE (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	CIMONE	locale
VIA	CIPRO	locale
VIA	CIVRAN G.	locale
VIA	COCCHETTI B.A.	locale
VIA	COL D'ECHELE	locale
VIA	COL DEL ROSSO	locale
STRADA DELLA	COLOMBARETTA (tratto urbano)	locale
STRADA DELLA	COLOMBARETTA (dall'autostrada al confine comunale)	extraurbana
VIA	COLOMBO C.	interzonale
STRADA DELLA	COLTURA CAMISANA	interzonale
STRADA	COLTURA DEL TESINA	locale
STRADA DELLA	COMMENDA (tratto urbano)	quartiere
STRADA DELLA	COMMENDA (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA DEL	COMMERCIO	interzonale
VIA	CONFORTO DA COSTOZZA	locale
VIA	CORBETTA G.	locale
VIA	CORDELLINA L.	locale
VIA	CORDENONS P.	locale
VIA	CORELLI A.	interzonale
VIA	CORMONS	locale
CONTRA'	CORNOLEO	locale
CONTRA'	CORPUS DOMINI	interzonale
VIA	CORRADINI F.	locale
VIA	CORRIDONI F.	locale
STRADA DI	COSTABISSARA (tratto urbano)	locale
STRADA DI	COSTABISSARA (tratto extraurbano)	extraurbana

VIA	COSTALUNGA F.	locale
VIA	COSTANTINI G.	locale
VIA	CRESOLE (tratto urbano)	interzonale
VIA	CRESOLE (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA DELLA	CRESOLELLA	locale
VIALE	CRICOLI	interquartiere
GALLERIA	CRISPI F.	locale
VIALE	CRISPI F.	quartiere
VIA	CRISTOFFERI G.	locale
VIA	CROSARA A.	locale
STRADA	CUL DE OLA	locale
VIA	CURTATONE	quartiere
VIA	D'ACQUISTO S.	locale
VIA	DALLA CHIESA GEN. C. A.	interzonale
VIA	DALL'ACQUA A.	locale
VIA	DALLA POZZA A.	locale
VIA	DALLA SCOLA B.	quartiere
STRADA	DAL MARTELLO	locale
VIA	DAL MOLIN T.	locale
VIA	DAL POZZO A.	locale
VIALE	DAL VERME J.	interquartiere
VIALE	D'ALVIANO B.	quartiere
VIA	DANDOLO E.	locale
VIA	D'ANNUNZIO G.	locale
VIALE	DANTE	quartiere
VIA	DA PONTE L.	locale
VIA	DA PORTO L.	locale
VIALE	D'AZEGLIO M.	locale
VIA	DE AMICIS E.	locale
VICOLO	DE CAMPESANI B.	locale
VIA	DE' CONTI N.	locale
VIA	DE FAVERI S.	locale
PIAZZALE	DE GASPERI A.	interzonale
VIA	DELEDDA G.	locale
VIA	DEL GRANDE N.	locale
VIA	DELLA ROBBIA L.	locale
VIA	DEL PRETE C.	locale
VIA	DE MORI G.	locale
VIA	DE MURI E.	locale
VIA	DE NICOLA E.	interzonale
VIA	DE' PIERI A.	locale
VIA	DEPRETIS A.	locale
CONTRA'	DE' PROTI G.	locale
VIA	DE SANCTIS F.	locale
VIA	DIAN G.	locale
VIALE	DIAZ A.	interquartiere
VIALE	DIECI GIUGNO (tratto urbano)	quartiere
VIALE	DIECI GIUGNO (tratto extraurbano)	extraurbana
VIALE	DIECI MARTIRI	locale
VIA	DI VELO G. E.	interzonale
VIA	DIVISIONE FOLGORE	locale
VIALE	DIVISIONE JULIA	locale
STRADA	DOMENICONI	locale
VIA	DONIZETTI G.	locale
VIA	DON LORA D.	locale
VIA	DON MINZONI G.	locale

VIA	DON ZANON O.	locale
CONTRA'	DO RODE	locale
VIA DELLE	DUE FERRATE	locale
PIAZZA DEL	DUOMO	locale
PIAZZETTA DEL	DUOMO	locale
STRADELLA DEL	DUOMO	locale
VIA	DURANDO G.	interzonale
VIA DELL'	ECONOMIA	interzonale
VIA DELL'	EDILIZIA	locale
VIA	EDISON T. A.	locale
VIA	EINAUDI L.	interzonale
VIA	ELBA	locale
VIA DELL'	ELETTRONICA	locale
VIALETTO	ELSI F.	locale
VIA	EMANUELE FILIB. DI SAVOIA	interzonale
VIA	EMERSON R. W.	locale
VIA	EMILIANI G. S.	locale
PIAZZA DELLE	ERBE (strada)	interzonale
VIALE	ERETENIO	quartiere
VIALE	EUROPA	interzonale
VIA DEL	FABBRO	locale
VIA	FABIANI R.	quartiere
VIA	FABRIS L. M.	locale
VIA	FACCHINETTI G.	locale
VIA	FACCIO L.	interzonale
VIA	FACCIOLI G.	locale
VIA	FALZAREGO	locale
VIA	FANTONI G.	locale
VIA	FARINI C.	interzonale
CONTRA' DELLA	FASCINA	locale
VIA	FASOLO G. A.	locale
VIA	FERRARI G.	locale
VIA	FERMI E.	quartiere
VIALE	FERRARIN A. (a nord di Via Goldoni)	quartiere
VIALE	FERRARIN A.(a sud di Via Goldoni e a nord della circonvallazione)	interzonale
VIA	FERRAZZI G.	locale
VIA	FERRERI Z.	locale
VIA	FERRETO DE FERRETTI	interquartiere
VIA	FESTARI G.	locale
VIA	FILIPPI F.	locale
STRADELLA DEI	FILIPPINI	locale
VIA	FILZI F.	interzonale
VIA	FINA E.	locale
VIA	FINCATO G.	quartiere
VIA	FIORETTI F.	locale
VIA	FIRENZE	locale
VIA DELLA	FISICA	locale
VIALE	FIUME	quartiere
CORSO	FOGAZZARO A.	interzonale
VIA	FOGOLINO M.	interzonale
VIA	FONTANA G.	locale
CONTRA' DELLE	FONTANELLE	locale
VIA	FORLANINI E.	locale
VIA	FORMENTON T.	locale
VIA	FORMICA D.	locale
VIALE DELLE	FORNACI	interzonale

CONTRA' DEI	FORTI DI S. FRANCESCO	quartiere
STRADELLA	FORTI IN CORSO PADOVA	interzonale
VIA	FOSCARINA	extraurbana
VIA	FOSCOLO U.	interzonale
CONTRA' DELLA	FOSSETTA	locale
STRADELLA DELLA	FOSSETTA	locale
VIA	FRACANZAN A.	locale
PIAZZALE	FRACCON T.	locale
VIA	FRANCHETTI A.	locale
VIA	FRANCO C.	locale
CONTRA'	FRASCHE DEL GAMBERO	locale
VIA DEI	FRASSINI	interzonale
VIA	F.LLI ALBANESE	locale
VIALE	F.LLI BANDIERA	quartiere
VIA	F.LLI CALDONAZZO	locale
VIA	F.LLI CORONARO	locale
VIA	F.LLI LEVIS	locale
VIA	F.LLI ROSSELLI	locale
VIA	F.LLI STUPARICH	locale
VIA	F.LLI WRIGHT	locale
VIA	FRESCOBALDI G.	locale
LARGO	FULTON R.	locale
VIALE	FUSINATO A.	interquartiere
VIALE	FUSINIERI A. (all'interno della circonvallazione)	quartiere
VIALE	FUSINIERI A. (al di fuori della circonvallazione)	locale
VIA	GAETA	locale
VIA	GAGLIARDOTTI G. (da V.le Trieste a Via Pola)	interzonale
VIA	GAGLIARDOTTI G. (appendice da Via Pola, a Nord di V. Pirano)	locale
VIA	GAIA L.	locale
VIA	GALILEI G.	locale
VIA	GALIZZI B.	interzonale
VIA	GALVANI L.	locale
VIA	GAMBA B. (a ovest di Via Fabiani)	interzonale
VIA	GAMBA B. (a est di Via Fabiani)	locale
VIA	GANDHI	locale
CONTRA'	GARIBALDI G.	interzonale
VIA	GARIGLIANO	locale
STRADELLA DEL	GAROFOLINO	locale
VIA	GARZADORI O.	locale
VIA	GASPARELLA G.	locale
VIA	GASPARONI G.	locale
CONTRA' DELLE	GAZZOLLE	interzonale
VIA	GENOVA	interzonale
VIALE	GENTILONI V.	locale
VIA	GESSI R.	locale
VIA	GHELLINI G.	locale
VIA	GHIOTTO C.	locale
VIA	GIACOSA G.	locale
VIA	GIARDINO G.	locale
VIA	GIARETTA V.	locale
VIA	GIOBERTI V.	interzonale
PIAZZETTA	GIOIA	locale
VIA	GIOLITTI G.	locale
VIA	GIORDANO U.	locale
VIALE	GIORGIONE	interzonale
VIA	GIOTTO	locale

VIA	GIOVANNI DA PEDEMURO	locale
VIA	GIROTTA A.	locale
VIA	GIULIETTI G.	interzonale
VIA	GIURIATO A. (a sud di Via Giorgione)	locale
VIA	GIURIATO A. (a nord di Via Giorgione)	quartiere
VIALE	GIURIOLO A.	interzonale
PIAZZALE	GIUSTI G.	interzonale
LARGO	GOETHE V.	quartiere
STRADA DI	GOGNA (tratto urbano)	extraurbana
STRADA DI	GOGNA (tratto extraurbano)	interzonale
VIA	GOITO	quartiere
VIA	GOLDONI C. (a ovest di Viale Carducci)	interzonale
VIA	GOLDONI C. (a est di Viale Carducci)	interzonale
VIA	GONZATI V.	locale
VIA	GORGONA	locale
VIA	GORIZIA	locale
VIA	GOZZANO G.	locale
VIA	GOZZI G.	interzonale
VIA	GRAMSCI A.	interzonale
STRADA DELLE	GRANCARE (tratto urbano)	extraurbana
STRADA DELLE	GRANCARE (tratto extraurbano)	locale
VIA	GRANDESSO SILVESTRI O.	locale
VIA	GRANDI A.	locale
VIA	GRANEZZA	interquartiere
VIALE	GRAPPA	locale
CONTRA' DELLE	GRAZIE	locale
VIA	GREGORI A.	locale
VIA	GROPPINO D.	locale
VIA	GROTTO A.	interzonale
PIAZZOLA	GUALDI	interzonale
CONTRA' DEL	GUANTO	locale
VIA	GUICCIARDINI F.	locale
VIA	IMPERIALI G. B.	interquartiere
VIALE DELL'	INDUSTRIA	interzonale
VIALE DELL'	IPPODROMO	locale
VIA	ISCHIA	locale
STRADELLA DELL'	ISOLA	locale
VIA	ISOLE EGADI	locale
CONTRA'	ISONZO	interzonale
VIA	ISTRIA	quartiere
VIA DEI	LAGHI	locale
VIA	LAGO DI ALBANO	interzonale
VIA	LAGO DI ALLEGHE (a nord di Via Lago di Viverone)	locale
VIA	LAGO DI ALLEGHE (a Sud di Via Lago di Viverone)	locale
VIA	LAGO DI AURONZO	locale
VIA	LAGO DI BOLSENA	locale
VIA	LAGO DI BRACCIANO	locale
VIA	LAGO DI CALDARO	locale
VIA	LAGO DI CAREZZA	quartiere
VIA	LAGO DI COMO (a est di Via dei Laghi)	interzonale
VIA	LAGO DI COMO (a Ovest di Via dei Laghi)	locale
VIA	LAGO DI DOBERDO'	locale
VIA	LAGO DI FOGLIANO	locale
VIA	LAGO DI FONDI	locale
VIA	LAGO DEL FUSARO	interzonale
VIA	LAGO DI GARDA	

VIA	LAGO DI LEDRO	locale
VIA	LAGO DI LESINA	locale
VIA	LAGO DI LEVICO	locale
VIA	LAGO DI LUGANO	interzonale
VIA	LAGO MAGGIORE (a est di Via dei Laghi)	quartiere
VIA	LAGO MAGGIORE (a ovest di Via dei Laghi)	interzonale
VIA	LAGO DI MASSACIUCCOLI	locale
VIA	LAGO DEL MATESE	locale
VIA	LAGO DI MISURINA	locale
VIA	LAGO DI MOLVENO	interzonale
VIA	LAGO DI NEMI	locale
VIA	LAGO D'ISEO (a sud di Via lago di Varano)	interzonale
VIA	LAGO D'ISEO (a Nord di Via lago di Varano)	locale
VIA	LAGO D'ORTA	locale
VIA	LAGO DI PERGUSA	locale
VIA	LAGO DI PIEDILUCO	locale
VIA	LAGO DI PUSIANO	locale
VIA	LAGO DI RESIA	locale
VIA	LAGO DI TOBLINO	locale
VIA	LAGO TRASIMENO	locale
VIA	LAGO DI VARANO (a ovest i Via Lago d'Iseo)	interzonale
VIA	LAGO DI VARANO (a Est i Via Lago d'Iseo)	locale
VIA	LAGO DI VIVERONE	locale
VIA	LAMARMORA A.	quartiere
VIA	LAMPEDUSA	locale
CONTRA'	LAMPERTICO F.	locale
VIA	LANZA G.	locale
VIALE DEL	LAVORO	interquartiere
VIA	LEGIONE ANTONINI	quartiere
VIA	LEGIONE GALLIENO	quartiere
VIALE	LEONARDO DA VINCI	locale
VIA	LEONCAVALLO R.	locale
VIA	LEONI L.	locale
VIA	LEONICENO O.	locale
VIA	LEOPARDI G.	locale
	LE SCALETTE	locale
VIA	LINOSA	locale
VIA	LIOY P.	interzonale
VIA	LIPARI	locale
VIA	LIVENZA	locale
STRADA DI	LOBBIA	interzonale
CONTRA'	LODI	interzonale
STRADA DI	LONGARA	quartiere
VIA	LONIGO	locale
VIA	LORENZONI A.	locale
STRADELLA	LOSCHI	locale
CORTE DEL	LOTTO	locale
VIA	LUINO	locale
VIA	LUSSEMBURGO	locale
VIA	LUSSINO	locale
VIA	LUZZATTI L.	interzonale
VIA	MACCA' G.	locale
VIA	MACCAGNINI C.	locale
VIA	MACHIARELLI N.	locale
STRADA DELLE	MADDALENE	quartiere
VIA	MAFFEI F.	quartiere

VIA	MAGANZA G.	interquartiere
VIA	MAGELLANO F.	interzonale
VIA	MAGENTA	locale
STRADA	MAGLIO DI LAGHETTO	locale
STRADA	MAGLIO DI LOBBIA	interzonale
VIA	MAGRINI A.	locale
VIA	MAINARDI G.	locale
VIA	MALACARNE G.	locale
VIA	MALASPINA A.	locale
VIA	MALTA	locale
VIA	MALVEZZI L.	locale
VIA	MAMELI G.	interzonale
VIA	MANARA L.	locale
CONTRA'	MANIN D.	locale
VIA	MANTOVANI F. M.	extraurbana
VIALE	MANZONI A.	quartiere
VIA	MARANI A.	locale
VIA	MARASCA P.	locale
VIA	MARCHETTI L. F.	locale
VIA	MARCHI G.	locale
VIA	MARCO AURELIO	locale
VIA	MARCO DA MONTEGALLO	locale
PIAZZA	MARCONI G.	quartiere
VIALE	MARGHERITA (da Piazzale Fraccon a Via Arzignano)	interquartiere
VIALE	MARGHERITA (da Via Arzignano verso nord)	quartiere
VIA	MARIANI C.	locale
VIA	MARINALI O.	locale
VIA	MARIO A.	interzonale
VIA	MAROCCO C.	locale
STRADA	MAROSTICANA (tratto urbano)	interquartiere
STRADA	MAROSTICANA (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	MARSALA	locale
VIA	MARTIRI DI BELFIORE	locale
VIA	MARZARI G.	locale
VIA	MASCAGNI P.	locale
VIA	MASINI A.	locale
VIA	MASOTTO U.	locale
VIA	MASSARIA A.	interzonale
VIA	MASSIGNAN L.	interzonale
VIA	MASTINI A.	locale
VIA	MATTEAZZI A.	locale
PIAZZA	MATTEOTTI G.	quartiere
VIA	MATTEUCCI P.	locale
VIA	MAURISIO G.	locale
VIALE	MAZZINI G.	quartiere
VIA DELLA	MECCANICA	interquartiere
VIA	MEDAGLIE D'ORO	locale
VIA	MEDICI G. (a sud dell'incrocio con Viale Grappa)	interquartiere
VIA	MEDICI G. (a nord dell'incrocio con Viale Grappa)	quartiere
STRADA DEL	MEGIARO	interzonale
VIA	MELDOLESI G.	locale
VIA	MELEGNANO	locale
VIA	MELETTE	locale
VIA	MENEGHELLO V.	locale
VIA	MENTANA	interzonale
VIALE DEL	MERCATO NUOVO	quartiere

VIA	MESCHINELLI D.	locale
VIA	METASTASIO P.	locale
VIA	METAURO	locale
VIA	MIANI G.	locale
VIA	MIGLIORANZA G.	interzonale
VIALE	MILANO	interquartiere
VIA	MILAZZO	locale
VIA DEI	MILLE	interzonale
VIA	MINCIO	locale
VIA	MINGHETTI M.	locale
CONTRA' DELLA	MISERICORDIA	locale
VIALETTA	MISTRORIGO F. M.	locale
CORTE DEI	MOLINI	locale
STRADA DEI	MOLINI (a est del Fiume)	interzonale
STRADA DEI	MOLINI (a Ovest del Fiume)	locale
VIA	MOLLINO C.	interzonale
VIA	MOLON F.	locale
VIA	MONETA E.T.	locale
VIA	MONTAGNA B.	interzonale
VIA	MONTALE E.	locale
VIA	MONTANARA	locale
VIA	MONTE ASOLONE	locale
VIA	MONTEBELLO DELLA BATT.	locale
VIA DEI	MONTECCHI	scorrimento veloce
VIA	MONTE CONI ZUGNA	locale
STRADA	MONTE DELLA CROCETTA (tratto urbano)	quartiere
STRADA	MONTE DELLA CROCETTA (tratto extraurbano)	extraurbana
STRADA VIC.	MONTE DELLA CROCETTA	locale
STRADA	MONTE GRANDE	locale
CONTRA'	MONTELLO	locale
VIA	MONTE NERO	locale
VIA	MONTE NOVEGNO	locale
VIA	MONTE PAU'	locale
VIA	MONTE PRIA FORA'	locale
VIA	MONTEROTONDO	locale
VIA	MONTE SABOTINO	locale
VIA	MONTE SANTO	locale
VIA	MONTE SUELLO	locale
VIA	MONTEVERDI C.	locale
VIA	MONTE VERENA	locale
VIA	MONTE VODICE	locale
VIA	MONTE ZEBIO	locale
VIA	MONTE ZOVETTO	interzonale
VIA	MONTI V.	locale
VIA	MONZAMBANO	locale
VIA	MORA	interzonale
VIA	MORELLATO P.	locale
CONTRA' DELLE	MORETTE	locale
VIA	MORO A. (tratto urbano)	scorrimento
VIA	MORO A. (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	MOROSINI E.	locale
VIA	MORSOLIN B.	locale
CONTRA'	MOTTON PUSTERLA	locale
CONTRA'	MOTTON SAN LORENZO	interzonale
VIA	MOZZI A.	locale
VIA	MUGGIA	locale

VIA	MUGNA G. B.	locale
STRADELLA DEI	MUNARI	locale
VIA	MUNARINI F.	locale
VIA	MURANO	locale
CONTRA'	MURE ARACELI	locale
CONTRA'	MURE CARMINI	locale
CONTRA'	MURE CORPUS DOMINI	interzonale
CONTRA'	MURE PALLAMAIO	interzonale
CONTRA'	MURE PORTA CASTELLO	interzonale
CONTRA'	MURE PORTA NOVA	interzonale
CONTRA'	MURE PORTA SANTA LUCIA	locale
CONTRA'	MURE DELLA ROCCHETTA	locale
CONTRA'	MURE SAN DOMENICO	locale
CONTRA'	MURE SAN MICHELE	interzonale
CONTRA'	MURE SAN ROCCO (a sud di Contrà S. Maria Nova)	interzonale
CONTRA'	MURE SAN ROCCO (da C. Corpus Domini a C. S. Maria Nova)	locale
CONTRA'	MUSCHERIA	locale
VIA	MUSOCCO G.	locale
PIAZZALE DEL	MUTILATO	interzonale
VIA	MUTTONI F.	interzonale
VIA	NADO F.	locale
VIA DEI	NANI	locale
VIA	NAPOLI	locale
PIAZZALE	NATALE BARAGIA	locale
VIA	NATTA G.	locale
VIA	NAVAROTTO A.	locale
VIA	NEGRI P. E.	locale
CONTRA'	NERVESIA DELLA BATTAGLIA	locale
VIA	NERVI P.	interzonale
VIA	NICOLO' VICENTINO	interzonale
STRADONE DEI	NICOLOSI (tratto urbano)	quartiere
STRADONE DEI	NICOLOSI (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	NICOTERA G.	interzonale
VIA	NIEVO G.	interzonale
PIAZZA DEI	NOBEL	locale
STRADELLA DEI	NODARI	locale
PIAZZETTA	NOSTRO TETTO	interzonale
VIA	NOVELLO F.	locale
VIA	NOVENTA	locale
VIA	ODORICO DA PORDENONE	locale
VIA DEGLI	ONTANI	locale
VIA DELL'	OPIFICIO	locale
VIA	OPPI U.	locale
CONTRA'	ORATORIO DEI PROTI	locale
CONTRA'	ORATORIO DEI SERVI	locale
STRADELLA	ORBI	locale
VIA DELL'	OREFICERIA (escluso tratto a fondo cieco)	interzonale
VIA DELL'	OREFICERIA (tratto a fondo cieco)	locale
VIA	ORLANDO V. E.	locale
VIALE	ORTIGARA	locale
STRADELLA DELL'	OSPEDALE	locale
STRADA DELL'	OSPEDALETTO	quartiere
VIA	OZANAM A. F.	locale
VIALE DELLA	PACE (da V.le Trissino a V.le Camisano)	interquartiere
VIALE DELLA	PACE (dalla ferrovia al bivio)	quartiere
VIALE DELLA	PACE (da Viale Camisano a Viale della Stanga)	interzonale

VIALE DELLA	PACE (da Viale della Stanga alla fine)	locale
VIA	PACINOTTI A.	locale
STRADA	PADANA VERSO PADOVA	interquartiere
STRADA	PADANA VERSO VERONA	interquartiere
CORSO	PADOVA (tratto interno alla circonvallazione)	interquartiere
CORSO	PADOVA (dal semaforo alla ferrovia)	quartiere
VIA	PAGANI O. M.	interzonale
VIA	PAGANINI N.	locale
STRADA DELLA	PAGLIA	quartiere
VIA	PAGLIARINO G.	quartiere
VIA	PAJELLO B.	interzonale
VIA	PALAZZOLO L.	locale
VIA	PALEMONE R.	interzonale
VIA	PALESTRO	interzonale
CORSO	PALLADIO A.	interzonale
VIA	PALLI N.	locale
VIA	PALMA IL GIOVANE J.	locale
VIA	PANIZZA B.	locale
VIA	PANTELLERIA	locale
VIA	PAPA A.	locale
STRADA DEL	PARADISO	interzonale
VIA	PARCO CITTA'	locale
VIA	PARENZO	locale
VIA	PARINI G.	interzonale
VIA	PARISOTTO L.	locale
STRADA DELLA	PAROLINA	locale
VIA	PASCOLI G.	interzonale
VIA	PASI R.	locale
CONTRA'	PASINI	locale
VIA	PASQUALIGO F.	locale
VIA	PASTRENGO	locale
STRADA DEL	PASUBIO (tratto urbano)	interquartiere
STRADA DEL	PASUBIO (tratto extraurbano)	extraurbana
VIALE	PECORI GIRALDI G.	quartiere
CONTRA'	PEDEMURO SAN BIAGIO	locale
VIA	PEDROLLO A.	locale
VIA	PELLEGRINI M.	locale
VIA	PELLICO S.	locale
STRADA DELLA	PELOSA	extraurbana
VIA	PEPE G.	locale
VIA	PERGOLESI G. B.	locale
STRADA DELLA	PERGOLETTA	interzonale
STRADELLA DEI	PERIN	locale
VIA	PEROZZI S.	locale
VIA	PERRUCCHETTI G.	locale
CONTRA'	PESCARIA	interzonale
CONTRA'	PESCHERIE VECCHIE	locale
VIA	PESCHIERA	locale
VIA	PETRARCA F.	interzonale
VIA	PFORZHEIM	locale
CONTRA'	PIANCOLI	interzonale
STRADELLA	PIANCOLI	locale
STRADA	PIAN DELLE MADDALENE	extraurbana
CONTRA' DELLA	PIARDA	interzonale
CONTRA'	PIAVE	locale
CONTRA'	PIAZZA DEL CASTELLO	locale

VIA	PIAZZETTA G.	locale
VIA	PICCOLI D.	locale
VIA	PICUTTI G.	locale
VIA	PIERLUIGI DA PALESTRINA	interzonale
VIA	PIGAFETTA A.	locale
VIA	PINDEMONTI I.	locale
VIA DEI	PIOPPI	locale
VIA	PIOVENE C. (a sud di Via Dalla Chiesa)	interzonale
VIA	PIOVENE C. (a nord di Via Dalla Chiesa)	locale
VIA	PIRANDELLO L.	locale
VIA	PIRANO	locale
VIA	PISINO	locale
VIA	PITTARINI D.	locale
VIA	PITTONI G.	locale
VIA	PIZZARDI B. (a ovest di Via Vicentino)	interzonale
VIA	PIZZARDI B. (a est di Via Vicentino)	locale
VIA	PIZZOCARO A.	interzonale
STRADA DEI	PIZZOLATI	interzonale
VIA	PLONA G.	locale
VIA	POERIO C.	locale
VIA	POLA	interzonale
STRADA DI	POLEGGE (dal ponte alla strada di Sant Antonino))	interzonale
STRADA DI	POLEGGE (dalla Marosticana al ponte)	quartiere
VIA	POLETTI G.	locale
STRADA DEL	POLIGONO	locale
VICOLO	POLIZIANO A.	locale
VIA	POLO M. (da V.le del Sole a V.le Magellano)	interzonale
VIA	POLO M. (appendice cieca da V.le Magellano)	locale
VIA DELLA	POLVERIERA	locale
VIA	PONCHIELLI A.	locale
STRADA	PONTE DEI CARRI	interzonale
STRADA	PONTE DEL BO	locale
CONTRA'	PONTE DELLE BELE	locale
STRADA	PONTE DEL MARCHESE (tratto urbano)	interquartiere
STRADA	PONTE DEL MARCHESE (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	PONTE DEL QUARELO	locale
VIA	PONTEDERA G.	locale
CONTRA'	PONTE FURO	locale
CONTRA'	PONTE NOVO	locale
CONTRA'	PONTE SAN PAOLO	interzonale
STRADA	PONTI DI DEBBA	quartiere
VIA	PONZA	locale
STRADA DELLA	PORCIGLIA (dalla Riv. Berica fino alla Strada della Pergoletta)	interzonale
STRADA DELLA	PORCIGLIA (a ovest della Strada della Pergoletta)	locale
VIA	PORDOI	locale
VIA	PORRETTA	locale
CONTRA'	PORTA LUPIA	interzonale
STRADELLA.	PORTA LUPIA	locale
CONTRA'	PORTA NOVA	interzonale
CONTRA'	PORTA PADOVA	quartiere
CONTRA'	PORTA SANTA CROCE	interzonale
CONTRA'	PORTA SANTA LUCIA	locale
CONTRA'	PORTI	interzonale
VIA	PORTO GODI P.	interzonale
CONTRA'	PORTON DEL LUZZO	interzonale
VIA	PORTOROSE	locale

STRADA	POSTUMIA (a ovest del Raccordo Valdastico)	interquartiere
STRADA	POSTUMIA (a est del Raccordo Valdastico)	quartiere
CONTRA'	POZZETTO	interzonale
STRADELLA	POZZETTO	interzonale
VIA	PRANDINA G.	locale
VIA	PRATI G.	interzonale
VIA	PREDIL	locale
VIA	PRESTINARI M.	locale
VIA DELLA	PRODUTTIVITA'	locale
VIA DEL	PROGRESSO	quartiere
VIA	PUCCINI G.	locale
CONTRA'	PUSTERLA	interzonale
VIA	QUADRI G. B.	interquartiere
VIA DEL	QUADRILATERO	locale
CONTRA' DEL	QUARTIERE	interzonale
VIA	QUASIMODO S.	locale
VIA	QUATTRO NOVEMBRE	quartiere
STRADA DI	QUINTARELLO	quartiere
VIA	QUINTO RUBINI L.	locale
STRADELLA DELLA	RACCHETTA	locale
VIA	RAFFAELLO SANZIO	locale
VIA	RAGAZZI DEL '99	interquartiere
VIA	RAGUSA	locale
VIA	RANCAN L.	locale
VIA	RANDACCIO G.	locale
VIA	RATTAZZI U.	interzonale
VIA	REGALAZZO A.	locale
VIA	REMONDINI G.	locale
VIA	REZZARA G.	locale
CONTRA'	RIALE	locale
VIA	RICASOLI B.	locale
VIA	RIELLO	interzonale
STRADA DELLE	RISARE	locale
VIA	RISMONDO F.	locale
VIALE	RISORGIMENTO NAZIONALE	interquartiere
VIA	RIVA G.	locale
VIA	RIZZO L.	locale
VIALE	RIVIERA BERICA	interquartiere
STRADA DEI	ROCOLI	extraurbana
CORTE DEI	RODA	locale
VIALE	RODOLFI F.	quartiere
VIA	ROLLE	locale
VIALE	ROMA	interzonale
VIA	ROMPATO R.	locale
VIA	ROSMINI A.	interzonale
VIA	ROSSA G.	locale
VIA	ROSSATO A.	locale
VIA	ROSSI A. (dentro al triangolo)	interquartiere
VIA	ROSSI A. (fuori dal triangolo)	locale
VIA	ROSSINI G.	interzonale
VIA DELLA	ROTONDA (dalla Riv. Berica fino alla Stradella della Rotonda)	interzonale
VIA DELLA	ROTONDA (a ovest della Stradella della Rotonda)	locale
STRADELLA DELLA	ROTONDA	interzonale
VIA	ROVITO	locale
VIA	RUBICONE	locale
VIA	RUMOR S. (a ovest di Via Giuriato)	interzonale

VIA	RUMOR S. (a est di Via Giuriato)	locale
VIA	RUSPOLI B.	locale
VIA	SALE C.	locale
VIA	SALIN L.	locale
VIA	SALOMONE O.	locale
VIA	SALVEMINI G.	interzonale
VIA	SALVI G.	interzonale
VIA	SAMOGGIA A.	locale
VIA	SAMONA' G.	locale
VIA	SAN BASTIANO	locale
STRADELLA	SAN BENEDETTO	interzonale
PIAZZA	SAN BIAGIO	locale
CONTRA'	SAN BORTOLO	interzonale
VIA	SAN CRISTOFORO	locale
VIA	SAN DESIDERIO	locale
CONTRA'	SAN DOMENICO	interzonale
VIA	SANDRI A.	locale
CONTRA'	SAN FAUSTINO	locale
CONTRA'	SAN FRANCESCO (a sud di Contrà dei Forti di S.Francesco)	quartiere
CONTRA'	SAN FRANCESCO (a nord di Contrà dei Forti di S.Francesco)	interzonale
CONTRA'	SAN FRANCESCO VECCHIO	locale
CONTRA'	SAN GAETANO THIENE	locale
STRADELLA	SAN GIACOMO	locale
STRADELLA DEI	SANGIOVANNI	locale
STRADA	SAN GIOVANNI	locale
PIAZZOLA	SAN GIUSEPPE	locale
VIALE	SAN LAZZARO	interquartiere
GALLERIA	SAN LORENZO	locale
PIAZZA	SAN LORENZO	interzonale
CONTRA'	SAN MARCELLO	locale
STRADELLA	SAN MARCELLO	locale
CONTRA'	SAN MARCO	quartiere
VIA	SAN MARTINO	interzonale
VIA	SAN MURIALDO L.	locale
PIAZZETTA	SAN NICOLA	locale
STRADELLA	SAN NICOLA	locale
CONTRA'	SAN PAOLO	interzonale
PIAZZETTA	SAN PAOLO	locale
CONTRA'	SAN PIETRO	interzonale
PIAZZA	SAN PIETRO	locale
STRADELLA	SAN PIETRO	locale
STRADA	SAN PIETRO INTRIGOGNA	extraurbana
PIAZZA	SAN PIO X	locale
CONTRA'	SAN ROCCO	locale
STRADA DI	SAN ROCCO (tratto urbano)	interzonale
STRADA DI	SAN ROCCO (tratto extraurbano)	extraurbana
STRADA DI	SAN ROMUALDO	locale
STRADELLA	SANSIGOLI	locale
CONTRA'	SAN SILVESTRO	interzonale
CONTRA'	SANTA BARBARA	interzonale
STRADELLA	SANTA BARBARA	locale
VIA	SANTA BERTILLA	locale
CONTRA'	SANTA CATERINA	interzonale
CONTRA'	SANTA CHIARA	interzonale
CONTRA'	SANTA CORONA	locale
STRADELLA	SANTA CORONA	locale

VIALE	SANT'AGOSTINO (a nord di Viale del Lavoro)	interquartiere
VIALE	SANT'AGOSTINO (a sud di Viale del Lavoro)	quartiere
BORGO	SANTA LUCIA	interzonale
CONTRA'	SANTA MARIA NOVA	interzonale
CONTRA'	SANT'AMBROGIO	interzonale
CONTRA'	SANT'ANDREA	locale
STRADA	SANT'ANTONINO	interquartiere
CONTRA'	SANT'ANTONIO	locale
VIA	SANT'ELIA A.	locale
CONTRA'	SS. APOSTOLI	locale
PIAZZETTA	SS. APOSTOLI	locale
STRADELLA	SS. APOSTOLI	locale
CORSO	SS. FELICE E FORTUNATO (a est di V.le Milano)	interquartiere
CORSO	SS. FELICE E FORTUNATO (interno circonvallazione)	quartiere
CONTRA'	SAN TOMASO	interzonale
CONTRA'	SANTO STEFANO	locale
PIAZZETTA	SANTO STEFANO	locale
STRADELLA	SANTO STEFANO	locale
VIA	SAN VITO	locale
VIA	SARDEGNA	locale
VIA	SARPI FRA P.	locale
STRADA DEI	SARTORELLO	extraurbana
VIA	SARTORI R.	locale
VIA	SASSO M.	locale
VIA	SAUDINO F.	locale
VIA	SAURO N.	locale
VIA	SAVI I.	locale
STRADA DI	SAVIABONA	quartiere
VIA	SCALCERLE P.	locale
VIALE DEGLI	SCALIGERI	scorrimento veloce
PIAZZA	SCAMOZZI V.	quartiere
VIA	SCARAMUZZA S.	locale
VIA	SCARPA C.	interzonale
VIA	SCHIAVO A.	locale
VIA	SCHIO	interquartiere
VIALE DELLA	SCIENZA	interquartiere
VIA	SCOLARI G.	locale
VIA	SCORTEGAGNA F. O.	locale
BORGO	SCROFFA	interquartiere
STRADA	SCUOLE DELL'ANCONETTA	interzonale
VIA	SEBENICO	locale
VIALE	SELLA Q.	interzonale
VIA	SERBELLONI G.	locale
VIALE DELLA	SERENISSIMA (tratto urbano)	scorrimento
VIALE DELLA	SERENISSIMA (tratto extraurbano)	extraurbana
STRADA DI	SETTECA'	interzonale
VIA	SETTEMBRINI L.	locale
VIA	SICILIA	locale
VIALE DELLA	SIDERURGIA	interzonale
VIA	SIMONETTI R.	locale
VIA	SIRTORI G.	locale
VIA	SISEMOL	locale
VIA	SMEREGLO N.	locale
STRADELLA	SOCCORSO SOCCORSETTO	interzonale
VIALE DEL	SOLE (tratto urbano)	scorrimento
VIALE DEL	SOLE (tratto extraurbano)	extraurbana

VIALE DEL	SOLE (tratto tra i 4 svincoli)	scorrimento veloce
VIALE DEL	SOLE (RACCORDO N-E)	scorrimento veloce
VIALE DEL	SOLE (RACCORDO N-O)	scorrimento veloce
VIA	SOLFERINO	locale
VIA	SORIO	locale
VIA	SPALATO	interquartiere
VIA	SPERANZA G.	locale
VIA	SPINELLI N.	locale
VIA DELLO	STADIO	interquartiere
STRADELLA DEI	STALLI	locale
VIA DELLA	STANGA	interzonale
PIAZZALE DELLA	STAZIONE	locale
VIA	STELVIO	locale
VIA	STRASBURGO	locale
VIA	STROMBOLI	locale
VIA	STURZO L.	locale
VIA	TADIOTTO U.	locale
VIA	TAGLIAMENTO	locale
VIA	TARTINI G.	interzonale
VIA	TARVISIO	locale
VIA	TASSO T.	locale
VIA	TAZZOLI E.	locale
STRADELLA	TEATRO OLIMPICO	locale
VIA	TECCHIO S.	locale
VIALE DELLA	TECNICA	interzonale
STRADA DEI	TEMPLARI	extraurbana
VIA	TERRAGNI G.	locale
VIA	TESO A.	interzonale
VIA	TESTA F.	locale
VIA	THAON DI REVEL P.	locale
VIA	THIENE	locale
VIA	TICINO	locale
VIA	TIEPOLO G.	locale
VIA	TIMAVO	locale
VIA	TINTORETTO	locale
PIAZZALE	TIRO A SEGNO	interzonale
GALLERIA	TIZIANO	locale
VIA	TIZIANO VECELLIO	locale
VIA	TOALDO G.	locale
VIA	TODESCHINI M.	interzonale
VIA	TOFFOLETTO G.	locale
VIA	TOMMASEO N.	interzonale
VIA	TONIOLO G.	locale
VIA	TORCELLO	locale
VIALE	TORINO	interzonale
STRADA DEL	TORMENO (tratto urbano)	quartiere
STRADA DEL	TORMENO (tratto extraurbano)	extraurbana
VIA	TORNIERI A.	interzonale
CONTRA' DEI	TORRETTI	locale
VIA	TORRICELLI E.	locale
VIA	TORTOSA G.	locale
VIA	TOTI E.	interzonale
VIA	TREBAZIO B.	locale
VIA	TRECCO G. B.	locale
VIALE	TRENTO	interquartiere
STRADELLA	TRE SCALINI	locale

VIA	TREVISAN S.	locale
VIALE	TRIESTE	interquartiere
VIALE	TRISSINO G.	interquartiere
VIA	TURATI F.	locale
VIA	TURCATO A.	locale
VIA	TURRA A.	interzonale
VIA	ULPIO TRAIANO	locale
VIA	USODIMARE A.	locale
VIA	VACCARI G.	interquartiere
VIA	VAJENTI G.	locale
VIA	VALBELLA	locale
VIA	VAL CALCINO	locale
VIA	VALDAGNO	locale
RACCORDO	VALDASTICO	interquartiere
STRADA	VAL DI BUGANO	locale
VIA DELLA	VALDORSA	locale
VIA	VALEGGIO SUL MINCIO	locale
STRADA DI	VALLARSA	locale
VIA	VALLE A. G.	locale
STRADA	VALLE DI SAN LORENZO	extraurbana
VIA	VALLES	locale
CONTRA'	VALMERLARA	interzonale
VIA	VANONI E.	locale
VIA	VARESE C.	locale
VIA	VASCO DA GAMA	locale
VIA	VECCHIA FERRIERA	locale
VIALE	VENEZIA	interquartiere
VIA	VENIER S.	locale
VIA	VENTIQUATTRO MAGGIO	locale
CONTRA'	VENTI SETTEMBRE	locale
PIAZZA	VENTI SETTEMBRE	quartiere
VIA	VERCI G.	locale
VIALE	VERDI G.	locale
VIALE	VERONA	interquartiere
VIA	VERONESE P.	locale
VIA	VERRAZANO G.	locale
CONTRA'	VESCOVADO	interzonale
VIA	VESPUCCI A. (da Via Colombo alla rotonda)	interzonale
VIA	VESPUCCI A. (a sud della rotonda di Via Colombo)	locale
VIA	VICO G.	locale
VIA	VIGNA F.	locale
VIA	VIGOLO A.	locale
VIA	VILLA GLORI	locale
VIA	VIOLA B.	locale
VIA	VISONA' G.	locale
VIA	VITTORELLI J.	locale
PIAZZALE DELLA	VITTORIA	locale
CONTRA'	VITTORIO VENETO	interzonale
VIA	VIVALDI A.	locale
VIA	VIVORIO A.	locale
VIA	VOLPATO G.	locale
VIA	VOLTA A.	interzonale
VIA	VOLTURNO	locale
VIA	VULCANO	locale
VIA	ZAGO O.	locale
VIA	ZAGURI P. M.	interzonale

VIA	ZALTRON F.	locale
VIA	ZAMBECCARI L.	locale
VIA	ZAMBONI SEGATO E.	locale
VIA	ZAMENHOF L.L.	locale
VIA	ZAMPIERI G.	locale
VIA	ZANARDELLI G.	interzonale
VIA	ZANCON G.	locale
VIA	ZANDONAI R.	locale
VIA	ZANECCHIN G.	quartiere
CONTRA'	ZANELLA G.	locale
VIA	ZANELLATO G.	locale
VIA	ZARA	locale
VIA	ZARDO G.	locale
VIA	ZIGGIOTTI G.	locale
STRADELLA DEGLI	ZOCCA	locale
VIA	ZORZI M.	locale
VIA	ZUCCATO E.	locale
VIA	ZUGLIANO G.	locale

Elenco delle strade urbane classificate per tipologia (eccetto strade locali)

DENOMINAZIONE STRADE		CLASSIFICAZIONE
VIA DEI	CAPULETI	scorrimento veloce
VIA DEI	MONTECCHI	scorrimento veloce
VIALE DEGLI	SCALIGERI	scorrimento veloce
VIALE DEL	SOLE (RACCORDO N-E)	scorrimento veloce
VIALE DEL	SOLE (RACCORDO N-O)	scorrimento veloce
VIALE DEL	SOLE (tratto tra i 4 svincoli)	scorrimento veloce
VIALE	CAMISANO (proseguimento V.le A. Moro)	scorrimento
VIA	MORO A. (tratto urbano)	scorrimento
VIALE DELLA	SERENISSIMA (tratto urbano)	scorrimento
VIALE DEL	SOLE (tratto urbano)	scorrimento
VIALE	ANCONETTA	interquartiere
VIA	BASSANO	interquartiere
BORGO	BERGA	interquartiere
STRADA DI	BERTESINA (a ovest di Viale A. Moro)	interquartiere
STRADA DI	CA' BALBI	interquartiere
VIALE	CAMISANO (da V.le della Pace al proseguimento di V.le A. Moro)	interquartiere
VIALE	CRICOLI	interquartiere
VIALE	DAL VERME J.	interquartiere
VIALE	DIAZ A.	interquartiere
VIA	FERRETO DE FERRETTI	interquartiere
VIALE	FUSINATO A.	interquartiere
VIALE	GRAPPA	interquartiere
VIALE DELL'	INDUSTRIA	interquartiere
VIALE DEL	LAVORO	interquartiere
VIA	MAGANZA G.	interquartiere
VIALE	MARGHERITA (da Piazzale Fraccon a Via Arzignano)	interquartiere
STRADA	MAROSTICANA (tratto urbano)	interquartiere
VIA DELLA	MECCANICA	interquartiere
VIA	MEDICI G. (a sud dell'incrocio con Viale Grappa)	interquartiere
VIALE	MILANO	interquartiere
VIALE DELLA	PACE (da V.le Trissino a V.le Camisano)	interquartiere
STRADA	PADANA VERSO PADOVA	interquartiere
STRADA	PADANA VERSO VERONA	interquartiere
CORSO	PADOVA (tratto interno alla circonvallazione)	interquartiere
STRADA DEL	PASUBIO (tratto urbano)	interquartiere
STRADA	PONTE DEL MARCHESE (tratto urbano)	interquartiere
STRADA	POSTUMIA (a ovest del Raccordo Valdastico)	interquartiere
VIA	QUADRI G. B.	interquartiere
VIA	RAGAZZI DEL '99	interquartiere
VIALE	RISORGIMENTO NAZIONALE	interquartiere
VIALE	RIVIERA BERICA	interquartiere
VIA	ROSSI A. (dentro al triangolo)	interquartiere
VIALE	SAN LAZZARO	interquartiere
VIALE	SANT'AGOSTINO (a nord di Viale del Lavoro)	interquartiere
STRADA	SANT'ANTONINO	interquartiere
VIA	SCHIO	interquartiere
VIALE DELLA	SCIENZA	interquartiere
BORGO	SCROFFA	interquartiere
VIA	SPALATO	interquartiere
CORSO	SS. FELICE E FORTUNATO (a est di V.le Milano)	interquartiere

VIA DELLO	STADIO	interquartiere
VIALE	TRENTO	interquartiere
VIALE	TRIESTE	interquartiere
VIALE	TRISSINO G.	interquartiere
VIA	VACCARI G.	interquartiere
RACCORDO	VALDASTICO	interquartiere
VIALE	VENEZIA	interquartiere
VIALE	VERONA	interquartiere
LEVA' DEGLI	ANGELI	quartiere
VIALE	ASTICHELLO	quartiere
VIA	BARACCA F. (da Via Fincato verso sud)	quartiere
STRADA DI	BERTESINA (a est di Viale A. Moro)	quartiere
STRADA DI	BERTESINELLA	quartiere
STRADA	BIRON DI SOPRA (tratto urbano)	quartiere
STRADA	BIRON DI SOTTO (tratto urbano)	quartiere
VIA	BONOLLO G.	quartiere
VIA	BRIGATA GRAN. DI SARDEGNA	quartiere
VIA	BTG. VAL LEOGRA	quartiere
VIA DEI	CAIROLI	quartiere
VIALE	CARDUCCI G.	quartiere
VIA	CARPIONI G.	quartiere
STRADA DI	CASALE (tratto urbano)	quartiere
STRADA DELLE	CATTANE	quartiere
VIA	CAVALIERI DI VITT. VENETO	quartiere
VIA	CECCARINI G.	quartiere
STRADA DELLA	COMMENDA (tratto urbano)	quartiere
VIALE	CRISPI F.	quartiere
VIA	CURTATONE	quartiere
VIA	DALLA SCOLA B.	quartiere
VIALE	D'ALVIANO B.	quartiere
VIALE	DANTE	quartiere
VIALE	DIECI GIUGNO (tratto urbano)	quartiere
VIALE	ERETENIO	quartiere
VIALE	F.LLI BANDIERA	quartiere
VIA	FABIANI R.	quartiere
VIA	FERMI E.	quartiere
VIALE	FERRARIN A. (a nord di Via Goldoni)	quartiere
VIA	FINCATO G.	quartiere
VIALE	FIUME	quartiere
CONTRA' DEI	FORTI DI S. FRANCESCO	quartiere
VIALE	FUSINIERI A. (all'interno della circonvallazione)	quartiere
VIALE	GIURIOLO A.	quartiere
STRADA DI	GOGNA (tratto urbano)	quartiere
VIA	GOLDONI C. (a ovest di Viale Carducci)	quartiere
VIA DEI	LAGHI	quartiere
VIA	LAGO DI COMO (a est di Via dei Laghi)	quartiere
VIA	LAGO MAGGIORE (a est di Via dei Laghi)	quartiere
VIA	LAMARMORA A.	quartiere
VIA	LEGIONE ANTONINI	quartiere
VIA	LEGIONE GALLIENO	quartiere
STRADA DI	LONGARA	quartiere
STRADA DELLE	MADDALENE	quartiere
VIA	MAFFEI F.	quartiere
VIALE	MANZONI A.	quartiere
PIAZZA	MARCONI G.	quartiere
VIALE	MARGHERITA (da Via Arzignano verso nord)	quartiere

PIAZZA	MATTEOTTI G.	quartiere
VIALE	MAZZINI G.	quartiere
VIA	MEDICI G. (a nord dell'incrocio con Viale Grappa)	quartiere
VIALE DEL	MERCATO NUOVO	quartiere
STRADA	MONTE DELLA CROCETTA (tratto urbano)	quartiere
STRADONE DEI	NICOLOSI (tratto urbano)	quartiere
STRADA DELL'	OSPEDALETTO	quartiere
VIALE DELLA	PACE (dalla ferrovia al bivio)	quartiere
CORSO	PADOVA (dal semaforo alla ferrovia)	quartiere
STRADA DELLA	PAGLIA	quartiere
VIA	PAGLIARINO G.	quartiere
VIALE	PECORI GIRALDI G.	quartiere
STRADA DI	POLEGGE (dalla strada marosticana al ponte)	quartiere
STRADA	PONTI DI DEBBA	quartiere
CONTRA'	PORTA PADOVA	quartiere
STRADA	POSTUMIA (a est del Raccordo Valdastico)	quartiere
VIA DEL	PROGRESSO	quartiere
VIA	QUATTRO NOVEMBRE	quartiere
STRADA DI	QUINTARELLO	quartiere
VIALE	RODOLFI F.	quartiere
CONTRA'	SAN FRANCESCO (a sud di Contrà dei Forti di S.Francesco)	quartiere
CONTRA'	SAN MARCO	quartiere
VIALE	SANT'AGOSTINO (a sud di Viale del Lavoro)	quartiere
STRADA DI	SAVIABONA	quartiere
PIAZZA	SCAMOZZI V.	quartiere
CORSO	SS. FELICE E FORTUNATO (interno circonvallazione)	quartiere
STRADA DEL	TORMENO (tratto urbano)	quartiere
PIAZZA	VENTI SETTEMBRE	quartiere
VIA	ZANECCHIN G.	quartiere
VIA	ALBERI E.	interzonale
VIA	ALBINONI T.	interzonale
VIA	ALFIERI V.	interzonale
VIALE	ARACELI	interzonale
PIAZZA	ARACELI	interzonale
VIA	ARIOSTO L.	interzonale
VIA DELL'	ARSENALE	interzonale
VIA DELL'	ARTIGIANATO	interzonale
VIALE	BACCHIGLIONE (da V.le D'Alviano a Via Volta)	interzonale
VIA	BACHELET V. (a sud di Via Dalla Chiesa)	interzonale
VIA	BADEN POWELL	interzonale
VIA	BARACCA F. (da Via Fincato verso nord)	interzonale
CONTRA' DELLE	BARCHE	interzonale
VIA	BARETTI G.	interzonale
VIA	BATTISTI C.	interzonale
VIA	BEDIN G.	interzonale
VIA	BELLI V.	interzonale
VIA	BELLINI V.	interzonale
STRADA DELLE	BEREGANE (da Strada del pasubio a Via Pordoi)	interzonale
PIAZZA DELLE	BIADE	interzonale
VIA	BIXIO N.	interzonale
PIAZZALE	BOLOGNA	interzonale
VIA	BORTOLAN D.	interzonale
VIA	BRUNIALTI A.	interzonale
VIA	BTG. AOSTA (da Via Batt. Val Leogra a Via E. F. di Savoia)	interzonale
VIALE	BTG. FRAMARIN	interzonale
VIA	BTG. MONTE BERICO	interzonale

VIA	BTG. MONTE SPLUGA	interzonale
CONTRA' DEI	BURCI	interzonale
CONTRA'	BUSA SAN MICHELE	interzonale
CONTRA'	BUSATO G.	interzonale
CONTRA'	CABIANCA J.	interzonale
VIA	CALVI P.	interzonale
CONTRA' DELLE	CANOVE VECCHIE	interzonale
CONTRA'	CANTARANE	interzonale
VIA	CAPPAROZZO G.	interzonale
VIA DEI	CAPPUCCINI	interzonale
STRADA DELLA	CARPANEDA (tratto urbano)	interzonale
VIA DEL	CARSO (da V. Cav. V. Veneto a Via E. F. Savoia)	interzonale
BORGO	CASALE (interno alla circonvallazione)	interzonale
VIA DELLE	CASONE	interzonale
VIA	CASTELFIDARDO	interzonale
PIAZZA DEL	CASTELLO	interzonale
CONTRA' DELLA	CATENA	interzonale
VIA	CATTANEO C.	interzonale
VIA	CAVALLI L.	interzonale
VIA	CENGIO	interzonale
VIA DELLA	CERAMICA	interzonale
VIA	CHIESA D. (esclusa l'appendice cieca)	interzonale
VIA	CHIMINELLI L.	interzonale
VIA	CHINOTTO A.	interzonale
VIA	COLOMBO C.	interzonale
STRADA DELLA	COLTURA CAMISANA	interzonale
VIA DEL	COMMERCIO	interzonale
VIA	CORELLI A.	interzonale
CONTRA'	CORPUS DOMINI	interzonale
VIA	CRESOLE (tratto urbano)	interzonale
VIA	DALLA CHIESA GEN. C. A.	interzonale
PIAZZALE	DE GASPERI A.	interzonale
VIA	DE NICOLA E.	interzonale
VIA	DI VELO G. E.	interzonale
VIA	DURANDO G.	interzonale
VIA DELL'	ECONOMIA	interzonale
VIA	EINAUDI L.	interzonale
VIA	EMANUELE FILIB. DI SAVOIA	interzonale
PIAZZA DELLE	ERBE (strada)	interzonale
VIALE	EUROPA	interzonale
VIA	FACCIO L.	interzonale
VIA	FARINI C.	interzonale
VIALE	FERRARIN A. (a sud di Via Goldoni e a Nord della circonvallazione)	interzonale
VIA	FILZI F.	interzonale
CORSO	FOGAZZARO A.	interzonale
VIA	FOGOLINO M.	interzonale
VIALE DELLE	FORNACI	interzonale
STRADELLA	FORTI IN CORSO PADOVA	interzonale
VIA	FOSCOLO U.	interzonale
VIA DEI	FRASSINI	interzonale
VIA	GAGLIARDOTTI G. (da V.le Trieste a Via Pola)	interzonale
VIA	GALIZZI B.	interzonale
VIA	GAMBA B. (a ovest di Via Fabiani)	interzonale
CONTRA'	GARIBALDI G.	interzonale
CONTRA' DELLE	GAZZOLLE	interzonale
VIA	GENOVA	interzonale

VIA	GIOBERTI V.	interzonale
VIALE	GIORGIONE	interzonale
VIA	GIURIATO A. (a sud di Via Giorgione)	interzonale
PIAZZALE	GIUSTI G.	interzonale
LARGO	GOETHE V.	interzonale
VIA	GOITO	interzonale
VIA	GOLDONI C. (a est di Viale Carducci)	interzonale
VIA	GONZATI V.	interzonale
VIA	GRAMSCI A.	interzonale
STRADA DELLE	GRANCARE (tratto urbano)	interzonale
PIAZZOLA	GUALDI	interzonale
CONTRA' DEL	GUANTO	interzonale
VIALE DELL'	IPPODROMO	interzonale
VIA	ISTRIA	interzonale
VIA	LAGO DI ALLEGHE (a nord di Via Lago di Viverone)	interzonale
VIA	LAGO DI COMO (a Ovest di Via dei Laghi)	interzonale
VIA	LAGO DI GARDA	interzonale
VIA	LAGO DI LUGANO	interzonale
VIA	LAGO DI MOLVENO	interzonale
VIA	LAGO DI VARANO (a ovest i Via Lago d'Iseo)	interzonale
VIA	LAGO D'ISEO (a sud di Via lago di Varano)	interzonale
VIA	LAGO MAGGIORE (a ovest di Via dei Laghi)	interzonale
VIA	LIOY P.	interzonale
STRADA DI	LOBBIA	interzonale
CONTRA'	LODI	interzonale
VIA	LUZZATTI L.	interzonale
VIA	MAGELLANO F.	interzonale
STRADA	MAGLIO DI LOBBIA	interzonale
VIA	MAMELI G.	interzonale
VIA	MARIO A.	interzonale
VIA	MASSARIA A.	interzonale
VIA	MASSIGNAN L.	interzonale
STRADA DEL	MEGIARO	interzonale
VIA	MENTANA	interzonale
VIA	MIGLIORANZA G.	interzonale
VIA DEI	MILLE	interzonale
STRADA DEI	MOLINI (a est del Fiume)	interzonale
VIA	MOLLINO C.	interzonale
VIA	MONTAGNA B.	interzonale
VIA	MONTE ZOVETTO	interzonale
VIA	MORA	interzonale
CONTRA'	MOTTON SAN LORENZO	interzonale
CONTRA'	MURE CORPUS DOMINI	interzonale
CONTRA'	MURE PALLAMAIO	interzonale
CONTRA'	MURE PORTA CASTELLO	interzonale
CONTRA'	MURE PORTA NOVA	interzonale
CONTRA'	MURE SAN MICHELE	interzonale
CONTRA'	MURE SAN ROCCO (a sud di Contrà S. Maria Nova)	interzonale
PIAZZALE DEL	MUTILATO	interzonale
VIA	MUTTONI F.	interzonale
VIA	NERVI P.	interzonale
VIA	NICOLO' VICENTINO	interzonale
VIA	NICOTERA G.	interzonale
VIA	NIEVO G.	interzonale
PIAZZETTA	NOSTRO TETTO	interzonale
VIA DELL'	OREFICERIA (escluso tratto a fondo cieco)	interzonale

VIALE DELLA	PACE (da Viale Camisano a Viale della Stanga)	interzonale
VIA	PAGANI O. M.	interzonale
VIA	PAJELLO B.	interzonale
VIA	PALEMONE R.	interzonale
VIA	PALESTRO	interzonale
CORSO	PALLADIO A.	interzonale
STRADA DEL	PARADISO	interzonale
VIA	PARINI G.	interzonale
VIA	PASCOLI G.	interzonale
STRADA DELLA	PERGOLETTA	interzonale
CONTRA'	PESCARIA	interzonale
VIA	PETRARCA F.	interzonale
CONTRA'	PIANCOLI	interzonale
CONTRA' DELLA	PIARDA	interzonale
VIA	PIERLUIGI DA PALESTRINA	interzonale
VIA	PIOVENE C. (a sud di Via Dalla Chiesa)	interzonale
VIA	PIZZARDI B. (a ovest di Via Vicentino)	interzonale
VIA	PIZZOCARO A.	interzonale
STRADA DEI	PIZZOLATI	interzonale
VIA	POLA	interzonale
STRADA DI	POLEGGE (dal ponte alla strada Svat Antonino))	interzonale
VIA	POLO M. (da V.le del Sole a V.le Magellano)	interzonale
STRADA	PONTE DEI CARRI	interzonale
CONTRA'	PONTE SAN PAOLO	interzonale
STRADA DELLA	PORCIGLIA (dalla Riv. Berica fino alla Strada della Pergoletta)	interzonale
CONTRA'	PORTA LUPIA	interzonale
CONTRA'	PORTA NOVA	interzonale
CONTRA'	PORTA SANTA CROCE	interzonale
CONTRA'	PORTI	interzonale
VIA	PORTO GODI P.	interzonale
CONTRA'	PORTON DEL LUZZO	interzonale
CONTRA'	POZZETTO	interzonale
STRADELLA	POZZETTO	interzonale
VIA	PRATI G.	interzonale
CONTRA'	PUSTERLA	interzonale
CONTRA' DEL	QUARTIERE	interzonale
VIA	RATTAZZI U.	interzonale
VIA	RIELLO	interzonale
VIALE	ROMA	interzonale
VIA	ROSMINI A.	interzonale
VIA	ROSSINI G.	interzonale
STRADELLA DELLA	ROTONDA	interzonale
VIA DELLA	ROTONDA (dalla Riv. Berica fino alla Stradella della Rotonda)	interzonale
VIA	RUMOR S. (a ovest di Via Giuriato)	interzonale
VIA	SALVEMINI G.	interzonale
VIA	SALVI G.	interzonale
STRADELLA	SAN BENEDETTO	interzonale
CONTRA'	SAN BORTOLO	interzonale
CONTRA'	SAN DOMENICO	interzonale
CONTRA'	SAN FRANCESCO (a nord di Contrà dei Forti di S. Francesco)	interzonale
PIAZZA	SAN LORENZO	interzonale
VIA	SAN MARTINO	interzonale
CONTRA'	SAN PAOLO	interzonale
CONTRA'	SAN PIETRO	interzonale
STRADA DI	SAN ROCCO (tratto urbano)	interzonale
CONTRA'	SAN SILVESTRO	interzonale

CONTRA'	SAN TOMASO	interzonale
CONTRA'	SANTA BARBARA	interzonale
CONTRA'	SANTA CATERINA	interzonale
CONTRA'	SANTA CHIARA	interzonale
BORGIO	SANTA LUCIA	interzonale
CONTRA'	SANTA MARIA NOVA	interzonale
CONTRA'	SANT'AMBROGIO	interzonale
VIA	SCARPA C.	interzonale
STRADA	SCUOLE DELL'ANCONETTA	interzonale
VIALE	SELLA Q.	interzonale
STRADA DI	SETTECA'	interzonale
VIALE DELLA	SIDERURGIA	interzonale
STRADELLA	SOCCORSO SOCCORSETTO	interzonale
VIA DELLA	STANGA	interzonale
VIA	TARTINI G.	interzonale
VIALE DELLA	TECNICA	interzonale
VIA	TESO A.	interzonale
PIAZZALE	TIRO A SEGNO	interzonale
VIA	TODESCHINI M.	interzonale
VIA	TOMMASEO N.	interzonale
VIALE	TORINO	interzonale
VIA	TORNIERI A.	interzonale
VIA	TOTI E.	interzonale
VIA	TURRA A.	interzonale
CONTRA'	VALMERLARA	interzonale
CONTRA'	VESCOVADO	interzonale
VIA	VESPUCCI A. (da Via Colombo alla rotonda)	interzonale
CONTRA'	VITTORIO VENETO	interzonale
VIA	VOLTA A.	interzonale
VIA	ZAGURI P. M.	interzonale
VIA	ZANARDELLI G.	interzonale