



**COMUNE DI MONTE SAN PIETRO**  
**PROVINCIA DI BOLOGNA**

---

# RGV 2000

**RIORDINO GENERALE DELLA VIABILITA' COMUNALE**  
**COORDINATA ALLA FORMAZIONE DELLA VARIANTE GENERALE PRG 1997**

## **RELAZIONE GENERALE** **CON ELENCHI DELLE STRADE**

**Il Sindaco:** VLADIMIRO FERRI

**Il Segretario Comunale:** Dott.ssa BARBARA PINI

---

### **Gruppo di Lavoro**

*Progetto Generale:* Dott. Arch. PIERLUIGI COSTA - Assessore alla Viabilità Comunale

*Ricerche storiche:* Dott. LORIS CASARINI - Vice Sindaco 1995-1998

*Applicazione Codice della Strada:* CRESCENZIO CREMONINI - Polizia Municipale

*Progetto di gestione S.I.T.:* Dott. Ing. MARCO GILETTA - I.T. System Torino

*Informatizzazione:* IVAN PASSUTI - Trip Bologna

### **Collaboratori**

*Dott.Proc. LOREDANA ROSSI - Legale amministrativista*

*CARMELINA DRUSIANI - Ricerche bibliografiche*

**Approvazione dicembre 2000**

---

*Dedicato alla memoria di Loris Casarini  
al suo appassionato impegno in questo progetto*

## **PREMESSA**

*La normativa vigente in materia di viabilità, in gran parte riordinata dal Nuovo Codice della Strada, D. Leg. 285/1992, distingue le classificazioni delle strade per caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, alle quali ci si riferisce per la disciplina della viabilità nella formazione dei piani regolatori (dimensionamenti, distanze di rispetto, ecc.) e per fini amministrativi, che riguardano le competenze delle diverse amministrazioni pubbliche in merito principalmente ad oneri di manutenzione e responsabilità sulla sicurezza della circolazione.*

*La evidente "sovrapposizione" dei due ambiti comporta svariate difficoltà di inquadramento amministrativo, nonché contraddizioni ed ambiguità nelle prassi gestionali, anche a causa della mancanza di una vera e propria legge quadro del settore; inoltre, l'ultima classificazione amministrativa delle strade comunali e vicinali risale al 1983 ed è necessario un generale aggiornamento.*

*Con questo lavoro, si cerca di dare un contributo alla possibile soluzione di alcune ambiguità normative, principalmente in merito alla classificazione e declassificazione delle strade comunali e vicinali, nonché coordinare la individuazione dei percorsi storici, ai sensi del art. 26 comma 3, del Piano Territoriale Paesistico Regionale, alla parallela classificazione per fini amministrativi, arrivando così all'individuazione di un fondamento giuridico per il recupero della viabilità rurale in disuso, ancora catastalmente censita ad uso pubblico.*

*Alle strade classificabili come comunali o vicinali, ordinarie, possono così aggiungersi i "Percorsi Ambientali", con la finalità di favorire, in primo luogo, la tutela, la valorizzazione e la fruizione, anche in chiave escursionistica e di turismo leggero, delle vaste risorse naturalistiche ed ambientali di cui disponiamo.*

*Assessorato alla Viabilità del comune di Monte San Pietro*

## INDICE RELAZIONE GENERALE

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>pag. 1</b>
<b>1 - PRECEDENTI CLASSIFICAZIONI .....</b>	<b>pag. 2</b>
<b>2 - LA VIABILITA NEL PRG 1997 .....</b>	<b>pag. 3</b>
- I percorsi storici nelle analisi urbanistiche	
- Il principio insediativo	
- Patrimonio d'uso pubblico "ab immemorabili"	
- I percorsi storici nel PRG 1997 controdedotto	
- Il Piano dei Servizi	
<b>3 - IL PROGETTO GENERALE DI CLASSIFICAZIONE .....</b>	<b>pag. 6</b>
- Classificazione delle strade ai fini amministrativi	
- Definizione delle strade per tipo di circolazione	
- Definizione delle strade per uso	
- Definizione delle strade per utilizzo	
- Classe d'importanza	
- Procedure di classificazione e declassificazione	
- Precedenti strade comunali e vicinali non riclassificate	
<b>4 - GESTIONE DELLE STRADE NELLA STAGIONE INVERNALE ..</b>	<b>Pag. 12</b>
<b>5 - ELENCO GENERALE STRADE 2000 .....</b>	<b>Pag. 13</b>
<b>STRADARIO .....</b>	<b>Pag. 26</b>
<b>ALLEGATI .....</b>	<b>pag. 28</b>
- LEGGI NAZIONALI E REGIONALI	
- ESTRATTO DELLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE P.R.G. 1997	
- GIURISPRUDENZA	
- APPENDICE	

## CARTOGRAFIA

<b>Intero territorio comunale .....</b>	<b>- scala 1: 20.000</b>
<b>Quadro a, Quadro b e Quadro C .....</b>	<b>Parti di territorio comunale - scala 1:10.000</b>
<b>Quadro d .....</b>	<b>Centro abitato di Calderino - scala 1:5.000</b>
<b>Quadri e, f, g ...</b>	<b>Centri abitati di Montepastore, Monte San Giovanni e San Martino - scala 1:5000</b>

## ALLEGATI

- LEGGI NAZIONALI E REGIONALI
- ESTRATTO DELLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE P.R.G. 1997
- GIURISPRUDENZA
- APPENDICE

## INTRODUZIONE

Fino a pochi decenni fa, la vita di un territorio collinare come quello di Monte San Pietro era scandita dai ritmi regolari della società rurale. Le relazioni economiche, sociali, di solidarietà e di scambio, i valori di gruppo, erano quelli propri di una comunità profondamente radicata al proprio territorio di appartenenza. La generalità degli uomini e delle donne potevano nascere, crescere, invecchiare e morire trascorrendo gran parte della propria esistenza in uno spazio racchiuso fra le colline delimitanti una vallata. Il focolare, la corte, la bottega, il sagrato della chiesa, l'oratorio, il cimitero... sono i "centri" della vita rurale; le relazioni, gli spostamenti avvengono attraverso percorsi che collegano fra di loro questi centri. La strada, approssimandosi a un centro podereale, ad esempio, conduce quasi sempre direttamente alla corte, ne diventa la corte, per poi riprendere direzione verso il nucleo seguente, in una successione di tappe ininterrotta.

La strada non è "altro" rispetto allo spazio vitale esterno all'edificio: la casa è costruita lungo la strada, in adiacenza alla stessa come mostrano molte mappe catastali ancora oggi. Abitare lungo la strada è garanzia della possibilità di avere rapporti, di essere in relazione con la società cui si appartiene. Vi è come una profonda "amicizia" fra la casa e la strada.

Con l'avvento della meccanizzazione, la società si modifica rapidamente e profondamente, anche quella rurale che si avvia a diventare marginale rispetto al mutato scenario socio-economico.

La strada, in questo mondo di relazioni via via più veloci, è lo strumento che permette di raggiungere la meta velocemente e comodamente. Non è più una strada obbligata, ma diventa selezionabile, secondo il caso. La mobilità non è più finalizzata ad un tipo di vita sociale ormai superato, ma al raggiungimento del posto di lavoro, dei centri di distribuzione, dei grandi servizi metropolitani, delle grandi vie di comunicazione.

La velocità, il pericolo ed il rumore che accompagnano la circolazione meccanizzata portano ad una sempre crescente difficoltà nei rapporti di prossimità fra case e strade. Con il Decreto Ministeriale n. 1404 dell'aprile 1968 vengono introdotte le fasce di rispetto stradale per la distanza da osservare nel caso di nuove costruzioni. Gli edifici non potranno più essere costruiti lungo le strade, ma dovranno rispettare una distanza di sicurezza dalla stessa, in funzione delle diverse tipologie stradali e della collocazione dentro o fuori dai centri abitati. Si rompe così quel rapporto di mutua identità che per secoli aveva caratterizzato il paesaggio rurale e urbano. L'edificato comincia ad essere concepito come appartenente ad un sistema insediativo separato dal sistema della viabilità principale, si ottiene così un virtuale sdoppiamento delle percorrenze. Le strade residenziali, i percorsi pedonali e ciclabili, le traverse urbane ed extraurbane e le stesse vie agrarie, possono oggi ricostituire o ricostituire quel "tessuto connettivo" fra il sistema della viabilità principale e gli insediamenti edificati.

## 1 - PRECEDENTI CLASSIFICAZIONI

Nel 1960, anno in cui fu affrontato per la prima volta nel dopoguerra il problema della viabilità in modo complessivo, il territorio di Monte San Pietro si presentava fortemente interessato dal grave fenomeno dello spopolamento delle campagne, tanto che, intere aree risultavano abbandonate e molte strade avevano perso d'importanza; lo stato di degrado favoriva l'abbandono e l'ulteriore abbandono comportava ancor maggiore degrado.

Con le delibere 116 e 117, nella seduta del 28 dicembre 1960, il Consiglio Comunale "azzerava" la classificazione allora vigente ed approvava il nuovo elenco delle strade comunali (17) e delle vicinali ad uso pubblico (23). I criteri di quella scelta, se da un lato richiamano l'allora recente Legge 126 del 12 febbraio 1958 e del vecchio Decreto Legislativo Luogotenenziale n.1446 del 1 settembre 1918, dall'altro, particolare attenzione ponevano alla situazione insediativa e socio-economica del territorio comunale. I nuclei frazionali alla fine degli anni '50 sono tanti, ognuno con la sua Scuola, la sua Chiesa, il Cimitero, l'osteria, ed un negozio di alimentari. Il concetto di mobilità risponde ad esigenze molto contenute ed è caratterizzato, per lo più, dallo spostamento fra il luogo di residenza e il centro frazionale. Raramente la meta è il Capoluogo o gli altri centri limitrofi e, in ogni caso, questi spostamenti avvenivano per lo più in occasione di fiere e mercati. Le zone più lontane si caratterizzano per il desolante stato di abbandono e, se la strada "non serve nuclei abitati, bensì poche case sparse (case coloniche quasi tutte abbandonate)" non ha senso mantenerla.

Nei decenni successivi il territorio comunale è interessato da un processo di sviluppo sempre più rilevante, al centro del quale sono poste le principali frazioni e alcune zone particolari. E' in queste aree e nei centri abitati che si riscontra l'incremento maggiore di nuovi insediamenti e nuove strade. Gli elenchi del 1960 subiscono alcune integrazioni riguardanti le "traverse urbane", mentre si conclude il processo di revisione della toponomastica. Scompaiono i vecchi toponimi stradali e al loro posto appaiono le intitolazioni ai caduti della guerra di liberazione, alle regioni ed alle città d'Italia. Nella seduta del 22 novembre 1983, il Consiglio Comunale, con delibere n. 171 e 172, vengono adottati i nuovi elenchi delle strade comunali e vicinali ad uso pubblico: si tratta di 30 strade comunali comprese 8 traverse urbane e 19 strade vicinali.

Attualmente la viabilità ordinaria del Comune di Monte San Pietro è costituita da 180 chilometri di strade di cui è stato rilevato un uso pubblico *uti cives*, di cui almeno 130 chilometri ad utilizzo carrabile. Gran parte di queste strade sono "aperte al pubblico" e non risultano ancora classificate. Molte di queste sono state realizzate sull'onda del recente sviluppo edilizio e presentano, in alcuni casi, le caratteristiche delle strade pubbliche, in altri casi, si possono considerare come strade private vere proprie. Dal punto di vista delle caratteristiche costruttive e funzionali, buona parte delle strade, soprattutto quelle più recenti, rispondono alle normative per quanto riguarda larghezza, fondo, reti tecnologiche; molte altre, soprattutto quelle fuori dai centri abitati sono a fondo bianco di inerti compattati, con larghezza della carreggiata piuttosto ridotta (3-4 metri) e per lo più gravate da transito di mezzi agricoli.

Esiste poi un'ampia rete di percorsi, non compresi nella classificazione del 1960, oggi ridotte a sentieri, cavedagne, carrarecce, che costituivano parte della vecchia rete viaria pubblica ed il cui sedime risulta ancora, in buona parte, individuato catastalmente come "comunale", in altri casi "vicinale". Questi percorsi, per lo più vengono sono usati da un numero limitato di utenti che se ne

servono per accedere alle proprietà o per penetrare nel territorio a fini escursionistici. Il loro stato è spesso precario e la manutenzione è, per consuetudine, curata degli stessi utenti e frontisti. Si tratta di strade che non rientrano nell'elenco delle ordinarie classificazioni, ma sono ancora riportate dalle mappe del vigente catasto. Sono percorsi che, nella memoria collettiva, vengono generalmente ricordati e ancora "riconosciuti" di uso pubblico.

## **2 - LA VIABILITA' NEL PRG 1997**

E' in concomitanza dell'avvio dei lavori riguardanti la formazione del nuovo Piano Regolatore, nella primavera del 1995, che viene avviata questa parallela ricerca sulla possibile riclassificazione ai fini amministrativi della viabilità comunale. Vengono pertanto svolti dal gruppo di lavoro ulteriori approfondimenti sulla storia recente dello sviluppo, delle trasformazioni insediative e della viabilità nel nostro territorio comunale.

### **I PERCORSI STORICI NELLE ANALISI URBANISTICHE**

La Variante di Tutela al PRG (1991), introduce per la prima volta la tutela dei *percorsi storici*: per tutti i percorsi individuati dal Catasto Gregoriano, trascritti graficamente su carta di base aggiornata (scala 1:10.000), è stato individuato un vincolo di tutela ambientale nelle aree delle relative fasce di rispetto. Tuttavia, il semplice rimando alle fasce di rispetto della corrispondente classificazione amministrativa, non essendo queste coincidenti con i percorsi oggi utilizzati, a volte diversi dai tracciati del Gregoriano, ha generato molte difficoltà di applicazione e disorientamento sul significato stesso della tutela di sedimi, in molti casi non più esistenti.

Era necessario affrontare la materia in modo più approfondito. Avvalendosi degli studi degli architetti Pierluigi Costa, Angela Colli e Donatella Agostoni si è giunti alla redazione di una carta di analisi della cartografia storica, sintetizzata nelle carte dalla Tavola 6.1 del P.R.G., "Netto Storico". Queste carte, elaborate su base CTR scala 1:5000, riportano la scansione cronologica delle trasformazioni di edificato e viabilità avvenute negli ultimi due secoli. Partendo dal Catasto Gregoriano (1817-1821), si opera una prima "sovrapposizione" con il Catasto Unitario di Primo Impianto (1924) per arrivare al confronto con l'edificato e la viabilità esistenti al 1993 e 1997. Diventava così possibile tentare di impostare una disciplina della tutela anche nella consapevolezza della trasformazione nel tempo dei percorsi stessi, prevedendo anche modalità per il recupero dei rapporti insediativi perduti.

### **IL PRINCIPIO INSEDIATIVO**

Il tessuto insediativo storico del territorio in esame, prevalentemente agricolo fino a pochi decenni fa, era costituito da nuclei poderali e borgate, collegati fra di loro da una fitta rete di strade, ad uso pubblico, quasi sempre mantenute su fondo naturale. Nel tempo, i tracciati di tali percorsi si sono parzialmente modificati: in alcuni casi a causa di erosioni dei crinali e dei versanti, in altri casi a causa di modificazioni colturali, nei decenni più recenti poi per esigenze legate alla



meccanizzazione della viabilità, che ha comportato la sistemazione del fondo stradale con inerti compattati e, più recentemente, con l'asfaltatura.

Tuttavia, il carattere principale, il "senso" di questi percorsi, si è in molti casi conservato anche nelle sue modificazioni, e consiste nel collegamento dei nuclei e delle borgate in successione fino a raggiungere il centro della rispettiva comunità storica. A Monte San Pietro le diverse comunità storiche sono ancora oggi identificabili nelle frazioni di San Martino in Casola, Pradalbino, San Lorenzo in collina, Montemaggiore, Monte San Pietro, Amola di Montagna, Ozzano dell'Amola, Monte San Giovanni, Mongiorgio, San Chierlo, Ronca, Monte Severo, Gavignano e Montepastore. All'epoca dello Stato della Chiesa, fino all'unità d'Italia, queste frazioni costituivano dei veri e propri comuni coincidenti con le stesse parrocchie.

La principale funzione dei percorsi era dunque quella di costituire una fitta e diffusa rete di collegamenti territoriali: le principali strade del territorio costituivano i collegamenti fra i centri delle varie comunità storiche. Lo stesso PTPR, art. 26, comma 3, nel dare le prescrizioni sulla tutela dei percorsi storici individua, per le zone extraurbane, la CARTA IGM di primo impianto, scala 1:25.000, "leggibile" solo alla scala territoriale. Alla scala dei rapporti edificio-percorso il principale carattere era sempre quello di una forte relazione di prossimità costituito a volte dalla intersezione fra area di pertinenza dell'edificio e strada costituito dalla *corte aperta*, anche in questi casi, senza soluzione di continuità fra uso pubblico e uso "pertinenziale" del percorso.

## **PATRIMONIO DI USO PUBBLICO "AB IMMEMORABILI"**

Oltre alla viabilità ordinaria riportata nelle vigenti classificazioni ai fini della gestione amministrativa di manutenzione (Provinciale, Comunali e Vicinali), esistono dunque sul territorio percorsi "residui" ancora individuati dal catasto vigente, come "*comunali e vicinali*" ancora utilizzati e riconosciuti dalle proprietà *frontistanti* come tali. Queste antiche strade costituiscono un vero e proprio patrimonio di accessibilità al territorio, acquisito nella stragrande maggioranza dei casi come uso pubblico "*ab immemorabili*", nel senso che non si può risalire all'origine, essendo la stessa tanto lontana nel passato.

Dai confronti dei tracciati riportati nelle planimetrie del Catasto Vigente con le carte del Netto Storico si rileva come tali tracciati "residui" siano in gran parte ancora coincidenti con i percorsi storici (Catasto Gregoriano e Catasto di Primo Impianto).

## **I PERCORSI STORICI NEL PRG 1997 CONTRODEDOTTO**

La normativa di PRG, ai sensi di legge, deve prescrivere fasce di rispetto per tutte le strade esistenti e di progetto previste nel Piano. A prescindere da tale gerarchia, si è disposto di applicare comunque una fascia di tutela ambientale pari a 5 ml (interna agli stessi ambiti delle fasce di rispetto tradizionali) dove, ai sensi dell'art.31 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G., saranno possibili solo interventi volti alla tutela, il recupero e la riproposizione degli elementi costitutivi e caratterizzanti il "percorso storico": scoline laterali, scarpate naturali, cortine di siepi di essenze autoctone, pilastri, edicole e manufatti minori.

Nel PRG approvato, i principali percorsi storici assimilabili alla scala territoriale con la viabilità ancora individuata del vigente catasto, e "residuale" rispetto alle ordinarie classificazioni ai fini amministrativi (Provinciali, Comunali e Vicinali ordinarie) sono individuati come Vicinali (con

fascia di rispetto pari a 10 ml). In sede di classificazione amministrativa è oggi possibile destinare questi percorsi ad un uso pubblico continuativo limitato a pedoni e mezzi di trasporto non motorizzati (biciclette, cavalli), consentendo tuttavia l'ordinario uso privato dei fondi frontistanti e latistanti, con mezzi di trasporto motorizzati per l'accesso alle rispettive proprietà.

Il carattere di percorso storico, posto in coincidenza con il valore di uso pubblico ancora recuperabile in virtù della presenza sulle planimetrie del vigente catasto (in mancanza di titoli probatori che dimostrino il contrario), costituisce il criterio informante, il fondamento giuridico per la sostenibilità della ipotizzata categoria di strade vicinali ad uso pubblico limitato, che abbiamo chiamato Percorsi Ambientali (PAM).

La progettazione relativa all'individuazione di ogni singolo percorso, come già esposto, coincide con il sedime rilevato dal Catasto Vigente assimilabile al percorso storico alla scala territoriale, prevedendo la possibilità di varianti al sedime del percorso individuato. Tali varianti dovranno essere minime e giustificate dalle circostanze: eccessiva prossimità agli spazi di pertinenza degli edifici privati, erosione o dissesto geologico, ecc.. Le proposte di variante saranno sottoposte all'esame della Commissione Edilizia Comunale, per la valutazione di compatibilità finalizzata alla conservazione dell'identità e del rapporto storico-insediativo fra edificato storico e viabilità storica.

La possibilità di modeste varianti consente altresì di poter operare corretti riordini e ristrutturazioni degli spazi privati in compatibilità con il percorso storico-insediativo. In caso contrario, essendo il percorso di uso pubblico comportante un'attribuzione di fasce di rispetto non inferiori ai 10 ml per lato della strada, questi interventi sarebbero completamente compromessi.

Concludendo, la possibilità di "offrire" il territorio a prospettive di sviluppo economico nel settore dell'agriturismo e del turismo leggero, si presenta come una ulteriore esigenza di riproposizione dell'uso pubblico di percorsi di accessibilità al territorio caratterizzati dalla coincidenza con i tracciati storici. In questo senso si sono individuati anche alcuni percorsi escursionistici per il collegamento di alcune comunità storiche fra di loro dov'è venuta meno la continuità dei collegamenti storici.

## **IL PIANO DEI SERVIZI**

Nel PRG 1997 approvato, è stato elaborato un Piano dei Servizi, riportato graficamente alla "Tavola E", che disciplina e quantifica la dotazione di tutti i servizi pubblici e di tutte le strade di interesse comune presenti sul territorio comunale. Con il PRG tuttavia, pur avendo recepito integralmente gli orientamenti e le previsioni generali di questo riordino generale della viabilità, si adempiva ad un'unica competenza: il vincolo d'ampiezza delle fasce di rispetto stradale fuori dai centri abitati. La classificazione e la declassificazione sono di competenza della Giunta Comunale, pertanto, potranno essere previste modifiche alle classificazioni ipotizzate dal Piano dei Servizi. Resta implicito che, nel caso di diverse classificazioni di strade extraurbane, sarà contemporaneamente necessario adeguare la corrispondente fascia di rispetto nelle tavole di PRG.

### 3 - IL PROGETTO GENERALE DI CLASSIFICAZIONE

Materialmente, la classificazione della viabilità di competenza comunale è stata elaborata realizzando un elenco tabellare e delle corrispondenti tavole informatizzate su base C.T.R. raster; in scala 1/10.000 per il territorio comunale, ed in scala 1/5.000 per i maggiori centri abitati, (Quadri). Le strade sono state individuate per somme di archi che formano tratti omogenei di tutti gli attributi considerati (vedere a pagina 12 la tabella avanti elenco). La volontà di procedere secondo un metodo organico ha condotto a considerare i diversi ordini possibili nella definizione di “strada”.

Ai fini amministrativi, oltre alla classificazione proposta come “attuale” dal momento dell’adozione dei nuovi elenchi, è stato considerato opportuno, per ogni tratto omogeneo, anche riportare la classificazione precedente e la classificazione finale di progetto. Quest’ultima molto importante in quanto dove non è ancora possibile procedere immediatamente a delle classificazioni (ad esempio in caso di strade di nuova urbanizzazione con insediamenti solo parzialmente realizzati; strade non precedentemente classificate in considerazione di una loro marginale importanza; strade il cui uso pubblico “ab immemorabili” non risulti sufficientemente documentabile) si prevede comunque la classificazione da attribuire in considerazione delle caratteristiche della strada ed in coerenza con il progetto generale di classificazione.

Ai fini della classificazione ai sensi del nuovo codice della strada sono state elaborate le definizioni per circolazione, adeguate alle varie casistiche presenti sul territorio comunale. Seguono le definizioni per uso (precedente, attuale e futuro) in corrispondenza delle rispettive classificazioni ai fini amministrativi. Infine le definizioni per utilizzo in funzione della disciplina del traffico, le cui attribuzioni sono modificabili con semplici ordinanze.

Seguono gli elenchi delle diverse definizioni di strada.

#### **CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE AI FINI AMMINISTRATIVI**

*Classificazione principale, in applicazione dell’art.2 D.Leg. 285/92*

*Criteri di classificazione approvati dal Consiglio Comunale con delibera n.27 del 22 aprile 1999*

#### **STRADE STATALI**

Strade che congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali.

VIABILITA': Tutti i veicoli. Regolamentata dall’ANAS.

MANUTENZIONE: ANAS.

#### **STRADE PROVINCIALI**

Strade che allacciano al capoluogo di provincia i capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro, ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune.

VIABILITA': Tutti i veicoli. Regolamentata dalla Amministrazione Provinciale.

MANUTENZIONE: Amministrazione Provinciale.

#### **STRADE COMUNALI**

Principali strade, che congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, o con località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale.

Sono inoltre comunali le strade che, all'interno dei centri abitati, svolgono funzione di collegamento fra le strade comunali e le strade di categoria superiore, nonché le strade comunali fra di loro.

VIABILITA': Tutti i veicoli, salvo limitazioni in casi particolari (ad es. pedonali urbane).

MANUTENZIONE: Comune.

#### **STRADE VICINALI AD USO PUBBLICO, URBANE ED EXTRAURBANE**

Strade di collegamento secondario fra strade comunali e strade provinciali o le comunali fra di loro, dove l'uso privato, al servizio dei fondi frontistanti e latitanti, prevale rispetto all'uso pubblico della generalità dei cittadini. Sono inoltre classificate come vicinali le strade che consentono una accessibilità carrabile a parti importanti del territorio o collegano località che sono sede di servizi pubblici di quartiere o di frazione.

VIABILITA': Tutti i veicoli, salvo limitazioni in casi particolari (ad es. pedonali urbane).

MANUTENZIONE: Privata, con partecipazione del Comune per una quota variante fra il 20% e il 50% a seguito della costituzione di regolare consorzio (obbligatorio, come da disposizioni della Legge 126/1958).

#### **STRADE VICINALI AD USO PUBBLICO CON TRAFFICO LIMITATO (Utilizzo PAM).**

Strade insistenti prevalentemente su percorsi storici, il cui uso pubblico è limitato ad un transito escursionistico pedonale e con mezzi non motorizzati. Tali strade consentono di poter accedere alle parti di territorio di maggior interesse storico, ambientale e naturalistico, non raggiunto dalle strade di categoria superiore, consentendo altresì possibilità di circuitazioni escursionistiche o di servizio.

VIABILITA' PUBBLICA: Pedoni, biciclette, cavalli, mezzi di soccorso e forestali. In alcuni casi, la viabilità pubblica potrà essere limitata solo ad alcuni dei soggetti sopra individuati.

VIABILITA' PRIVATA: Veicoli motorizzati delle proprietà afferenti e servite; in analogia con le servitù prediali e diritti regolamentati dal codice civile, comprese le vie agrarie.

MANUTENZIONE: Privata, con partecipazione del Comune per una quota variante fra il 20% e il 50%, a seguito della costituzione di regolare consorzio (obbligatorio, come da disposizioni della Legge 126/1958) e limitatamente alle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria di percorsi a fondo naturale. Trattandosi tuttavia di percorsi che, per esigenze legate alla viabilità privata, potranno essere soggetti ad interventi per rendere carrabile l'accesso alle proprietà frontistanti, dovrà discendere una diversa quantificazione del contributo del comune. E' stato stimato che i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria di percorsi a fondo naturale non superano generalmente i 2/5 rispetto ad una strada carrabile.

#### **STRADE PRIVATE (INTERPODERALI, CONDOMINIALI, VIE AGRARIE).**

Percorsi stradali che appartengono a privati il cui uso, da parte degli stessi o anche di enti pubblici, sia ascrivibile alla disciplina delle servitù prediali. Appartengono a questa categoria di percorsi anche le vie agrarie.

Questi percorsi, ai fini della disciplina del nuovo codice della strada, non sono da considerarsi "strade". La loro disciplina, compresa quella della circolazione è rimessa al proprietario (o al condominio) secondo le norme ordinarie del codice civile.

#### **DEFINIZIONE DELLE STRADE PER TIPO DI CIRCOLAZIONE**

*Definizioni adeguate alle condizioni della viabilità insistente sul territorio comunale, in coerente applicazione della disciplina di cui all'art.2 D. Leg. 285/1992 - Codice della strada (CDS).*

##### **STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA (tipo C)**

Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

##### **STRADA URBANA DI QUARTIERE O CENTRALE (tipo E)**

Strada ad unica carreggiata costituita dalla strada extraurbana secondaria nel tratto di attraversamento dei centri abitati. Presenta almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

##### **STRADA LOCALE URBANA PRINCIPALE (tipo F)**

Strada principale del centro abitato; ad unica carreggiata con uno o due sensi di marcia.

##### **STRADA LOCALE URBANA DI COLLEGAMENTO (tipo F)**

Strada secondaria con funzione di collegamento fra strade principali o fra altre strade di collegamento; ad unica carreggiata con uno o due sensi di marcia.

##### **STRADA LOCALE URBANA DI SERVIZIO (tipo F)**

Strada affiancata ad altra strada urbana con rientro sulla stessa; destinata alla migliore distribuzione degli accessi carrabili e delle soste interne alla zona servita.

##### **STRADA LOCALE URBANA TRAVERSA (tipo F)**

Strada urbana senza uscita destinata al raggiungimento degli accessi carrabili e delle soste interne alla zona servita.

##### **STRADA EXTRAURBANA LOCALE (tipo F)**

Strada extraurbana, destinata alla circolazione dei pedoni dei veicoli e degli animali, non facente parte degli altri tipi di strade.

##### **STRADA INTERNA AD AREE PRIVATE (-)**

Percorso interno ad aree private non avente alcuna caratteristica di "strada" ai fini della disciplina CDS.

#### **DEFINIZIONE DELLE STRADE PER USO**

*Definizioni elaborate con l'ausilio del Commento all'art. 2 del D.P.R. n.495/1992 - Regolamento al nuovo codice della strada, nonché della recente giurisprudenza.*

##### **STRADA PUBBLICA**

Strada regolarmente utilizzata dalla collettività il cui sedime appartiene al demanio pubblico o esistono titoli e condizioni in tal senso.

#### **STRADA PRIVATA AD USO PUBBLICO**

Strada regolarmente utilizzata dalla collettività il cui sedime appartiene ai privati frontistanti, al condominio o al patrimonio disponibile di enti pubblici.

(cfr. La Rocca, regime delle strade comunali e vicinali, Maggioli Editore).

#### **STRADA APERTA AL PUBBLICO**

Strada aperta all'uso pubblico per la quale non sussistano le condizioni funzionali alla regolare classificazione o non siano state completate le necessarie verifiche in tal senso (strade di nuova urbanizzazione con insediamenti solo parzialmente realizzati; strade non precedentemente classificate in considerazione di una loro marginale importanza; strade il cui uso pubblico "ab immemorabili" non risulti sufficientemente documentabile).

#### **STRADA PRIVATA APERTA**

Percorso destinato all'uso interno ad aree private al quale si accede per passo carraio aperto sulla strada pubblica.

#### **STRADA PRIVATA CHIUSA**

Percorso destinato all'uso interno ad aree private al quale si accede per passo carraio chiuso sulla strada pubblica.

### **DEFINIZIONE DELLE STRADE PER UTILIZZO**

#### **STRADA CARRABILE**

Strada disciplinata al traffico dei veicoli, nonché dei pedoni e degli animali con eventuali limitazioni.

#### **STRADA PEDONALE**

Strada disciplinata al traffico pedonale.

#### **STRADA CICLABILE**

Strada disciplinata al traffico di mezzi ciclabili.

#### **STRADA CICLO-PEDONALE**

Strada disciplinata al traffico pedonale e di mezzi ciclabili.

#### **PERCORSO AMBIENTALE (definizione di progetto)**

Strada disciplinata ad un uso pubblico limitato a mezzi non motorizzati.

### **CLASSE D'IMPORTANZA**

### ***Gerarchia generale funzionale alla definizione delle priorità di gestione e d'intervento***

Per ogni singola strada, considerando tutte le precedenti classificazioni, nonché le diverse caratteristiche e condizioni rilevate, viene attribuita una classe di importanza (decescente da 1 a 10) che rappresenta una sintesi di valutazione di immediata lettura. Tale classificazione potrà essere funzionale alla valutazione delle priorità degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, alla disciplina delle priorità in ordine all'organizzazione del servizio di sgombero neve e prevenzione del ghiaccio nella stagione invernale, ecc. La tabella che segue riporta il criterio generale di attribuzione, in funzione della classificazione finale di progetto (CLAS\_FIN).

<b>1ª classe</b>	Strade Statali (SS) e Strade Provinciali (PP)
<b>2ª classe</b>	Strade Comunali (CC) carrabili, pedonali e ciclopedonali
<b>3ª classe</b>	
<b>4ª classe</b>	
<b>5ª classe</b>	Strade Vicinali (VV) carrabili, pedonali e ciclopedonali
<b>6ª classe</b>	
<b>7ª classe</b>	
<b>8ª classe</b>	Strade Vicinali (VV) di utilizzo PAM (percorsi ambientali)
<b>9ª classe</b>	
<b>10ª classe</b>	

Occorre precisare che in alcuni casi potranno essere attribuite classi anche diverse da quelle indicate; si consideri, ad esempio, come le principali strade vicinali carrabili possano assumere maggiore importanza di alcuni percorsi pedonali secondari, pur classificati come comunali per caratteristiche strutturali.

### **PROCEDURA DI CLASSIFICAZIONE E DECLASSIFICAZIONE**

La legge regionale n. 35/1994 assegna alle provincie ed ai comuni la classificazione e la declassificazione delle strade di rispettiva competenza. La procedura di classificazione è regolata dall'art. 4. Nel caso di viabilità comunale sono previsti i seguenti passaggi:

- Adozione dei nuovi elenchi e cartografia allegata, con delibera della Giunta Municipale.
- Pubblicazione degli atti per 15 giorni consecutivi all'albo pretorio comunale ed adeguata informazione alla cittadinanza dell'avvenuto deposito per la consultazione.
- Possibilità di opposizione da parte degli interessati da inoltrare entro i trenta giorni successivi alla fine del periodo di pubblicazione.
- Decisione in via definitiva sulle opposizioni presentate, con delibera della Giunta Municipale.
- Pubblicazione dei provvedimenti definitivi sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR). Gli elenchi della classificazione e declassificazione, di competenza per la pubblicazione ai sensi di

legge, sono unicamente quelli afferenti ai fini amministrativi: la classificazione attuale (CLAS-ATT) e la classificazione finale (CLAS\_FIN).

- Entrata in vigore delle nuove classificazione all'inizio del secondo mese successivo a quello in cui avviene dalla pubblicazione sul BUR.

Trattandosi di un riordino generale della viabilità comunale, con l'entrata in vigore delle nuove classificazioni, si dovrà considerare completamente superata ogni precedente deliberazione vigente. In sintesi, e per maggiore chiarezza, è opportuno precisare in conclusione che, ai fini dichiarativi previsti dalla legge, **una volta concluso l'iter viene considerata come vigente la classificazione attuale (CLAS ATT) di cui all'elenco tabellare riportato alle pagine 15 - 25.**

## **PRECEDENTI STRADE COMUNALI E VICINALI NON RICLASSIFICATE**

**Comunali declassificate:** Nel caso di declassificazione di queste strade o della mancata riclassificazione di quelle "comunali" riportate nelle mappe catastali di ultimo impianto, bisogna considerare due possibili casi di successiva destinazione:

- a) Nel caso che la strada passi da comunale a privata (nel senso che non compare nell'elenco delle strade ad uso pubblico PUB e PRP di cui al capitolo 5) il relativo sedime (se di proprietà comunale), in quanto sdemanializzato, andrà inventariato nel patrimonio disponibile e potrà essere ceduto ai privati nei termini previsti dalla legge.
- b) Nel caso che la strada passi da comunale a vicinale ad uso pubblico, il relativo sedime (se di proprietà comunale) passa dal demanio al patrimonio disponibile, pertanto, diventa possibile l'eventuale vendita del sedime stesso ai privati frontistanti. In questo caso non si estinguerà dunque la servitù di uso pubblico ma, al contrario, si otterrebbe la regolarizzazione proprietaria prevista dallo stato giuridico della strada vicinale: uso pubblico su sedime dei privati frontistanti.

**Vicinali declassificate:** Nel caso di declassificazione di queste strade o della mancata riclassificazione di quelle "vicinali" riportate nelle mappe catastali di ultimo impianto (nel senso che non compaiono nell'elenco delle strade ad uso pubblico PUB e PRP di cui al capitolo 5), il sedime, in quanto sdemanializzato dalla servitù ad uso pubblico, diventa privato a tutti gli effetti.

**Conservazione del diritto di passaggio:** Considerando che molti sono i casi di non riclassificazione di strade ancora censite al catasto come "comunali" o "vicinali", dove pertanto sono da considerarsi come sdemanializzate, appare opportuno informare che tali situazioni sono disciplinate dal Codice Civile. Il Commentario Breve (edizioni CEDAM) all'art. 829 riporta testualmente: *"Nel caso di sdemanializzazione di una strada pubblica, le conseguenze che ne derivano sono diverse, a seconda che si tratti di uso ordinario ovvero di uso speciale. Il primo, infatti, può estinguersi anche immediatamente o può essere trasferito altrove, senza che i cittadini possano dolersene, in quanto essi non sono portatori di un diritto soggettivo al mantenimento dell'uso normale da loro già praticato. Nell'ipotesi predetta, in genere, la p.a. provvede a sostituire il bene sdemanializzato con altro, parimenti adatto, a soddisfare le esigenze di pubblico interesse ove queste ancora permangano. Qualora, invece, si tratti di uso speciale riservato ai frontisti, nonostante la sdemanializzazione, resta in tutta la sua interezza, l'obiettivo situazione dei luoghi e continua, per ciò, la relazione giuridica di vicinanza tra i beni privati e la limitrofa strada, ond'è che il diritto soggettivo all'uso di quel bene, che deve ritenersi riconosciuto ai frontisti, diritto che*



*trova il suo fondamento nella vicinitas e sorge con essa, non può essere soppresso con la sdemanializzazione, dato che questa, altrimenti, renderebbe interclusi i fondi confinanti”.*

#### **4 - GESTIONE DELLE STRADE NELLA STAGIONE INVERNALE**

La gestione dello sgombero della neve e la prevenzione della formazione del ghiaccio (generalmente effettuato con la salatura) attengono alla programmazione annuale della pubblica amministrazione e soffrono regolarmente di una notevole quantità di variabili e condizioni che di volta in volta si presentano. Tuttavia, pare opportuno prevedere un criterio generale di indirizzo e di orientamento nella programmazione di detti interventi.

Considerando che questo servizio riguarda principalmente le strade carrabili e gli accessi ai principali servizi pubblici (scuole, servizi comunali, servizi sanitari e di soccorso), nonché i percorsi pedonali interni ai centri abitati, si prevede che tali interventi debbano essere svolti, in linea generale, secondo l'ordine di priorità decrescente per categorie di importanza da 1 a 4, come evidenziato alla seguente tabella estratta dall'elenco completo delle classi d'importanza di cui al precedente capitolo 3.

<b>1ª categoria</b>	Strade Statali (SS) e Strade Provinciali (PP)
<b>2ª categoria</b>	Strade Comunali (CC) carrabili, pedonali e ciclopedonali
<b>3ª categoria</b>	Strade Vicinali (VV) carrabili, pedonali e ciclopedonali
<b>4ª categoria</b>	Vie Private interne a centri e nuclei abitati.

Occorre precisare che la 4ª categoria di strade è stata considerata e prevista per ragioni di sicurezza della circolazione. Infatti, è necessario che le principali strade private aperte interne ai centri abitati, nonché quelle che servono gli altri principali nuclei urbani, debbano sempre essere ripulite dalla neve con tempestività. In questi casi andranno ricercate forme di collaborazione con i privati, al fine

di raggiungere la necessaria efficacia ed efficienza del servizio complessivo ed evitare disagi dovuti allo scoordinamento degli interventi.

## 5 - ELENCO GENERALE STRADE 2000

---

**NOME** ..... Elenco generale delle strade, suddivise in tratti omogenei per attributi di: toponomastica; di classificazione precedente, attuale e finale; uso; utilizzo; circolazione; classe e note.  
IN MAIUSCOLO: toponomastica vigente.  
**In minuscolo:** identificativo catastale, di località o di isolato.

---

**CLAS – PREC** ..... Classificazione precedente (fino al marzo 2000)  
**CLAS – ATT** ..... Classificazione attuale (vigente dall'adozione del marzo 2000 e successive classificazioni)  
**CLAS – FIN** ..... Classificazione finale (previsione finale del progetto di classificazione)

**SS** ..... Strada Statale  
**PP** ..... Strada Provinciale  
**CC** ..... Strada Comunale  
**VV** ..... Strada Vicinale  
**PR** ..... Strada Privata  
**NC** ..... Strada non Classificata (per indeterminazione delle precedenti classificazioni)

---

**USO – PREC** ..... Uso precedente (al marzo 2000)  
**USO – ATT** ..... Uso attuale (vigente dal marzo 2000 e successive classificazioni)  
**USO – FIN** ..... Uso finale (previsione finale del progetto di classificazione)

**PUB** ..... Strada pubblica  
**PRP** ..... Strada privata ad uso pubblico  
**APU** ..... Strada aperta al pubblico  
**PA** ..... Strada privata aperta  
**PC** ..... Strada privata chiusa

---

**UTILIZZO** ..... Utilizzo (discendente dalla disciplina del traffico in vigore)

**CR** ..... Strada carrabile  
**PED** ..... Strada pedonale  
**CIC** ..... Strada ciclabile  
**CICPED** ..... Strada ciclo-pedonale  
**PAM** ..... Percorso Ambientale: strada con uso pubblico limitato a mezzi non motorizzati

---

**CIRC.CDS** ..... Tipologie di strade individuate in applicazione del Codice della Strada (CDS)

**ES** ..... Strada Extraurbana Secondaria (TIPO C)  
**UC** ..... Strada Urbana di quartiere o Centrale (TIPO E)  
**LE** ..... Strada Locale Extraurbana (TIPO F)  
**LUP** ..... Strada Locale Urbana Principale (TIPO F)  
**LUC** ..... Strada Locale Urbana di Collegamento (TIPO F)  
**LUS** ..... Strada Urbana Locale di Servizio (TIPO F)  
**LUT** ..... Strada Locale Urbana Traversa (TIPO F)  
**INT** ..... Interna ad aree private (ai sensi del CDS non si considera come "strada")

---

**CL** ..... Classe, decrescente da 1 a 10. Attribuita in funzione dell'importanza relativa della strada nella gerarchia generale, con riferimento alla CLAS-FIN da Strada Statale a Strada Vicinale PAM.

---

**NOTE** ..... IN MAIUSCOLO: identificazione territoriale del tratto di strada  
**In minuscolo:** sono indicate le condizioni, gli interventi o gli adempimenti necessari per il passaggio dalla classificazione attuale alla classificazione finale.

**N. ARCHI** ..... Numero degli archi di strada (da incrocio ad incrocio o diverso attributo) che compongono il tratto omogeneo della via.

## strade statali e provinciali

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
P.ZZA REPUBBLICA	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	LUP	1		3	112
VIA BAZZANESE	SS	PUB	SS	PUB	SS	PUB	CR	ES	1		3	853
VIA E.RODA	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	LE	1		4	2.809
VIA LANDA	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	LE	1	DA CALDERINO A LOGHETTO	8	3.668
VIA LANDA	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	LUP	1	DENTRO CALDERINO	9	1.885
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	ES	1	DA BADIA A MONTEPASTORE	12	7.056
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	ES	1	DA CALDERINO A MONTE SAN GIOVANNI	3	1.752
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	ES	1	DA MONTE SAN GIOVANNI AD OCA	1	479
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	ES	1	DA MONTEPASTORE ALLE PRADOLE	2	1.199
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	ES	1	DA OCA A BADIA	1	478
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	UC	1	DENTRO BADIA	4	516
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	UC	1	DENTRO CALDERINO	22	3.534
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	UC	1	DENTRO MONTE SAN GIOVANNI	12	2.577
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	UC	1	DENTRO MONTEPASTORE	8	1.533
VIA LAVINO	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	UC	1	DENTRO OCA	8	1.148
VIA MONTEMAGGIORE	PP	PUB	PP	PUB	PP	PUB	CR	LE	1	DA VIA LANDA A VIA RODA	1	1.256

## strade comunali

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
comunale maremmana	NC	APU	CC	PRP	CC	PRP	CR	LUT	3	FINO AL PARCHEGGIO PUBBLICO	1	68
P.ZZA CASE BONAZZI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	LATERALE SUD	4	117
percorso sul canale a calderino	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	PED	LUC	2		2	407
PIAZZA DELLA PACE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	2		3	196
scalinata scuole-2 agosto	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	PED	LUC	2		1	59
VIA A. DONDARINI	VV	PRP	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3		1	1.225
VIA A. E O. GULLINI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	2		1	271
VIA A.GRAZIA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	DA CALDERINO AD AMOLA	1	1.053
VIA A.GRAZIA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	3	DENTRO CALDERINO	2	497
VIA A.PIZZOLI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3		3	391
VIA AMOLA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	DA CALDERINO AD AMOLA	3	2.629
VIA AMOLA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO CALDERINO	5	646
VIA B.BONFIGLIOLI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	PRINCIPALE	3	312
VIA B.BONFIGLIOLI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	2	TRAVERSA	1	43
VIA BELLUNO	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3		1	127
VIA BONZARA	VV	PRP	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2		2	938
VIA BORGOTTO	VV	PRP	CC	PRP	CC	PUB	CR	LUP	3	intervento straordinario	1	77
VIA BORGOTTO	VV	PRP	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	3	DENTRO MONTEPASTORE	1	202
VIA BOVES	VV	PRP	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2		1	2.791
VIA C.CALZOLARI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA BORRA A CONFINE COMUNALE	3	465
VIA C.CALZOLARI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	4	DENTRO BORRA A MONTE DI VIA KENNEDY	1	156
VIA C.CALZOLARI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO BORRA PRINCIPALE	1	97
VIA C.ZANGARINI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3		1	1.343
VIA CADUTI VIA FANI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2		2	335
VIA CASTELLO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	DA MONTE SAN PIETRO A CONFINE COMUNALE	3	1.098
VIA CASTELLO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	3	DENTRO MONTE SAN PIETRO	1	194
VIA DELLA PACE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2		1	153
VIA F.MONTESI	NC	APU	CC	PRP	CC	PRP	CR	LUT	2		3	452
VIA G.BERNARDI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA VIA MONGIORGIO A TORRENTE SAMOGGIA	4	2.055
VIA G.BERNARDI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	4	PER ROCCHINA	3	1.034
VIA G.BRODOLINI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3		4	364
VIA G.MATTEOTTI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	DA CALDERINO A TORRAZZA	5	1.956
VIA G.MATTEOTTI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	3	DENTRO CALDERINO	1	174
VIA GAVIGNANO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2		3	2.724
VIA GUARINO VENTURI	VV	PRP	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA VIA SAN CHIERLO A VIA BONZARA	4	1.552
VIA IV NOVEMBRE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	PRINCIPALE	2	92

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
VIA IV NOVEMBRE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	VERSO LE SCUOLE E SCALINATA (2 AGOSTO)	1	29
VIA IV NOVEMBRE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	2	VERSO LE SCUOLE	1	55
VIA J. E. R. KENNEDY	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA VIA MONTESEVERO A BORRA	2	1.088
VIA J. E. R. KENNEDY	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO BORRA	3	371
VIA L. GRANDI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3		3	196
VIA LANDA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA LOGHETTO A MONTE SAN PIETRO	4	1.970
VIA LANDA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO MONTE SAN PIETRO	2	939
VIA M. VENTURI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3		3	990
VIA MONGIORGIO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA BADIA A VIA BERNARDI	3	1.461
VIA MONGIORGIO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	ACCESSO A MONGIORGIO	1	244
VIA MONGIORGIO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO BADIA	1	272
VIA MONTE SAN GIOVANNI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	DA OCA A VIA BIGNAMI	2	1.509
VIA MONTE SAN GIOVANNI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO OCA	2	350
VIA MONTEMAGGIORE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3		3	553
VIA MONTESEVERO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA VIA LAVINO A VIA KENNEDY	1	738
VIA MONTESEVERO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	4	DA VIA KENNEDY A CHIESA DI MONTESEVERO	2	419
VIA P. TOGLIATTI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3	PRINCIPALE	4	518
VIA P. TOGLIATTI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	4	TRAVERSA SUPERIORE	1	82
VIA PADOVA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2		1	194
VIA PIEMONTE	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3	DA VIA LAVINO A VIA VALLE D'AOSTA	2	118
VIA PIEMONTE	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	3	TRAVERSA SINISTRA	1	112
VIA PRADALBINO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA SAN LORENZO A CONFINE COMUNALE	6	4.489
VIA PRADALBINO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO SAN LORENZO	2	425
VIA RONCA	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA VIA LAVINO A CASA CARDI	2	831
VIA S. BIGNAMI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	3	DA M.S.G. A VIA MONTE SAN GIOVANNI	2	1.350
VIA S. BIGNAMI	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO MONTE SAN GIOVANNI	8	729
VIA S. CHIERLO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA OCA A SAN CHIERLO	2	2.906
VIA S. CHIERLO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	DENTRO OCA	1	47
VIA S. D'ACQUISTO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	3	PRINCIPALE	1	417
VIA S. D'ACQUISTO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	3	VERSO LA CHIESA	1	305
VIA SAN LORENZO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA VIA LANDA A SAN LORENZO	1	1.636
VIA SAN LORENZO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO SAN LORENZO	4	356
VIA SAN MARTINO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA SAN LORENZO A SAN MARTINO	3	2.407
VIA SAN MARTINO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	VERSO ZOLA PREDOSA	1	814
VIA SAN MARTINO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO SAN LORENZO	1	231
VIA SAN MARTINO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO SAN MARTINO	10	1.538
VIA TOSCANA	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	ARCO EST	1	256
VIA V. BELLETTI	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	4		1	125

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
VIA VALLE D'AOSTA	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3	a fine pp via valle d'aosta	1	190
VIA VARSELLANE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LE	2	DA MONTEPASTORE A MEDELANA	9	5.558
VIA VARSELLANE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DENTRO MONTEPASTORE	2	466
VIA VENETO	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2		8	1.059
VIA VICENZA	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	3	PRINCIPALE	2	225
VIA VICENZA	NC	APU	CC	PUB	CC	PUB	PED	LUC	3	VICOLO	1	23
VIA XXV APRILE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	PRINCIPALE	1	105
VIA XXV APRILE	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	4	TRAVERSA	1	57
VIALE CADUTI LIBERTA'	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	DA VIA LANDA A VIA BONFIGLIOLI	1	78
VIALE CADUTI LIBERTA'	CC	PUB	CC	PUB	CC	PUB	CR	LUT	2	VERSO CENTRO SPORTIVO	2	210

## strade vicinali

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
comunale del beltrami	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	1.684
comunale del carnevale	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		4	2.512
comunale del casello	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	614
comunale del casino	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	787
comunale del castagneto	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	563
comunale del lavino	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	543
comunale del monte	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		2	1.140
comunale della bazziganta	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	1.456
comunale della buca di m.s.g.	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		3	1.296
comunale della croce di spazzavento	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	10		1	1.925
comunale della gialla	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	810
comunale della landa	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	781
comunale della provvidenza	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		4	635
comunale dell'amola	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		1	69
comunale delle braglie	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		2	1.465
comunale delle carrate	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	995
comunale delle crete	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		3	1.904
comunale di gavignano	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		4	1.655
comunale di monte severo	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		2	1.843
comunale di san chiellaro	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	402
comunale m.s.g.	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		3	2.105
comunale montemaggiore	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		3	1.782
VIA 2 AGOSTO 1980	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	accordo con i privati	2	650
VIA A.BEGHELLI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	6	FINO A CASETTO ROSSI	2	1.279
VIA A.BEGHELLI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DOPO CASETTO ROSSI VERSO LA GUARDA	1	134
VIA A.SCHWAIETZER	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5	DA VIA LANDA A VIA BASILICATA	1	350
VIA BASILICATA	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		2	1.438
VIA BORGOTTO	VV	PRP	VV	PRP	CC	PUB	CR	LE	3	VERSO TORRENTE LAVINO; intervento straordinario	2	2.736
VIA CADUTI VIA FANI	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DA VIA 2 AGOSTO A CASE BONAZZI; acc. con i privati	2	258
VIA CAMPANIA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	6		1	827
VIA DON L.STURZO	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	7		3	731
VIA E. DE NICOLA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	6		3	1.290
VIA E. MATTEI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		2	2.047
VIA E.P. FENARA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	6		2	1.552
VIA E. VENTURA	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9	DA VIA PRADALBINO A VICINALE DEEL BUCA	1	202
VIA F. E.R. DANIELLI	NC	PA	VV	PRP	VV	PRP	CR	LUT	6		1	310



NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
VIA F. TEDESCHI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DA VIA SAN MARTINO A RIO MARTIGNONE	2	1.086
VIA G. SCHIAVINA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		1	1.661
VIA G. MATTEOTTI	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5	DOPO TORRAZZA VERSO AMOLA	2	2.137
VIA G. ROMAGNOLI	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		3	1.121
VIA G. TOMASI	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	6		1	507
VIA GUARINO VENTURI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9	DA SAN CHIERLO A PROVVIDENZA	1	325
VIA I. BANDIERA	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DENTRO GOLF CLUB	1	1.946
VIA I. BANDIERA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5	DA VIA BAZZANESE A PODERE ESIO	4	959
VIA L. DALLE OLLE	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		2	802
VIA LANDA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5	DA MONTE SAN PIETRO A VIA L. DALLE OLLE	3	884
VIA LOMBARDIA	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9	DA FARNE' A FARNE' DI SOTTO	1	348
VIA M. ALICATA	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		1	446
VIA M. VENTURI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DA STELLA A MONGIORGIO	2	1.145
VIA MALVEZZO	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DA CA' POZZA A VIA CASTELLO	1	1.101
VIA MALVEZZO	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5	DA VIA MONTEMAGGIORE A CA' POZZA	2	1.365
VIA MONGIORGIO	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	ANELLO DI MONGIORGIO	1	409
VIA O. VENTURI	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	intervento straordinario e accordo con i privati	1	94
VIA O. VENTURI	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUC	4	intervento straordinario e accordo con i privati	1	128
VIA P. GANDOLFI	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	1.438
VIA P. NANNI	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		3	2.001
VIA PUGLIE	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	6		1	482
VIA RONCA	VV	PRP	VV	PRP	CC	PUB	CR	LE	2	DA CASA CARDI A VIA BONZARA; Int. straordinario	1	1.239
VIA S. VENTURI	VV	PRP	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	7		1	1.067
VIA S. DACQUISTO	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	6	DA VIGO A FORNELLO SECONDO	2	1.239
VIA S. DACQUISTO	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	10	DA FORNELLO VECCHIO A FONTANA	1	1.192
VIA VARSELLANE	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DA CA' DE MAGNI A TORRE DEI BALONI	1	451
VIA VARSELLANE	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8	DA OSSERVATORIO A RIO VARSELLANE	1	434
VIA VARSELLANE	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9	DA CA' DE MAGNI A TORRE DEI BALONI	2	1.175
VIA VARSELLANE	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9	DA OSSERVATORIO A RIO VARSELLANE	1	933
VIA VARSELLANE	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9	DA REGUIOLA A CA' D'ALESSANDRI	1	360
vicinale borzago-samoggia	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	10		1	203
vicinale ca' de gardi	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	496
vicinale da san giacomo alla strada	NC	PA	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	1.371
vicinale dalla ca' nova al lavino	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	1.180
vicinale dei boschi	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	786
vicinale del bordoncello	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	10		1	1.016
vicinale del martinello	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	835
vicinale della borra	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		1	692

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
vicinale della buca	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	9		4	1.925
vicinale della tommasina	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	CR	LE	5		1	1.566
vicinale delle calvane	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	500
vicinale di sgurano	NC	APU	VV	PRP	VV	PRP	PAM	LE	8		1	1.504

## strade private

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
VIA A. GRAMSCI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	60
VIA A. SABATTINI	PR	PC	PR	PC	PR	PA/PC	CR	INT	0		3	580
VIA A.DE GASPERI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		4	382
VIA ABRUZZO	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		3	303
VIA C.A.DALLA CHIESA	NC	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	532
VIA C.MASINI	NC	APU	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	792
VIA CASELLA	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	1.323
VIA DELL'ARTIGIANATO	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA INFERIORE	1	164
VIA DELL'ARTIGIANATO	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA SUPERIORE	1	370
VIA E. VENTURA	NC	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA SINISTRA	1	480
VIA F. TEDESCHI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA DESTRA	1	419
VIA F.BEGHELLI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	a realizzazione CUT11	1	95
VIA F.BEGHELLI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	DA BADIA A CA' DE' MAZZOLI	1	644
VIA FOSSE ARDEATINE	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	248
VIA G. ZOCCA	NC	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA DESTRA	1	142
VIA G.BETTINI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		2	717
VIA G.DI VITTORIO	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		3	819
VIA G.ROMAGNOLI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA INFERIORE	1	108
VIA G.ROMAGNOLI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA SUPERIORE	2	255
VIA GIUSEPPE VENTURI	NC	APU	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	1.038
VIA GUARDA	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		4	1.061
VIA GUARINO VENTURI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA DESTRA	2	445
VIA I PIOPI	PR	PC	PR	PC	PR	PA/PC	CR	INT	0		7	525
VIA I. BANDIERA	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	DOPO PODERE ESIO	1	642
VIA L.CAVALLI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	245
VIA LAVINO	NC	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA IN LOCALITA' PEDANIA	1	92
VIA LOMBARDIA	PR	PA	PR	PA	VV	PRP	PAM	LE	9	accordo con privati	1	761
VIA M.L.KING	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		2	752
VIA M.OSTI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	110
VIA MARZABOTTO	PR	PA	PR	PA	VV	PRP	CR	LE	7	accordo con privati	2	978
VIA P.TOGLIATTI	NC	APU	PR	PA	PR	PA/PC	CR	LUC	0	PRIMA TRAVERSA SINISTRA	1	109
VIA PAPA GIOVANNI XXIII	PR	PC	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	52
VIA PAPA GIOVANNI XXIII	PR	PC	PR	PC	PR	PA/PC	CR	INT	0		5	504
VIA S.ALLENDE	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	171
VIA S.BIGNAMI	NC	APU	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	PRIMA TRAVERSA DESTRA	1	106
VIA S.BIGNAMI	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	PRIMA TRAVERSA SINISTRA	1	100

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
VIA SAN MARTINO	NC	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	ULTIMA TRAVERSA SINISTRA	1	111
VIA SARDEGNA	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	116
VIA SICILIA	PR	PA	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0		1	219
VIA TRENINO ALTO ADIGE	PR	PA	PR	PA	VV	PRP	PAM	LE	8	accordo con privati	1	666
VIA VALLE D'AOSTA	NC	APU	PR	PA	PR	PA/PC	CR	INT	0	TRAVERSA DESTRA	1	88

## strade comunali di previsione

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
di prg:gullini-caduti della liberta	NC	-	NC	-	CC	PUB	CR	LUC	2	ad opera realizzata	1	80
P.ZZA CASE BONAZZI	NC	APU	NC	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	a fine pdr case bonazzi	4	172
P.ZZA CASE BONAZZI	NC	APU	NC	PUB	CC	PUB	PED	LUC	2	a fine pdr case bonazzi	7	241
sentiero b.v. rosario san lorenzo	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	PED	LUT	3	ad opera completata	1	274
sentiero del castagneto	NC	PA	NC	PA	CC	PUB	PED	LUC	4	a realizzazione CUT07	1	97
VIA 2 AGOSTO 1980	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	accordo con i privati	2	650
VIA BACCHELLO	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUS	2	a fine pp bacchello	1	274
VIA BORGOTTO	VV	PRP	VV	PRP	CC	PUB	CR	LE	3	VERSO TORRENTE LAVINO; intervento straordinario	2	2.736
VIA CADUTI VIA FANI	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUP	2	DA VIA 2 AGOSTO A CASE BONAZZI; acc. con i privati	2	258
VIA DELL'ARTIGIANATO	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUS	2	a fine pp bacchello	2	222
VIA F.BEGHELLI	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUT	3	a realizzazione CUT11	1	105
VIA I.CALVINO	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUC	3	PRINCIPALE; a fine pp montepastore	2	262
VIA I.CALVINO	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUC	4	VERSO PEDONALE; a fine pp montepastore	1	63
VIA I.CALVINO	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUT	2	VERSO CAMPO SPORTIVO; a fine pp montepastore	1	201
VIA I.CALVINO	NC	PC	NC	PUB	CC	PUB	PED	LUC	4	PEDONALE PER VIA LAVINO; a fine pp montepastore	1	59
VIA LANDA	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUT	4	TRAVERSA LOGHETTO; a realizzazione CUT05	1	50
VIA MARCHE	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUC	2	accordo sovracomunale	1	106
VIA O.VENTURI	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUC	2	intervento straordinario e accordo con i privati	1	94
VIA O.VENTURI	NC	APU	VV	PUB	CC	PUB	CR	LUC	4	intervento straordinario e accordo con i privati	1	128
VIA R.GUTTUSO	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUC	2	a fine pp montepastore	1	144
VIA RONCA	VV	PRP	VV	PRP	CC	PUB	CR	LE	2	DA CASA CARDI A VIA BONZARA; Int. straordinario	1	1.239
VIA TOSCANA	NC	APU	NC	APU	CC	PUB	CR	LUC	2	ARCO OVEST; a fine pp oca	1	305

## strade vicinali di previsione

NOME	CLAS PREC	USO PREC	CLAS ATT	USO ATT	CLAS FIN	USO FIN	UTILIZZO	CIRC CDS	CLASSE	NOTE	nr ARCHI	LUNGEZZA m
di prg:braglie-buca di m.s.g.	NC	PA	NC	PA	VV	PRP	PAM	LE	8	ad opera realizzata	1	534
percorso la stalla	NC	PA	NC	PA	VV	PRP	PED	LUC	7	a fine pp la stalla	1	106
TIGLI (VIALE DEI)	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUT	6	a fine pp i tigli	1	253
VIA A. SPINELLI	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUC	7	STRADA PRINCIPALE; a fine pp magnolie	7	307
VIA A. SPINELLI	NC	APU	NC	PRP	VV	PRP	PED	LUC	7	PEDONALE PARALLELO ALLA CARRABILE; a fine pp	1	122
VIA A. SPINELLI	NC	APU	NC	PRP	VV	PRP	PED	LUC	7	PEDONALE VERSO VIA VENETO; a fine pp magnolie	1	35
VIA A.SCHWAITZER	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LE	5	DA VIA BASILICATA A CEN. ABITATO; a fine pl sartora	1	135
VIA A.SCHWAITZER	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUP	5	a fine pl sartorano	1	92
VIA A.SCHWAITZER	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUP	5	DENTRO CENTRO ABITATO; a fine pl sartorano	2	1.127
VIA DEL PORTONE	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUC	5	STRADA PRINCIPALE; a fine pp portone	10	401
VIA DEL PORTONE	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUT	5	TRAVERSE; a fine pp portone	7	459
VIA DEL PORTONE	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	PED	LUC	7	COLLEGAMENTI PEDONALI; a fine pp portone	9	313
VIA F. MITTERAND	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LE	7	a fine pp rio tradito	1	212
VIA FLEMING	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUP	5	a fine pl sartorano	1	432
VIA G. ZOCCA	NC	APU	NC	PRP	VV	PUB	CR	LUT	6	accordo con privati	2	121
VIA G.ROMAGNOLI	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LE	5	PRIMA TRAVERSA DESTRA; a fine pp la piazzetta	1	111
VIA LAVINO	NC	PA	NC	PA	VV	PRP	CR	LUC	5	TRAVERSA BADIA; a fine pp la stalla	1	85
VIA LOMBARDIA	PR	PA	PR	PA	VV	PRP	PAM	LE	9	accordo con privati	1	761
VIA MARZABOTTO	PR	PA	PR	PA	VV	PRP	CR	LE	7	accordo con privati	2	978
VIA S.BIGNAMI	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUT	5	SECONDA TRAVERSA SINISTRA; a fine pp castagneto	1	165
VIA S.BIGNAMI	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUT	5	TERZA TRAVERSA SINISTRA; a fine pp la vigna	4	282
VIA S.BIGNAMI	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	PED	LUC	7	QUARTA TRAVERSA SINISTRA; a fine pp la vigna	2	152
VIA S.ORTENSI	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUP	5	a fine pl sartorano	3	583
VIA TRENINO ALTO ADIGE	PR	PA	PR	PA	VV	PRP	PAM	LE	8	accordo con privati	1	666
VIA VENEZIA	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUC	6	accordo con privati	1	241
VIA VERONA	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUC	7	DA VIA LAVINO A VIA SPINELLI; a fine peep colombara	1	59
VIA VERONA	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUC	7	PRIMA TRAVERSA SINISTRA; a fine peep colombara	3	111
VIA VERONA	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	CR	LUT	7	TRAVERSA SUPERIORE; a fine peep colombara	1	139
VIA VERONA	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	PED	LUC	7	PRIMA TRAVERSA PEDONALE; a fine peep colombara	1	64
VIA VERONA	NC	APU	NC	APU	VV	PRP	PED	LUC	7	SECONDA TRAV. PEDONALE; a fine peep colombara	1	69

## GIURISPRUDENZA.

### Sulla classificazione e la conservazione.

**1** - L'iscrizione delle strade negli appositi elenchi (che richiede l'accertamento dell'uso pubblico e la sua destinazione alla funzione di collegamento di parti del territorio comunale), secondo la procedura prevista dalle leggi in materia, ha carattere meramente dichiarativo e non costitutivo, cosicché l'iscrizione stessa crea una presunzione di appartenenza della strada all'ente cui essa è attribuita, presunzione che può essere vinta con la prova contraria della sua natura privata e dell'inesistenza di un diritto di godimento da parte della collettività. – Cass., sez.II, 17 marzo 1995, n.3117, Soc. Laterpulia Cirulli c. com. Celenza Valfortore, in Mass., 1995.

**2** - Gli art. 8 e 121.12 febbraio 1958 n.126 (ora abrogati dall'art.231 d.leg. 30 aprile 1992 n.285) si limitano a dettare il procedimento di classificazione e declassificazione delle strade comunali senza affatto escludere la possibilità che la demanializzazione di queste strade si verifichi, senza l'adempimento delle previste formalità, per effetto di univoci e concludenti atti della p.a. incompatibili con la volontà di destinazione del bene all'uso pubblico – Cass., sez.II, 30 luglio 1993, n.8520, Laurenzi c. Ciotti, in Mass., 1993.

**3** - Le delibere di classificazione, adottate dal consiglio comunale ai sensi dell'art. 7 e 8 l.12 febbraio 1958 n. 126, non costituiscono titolo idoneo ad attribuire carattere demaniale alla strada; l'atto di classificazione non ha, infatti, altro effetto costitutivo se non è quello circoscritto di determinare l'assegnazione della strada alla rispettiva classe.

**4** - L'art.22, 3° comma, L. 20 marzo 1865 n.2248 all. *F*, stabilisce una presunzione *iuris tantum* di demanialità anche agli effetti degli art. 879, 2° comma e 905, 3° comma, c.c., rispetto alle piazze, agli spazi ed ai vincoli all'interno delle città, adiacenti alle strade comunali o aperti sul suolo pubblico, che ammette la prova contraria circoscritta all'esistenza di consuetudini che escludano la demanialità per tipo di aree cui faccia parte quella considerata, o di convenzioni che ne attribuiscono la proprietà ad un soggetto diverso dal comune, o alla natura privata della proprietà dell'area stessa.

**5** - Il mero dato toponomastico è insufficiente ad attribuire ad una strada carattere pubblico, atteso che, per l'attribuzione del carattere di demanialità comunale ad una privata, è necessario che con la destinazione della strada all'uso pubblico concorra l'intervenuto acquisto, da parte dell'ente locale, della proprietà del suolo relativo, non bastando l'iscrizione della via negli elenchi delle strade comunali, giacché tale iscrizione ha mero valore dichiarativo e ricognitivo, e non costitutivo. – C. Stato, sez.V, 14 luglio 1995, n.1076, Soc. Rocasa c. Cond. L'avventura, in Con. Stato, 1995, I, 1076 (m).

**6** - Illegittimamente il comune al fine dichiarato di realizzare opere di urbanizzazione in un contesto di case abusive, dispone l'inclusione nell'elenco delle strade demaniali di un'area di proprietà privata anziché procedere all'espropriazione dell'area stessa per destinarla a pubblica via. – T.a.r. Sicilia, sez. I, 28 ottobre 1993, n. 989, Aiello c. Com. Ficarazzi, in Giur. Amm. Sic., 1993, 848.

**7** - I provvedimenti sindacali di autotutela possessoria (emanati ai sensi dell'art.378 l. 20 marzo 1865 n. 2248 all. *F*, ovvero a norma degli art. 15 e 17 d.l.l.gt. 1 settembre 1918 n. 1446) ben possono essere emanati anche quando da tempo la strada non sia stata utilizzata dalla collettività ed anche quando sia diventata "impraticabile al carreggio". – C. Stato, sez.V, 7 aprile 1995, n.522, Mosca c. Com. Tarquinia, in Cons. Stato, 1995,I,514; Giornale dir. Amm., 1995, 902, n. Ninni; Foro amm.,1995, 892; Giur. It., 1995, III, 1, 625.

**8** - Di fronte a sconfinamento effettuato da privati su strada comunale con conseguente invasione di sedime pubblico, la p.a. ha il potere di agire in via amministrativa per la tutela dei propri beni ed a tale fine non è tenuta a rivolgersi alla autorità giudiziaria; infatti appartiene alla p.a. il potere di autotutela possessoria *iuris publici* di cui costituiscono espressione l'art. 378 l. N. 2248 all. *F*) del 1865 e l'art. 191 n. 2359 del 1865.

**9** - L'intervento della p.a. in via di autotutela è sufficientemente motivato dalla riscontrata invasione del sedime pubblico e non necessita di ulteriore motivazione in ordine all'interesse pubblico che s'intende tutelare. – T.a.r. Liguria, sez.I, 27 marzo 1992, n. 159, Picedi c. Com. Arcola, in Riv. giur. polizia locale, 1993, 198.

## **GIURISPRUDENZA.**

### **Sulle strade Comunali**

**1** - Al fine di determinare l'apparenza di una strada al demanio comunale, costituiscono indici di riferimento, oltre che l'uso pubblico, cioè l'uso da parte di un numero indeterminato di persone (il quale, isolatamente considerato, potrebbe indicare solo una servitù di passaggio), la ubicazione della strada all'interno dei luoghi abitati, l'inclusione nella toponomastica del comune, l'apposizione della numerazione civica, il comportamento della p.a. nel settore dell'edilizia e dell'urbanistica e l'assoggettamento dei cittadini alla prassi determinata da tale comportamento (presupponente la natura pubblica della strada) per converso, non può ritenersi elemento da solo sufficiente l'inclusione o rispettivamente la mancata inclusione nell'elenco delle strade comunali, stante la natura dichiarativa e non costitutiva dell'elenco anzidetto. – Cass., sez. III, 5 luglio 1994, n.6337, Com. Cirimido c. Soc. Peverelli, in Mass., 1994.

**2** - Nonostante il difetto dell'iscrizione di una strada nell'elenco delle strade comunali, l'appartenenza della strada stessa all'ente pubblico territoriale può essere desunta da una serie di elementi presuntivi aventi i requisiti di gravità, precisione e concordanza prescritti dall'art.2729 c. c., quali, in particolare, le risultanze delle mappe del catasto. – Cass., sez. II, 17 marzo 1995, n.3117, Soc. Laterpulia civulli c. Com. Celenza Valfortore, in Mass., 1995, 702.

**3** - La norma di cui l'art. 22, 1. 20 marzo 1865 n.2248 all. F, ha inteso stabilire una presunzione legale di appartenenza alle strade comunali dei luoghi che sono a queste adiacenti e che sboccano o sono in comunicazione diretta con il suolo pubblico, presunzione dipendente dal carattere di pertinenze delle strade stesse a tali spazi attribuibile, salva la vincibilità, attraverso la prova della preesistenza della natura privata del suolo in concessione. – Cass., sez. II, 1 dicembre 1994, n.10309, Benevento c. D'Avanzo, in Mass., 1994.

**4** - Ai sensi dell'art. 22 1. 20 marzo 1865 n.2248, allegato F, qualora l'accesso di una strada a quella comunale sia oggetto di uno specifico diritto del proprietario della prima, la chiusura dello stesso può essere disposta dal comune, per la tutela del pubblico interesse, ma – a differenza di senza le licenze di cui all'art.4 r.d. 8 dicembre 1933 n. 1740, nei quali il comportamento dell'amministrazione integra gli estremi di un atto di autotutela – è, a tal fine, sempre necessario un apposito provvedimento di carattere ablatorio (e quindi con tutte le garanzie previste a tutela del diritto soggettivo sacrificato) oppure un provvedimento contingibile ed urgente, in mancanza del quale il comportamento dell'amministrazione che abbia determinato la rimozione o l'alterazione della posizione del privato si risolve in attività materiale assoggettata alle norme di diritto comune, così da essere perseguibile davanti al giudice ordinario, anche azioni di nunciazione o cautelari ex art. 700 c.p.c. – Cass., sez.un., 29 gennaio 1993, n.1151, Pepe c. Com. Taranto, in Mass., 1993.



## GIURISPRUDENZA.

### Sulle strade Vicinali

1 - Al fine di destinare una strada privata all'uso pubblico, occorre che la medesima sia idonea a soddisfare le esigenze della collettività, ossia di un numero indeterminato di cittadini: tale circostanza non ricorre qualora la strada, ancorché costituente prolungamento di una via pubblica, termini bruscamente dopo un breve tratto, in prossimità dei terreni ineditati e senza alcun altro collegamento con la viabilità comunale. – T.a.r. Friuli – Venezia Giulia, 30 settembre 1992, n. 397, Bolzanello c. Com. Pordenone, in Riv. Giur. Edilizia, 1993,I, 404.

2 - Le strade vicinali assoggettate a pubblico transito sono equiparate alle strade pubbliche in senso proprio e sottoposte al regime giuridico di queste ultime per quanto riguarda sia l'escursione dalla disciplina delle distanze nelle costruzioni (art. 879 c. c.), sia l'operatività del principio stabilito in materia di possesso di beni demaniali dall'art. 1145,2° comma c.c., in base al quale è ammessa l'azione di spoglio nei rapporti fra privati, mentre l'azione di manutenzione è concessa soltanto quando si tratti di facoltà che possono formare oggetto di concessione della p.a. – Cass., sez.II, 19 febbraio 1993, n.2025, Finestauri c. Baiocco, in Mass., 1993.

3 - Il sindaco, se *motu proprio* emana un provvedimento assumendo che una strada vicinale non iscritta nei relativi elenchi è soggetta al pubblico transito (e dunque ne dispone la riapertura), deve porre a base dell'atto idonei accertamenti (anche dichiarazioni testimoniali) da cui risulti un titolo di acquisto del relativo diritto da parte della collettività.

4 - L'assoggettamento di una strada privata a servitù di uso pubblico non implica la facoltà dei proprietari frontisti di aprire accessi diretti dai loro fondi su detta strada privata, comportando ciò un'utilizzazione di essa più intesa e diversa, non riconducibile nel contenuto dell'indicata servitù. – Cass.,sez. II, 24 marzo 1993, n. 3525, Nasti c. Murolo, in Mass., 1993.

5 - Le strade vicinali sono equiparate alle strade pubbliche in senso proprio, ed assoggettate al regime giuridico di queste per quanto attiene alla disciplina delle distanze relative alle costruzioni. – Cass.,sez. II, 19 febbraio 1993, n.2025, Finestauri c. Baiocco, in Riv. Giur. Edilizia, 1994,I, 517.

6 - Gli elenchi delle strade vicinali devono essere redatti obbligatoriamente ed hanno l'efficacia giuridica probatoria sancita per tutti gli elenchi delle strade dall'art. 201. 20 marzo 1865 n.2248 all.F.

7 - L'iscrizione nell'elenco delle strade vicinali soggette a pubblico transito comporta un elenco presuntivo della sussistenza del diritto di transito, superabile in senso contrario solo in sede di giurisdizione ordinaria; pertanto, l'iscrizione nell'elenco giustifica l'emanazione dei provvedimenti sindacali di ripristino dell'uso pubblico della strada, quale esercizio di tutela possessoria *iuri publici*, quando sono state realizzate opere che impediscono la sua utilizzazione da parte della collettività.

8 - La circostanza che la strada sia inserita negli elenchi delle strade vicinali costituisce prova, sia pure in via presuntiva, dell'uso pubblico; d'altra parte, l'assenza nella strada di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, quali fognature e acquedotti, nonché l'inesistenza di onere di manutenzione da parte del comune, non costituiscono prova contraria; ciò in quanto, da una parte, l'esistenza di dette opere di urbanizzazione non costituisce un necessario presupposto della destinazione all'uso pubblico, e, dall'altra, solo per le strade vicinali più importanti la manutenzione incombe anche al comune, oltre agli utenti. – Cons. giust. Amm. Sic., sez. giurisdiz., 14 agosto 1995, n.291, Famularo c. Com. Lipari, in Giur. amm. sic., 1995, 482 (m).

9 - Le servitù di pubblico passaggio sulle strade vicinali possono estinguersi solo per effetto di un comportamento della p. a. incompatibile col persistere dell'asservimento del bene privato a pubblici interessi, sia esso esplicitato in apposito provvedimento o risulti da fatti concludenti, quali l'acquiescenza di fronte all'usurpazione del privato o ad atti impeditivi da lui posti in essere, alla cui contestazione, anche in sede giudiziale, è peraltro, legittimato, *uti singulus* ed in nome proprio, qualsiasi cittadino della collettività rappresentata dalla detta amministrazione e nel cui interesse la servitù è stata costituita. – Cass., sez. II, 26 febbraio 1994, n. 1956, Santurbano c. Perfetti, in Arch. Circolaz., 1994, 728.

## GIURISPRUDENZA.

### Sulle vie agrarie

1 - La via agraria è quella strada privata che i proprietari dei fondi latitanti hanno aperto e mantengono per loro esclusivo uso, cioè per transitarvi secondo le esigenze della coltivazione e dell'industria agricola; essa viene formata mediante conferimento di suolo o di altro apporto dei vari proprietari in guisa da dar luogo ad una comunione, avente le caratteristiche di una *communio incidens*, per la quale il godimento della strada non è *iure servitutis* ma *iure proprietatis*, e, pur avendo, di regola, fondi fronteggianti, non è escluso che possa essere utilizzata, in relazione alla situazione dei fondi ed alla necessità del tracciato, da più fondi in consecuzione, fermo restando, anche in questa ipotesi, il principio che essa possa servire a tutti i proprietari dei fondi in tutte le direzioni, onde ciascuno ne abbia per tutta la sua lunghezza la proprietà pro indiviso. – Cass., sez. II, 15 aprile 1994, n. 3536, Ferrari c. Isolani, in Arch. Cicolaz., 1994, 959.

2 - La formazione di una via agraria *ex collatione privatorum agrorum* – cioè il fatto che il suo sedime facesse parte in origine dei fondi dei proprietari latitanti e sia stato da essi distaccato e conferito, appunto, allo scopo di creare una strada – può essere dimostrata, al pari di ogni altra *communio incidens* anche con testimoni o con presunzioni desumibili dal prolungato uso pacifico della strada da parte di tutti i proprietari di detti fondi, dalle caratteristiche dei luoghi, dalle esigenze di comunicazione e coltura dei fondi attraversati (nella specie, la suprema corte, in applicazione del principio enunciato, ha confermato la sentenza di merito, la quale aveva riconosciuto alla parte la comproprietà della strada, in quanto essa era stata sempre indicata nei atti notarili come una delle “coerenze” degli immobili trasferiti, distinta dai fondi vicini e, quindi, oggetto di passaggio *iure proprietatis* e non *iure servitutis*). – Cass., sez. II, 19 ottobre 1994, n.8534, Soc. Milanopiù c. Girola, in Mass.,1994.