

Si bien la definición de los itinerarios de recolección es considerada un proceso de sentido común y dinámico, que debe ser revisado periódicamente, el cual implica una serie de pruebas sin normas fijas que puedan aplicarse a todas las situaciones CEMPRE (1998) y Tchobanoglous (2002), proponen los siguientes criterios:

1. Inicio de recolección cerca del estacionamiento y término de la recolección cerca del área de descarga. Los itinerarios deben ser diseñados, de tal forma que el último punto de recolección se encuentre lo más cercano posible al sitio de disposición final.
2. La recolección debe ser continua, es decir, el recorrido debe realizarse en los dos lados de la vía. Sin embargo, en las vías anchas, de doble flecha y de tráfico intenso, el recorrido se deberá hacer dos veces en sentidos opuestos, para evitar que el personal deba cruzar permanentemente la vía.
3. Deben tenerse en cuenta las características del sistema de recolección, como, por ejemplo, el número de funcionarios y el tipo de vehículo utilizado.
4. En la medida de lo posible, los itinerarios deben ser diseñados de tal forma que empiecen y finalicen cerca de las calles principales, tomando como los bordes del itinerario, las barreras topográficas y físicas.
5. En zonas de colinas, los itinerarios deben comenzar en la parte más alta y continuar cuesta abajo mientras se cargan los residuos. Es decir, la recolección debe ser en bajada, cuando se realiza en vías con pendiente, para ahorrarle esfuerzo tanto al personal como al vehículo.
6. La recolección de residuos en zonas de congestión vial debe realizarse a una hora del día tan temprana como sea posible.
7. La recolección de residuos en los puntos donde se generan cantidades pequeñas debe realizarse en un solo viaje.
8. En ciudades con predominancia de calles de mayor longitud en un sentido, se recomienda realizar el recorrido sobre estas, de este modo se reduce la exposición de la población a los ruidos producidos por la recolección.

