



COMUNE DI RECANATI

Dal Piano del Traffico al Piano Urbano della Mobilità sostenibile di Recanati



Strategie e azioni per una Recanati Sostenibile

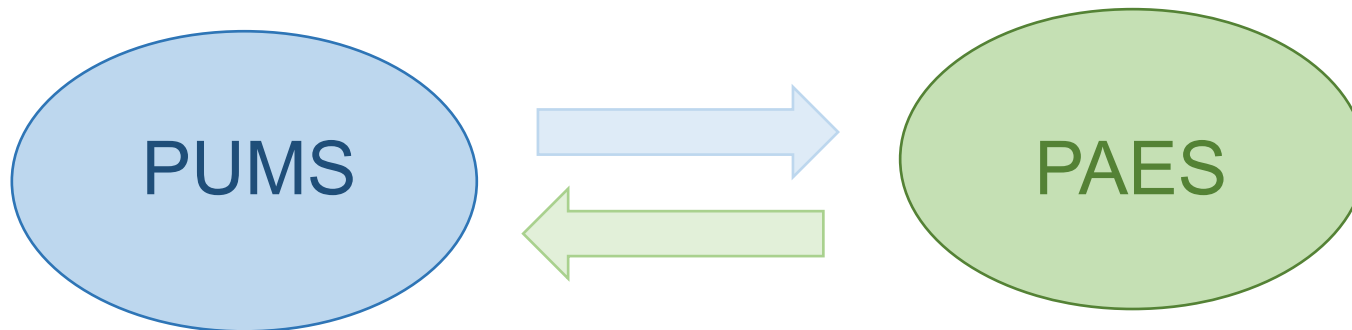
Piano per Adozione

Novembre 2023

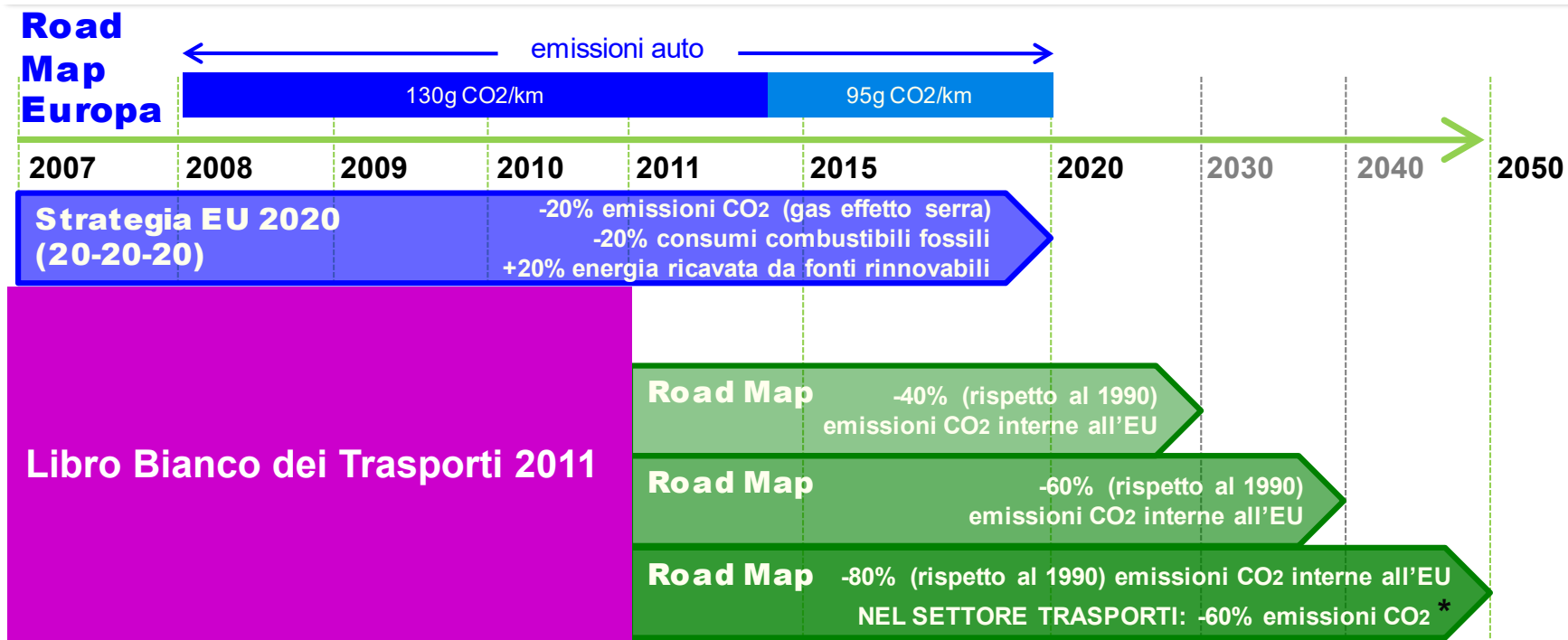


Piano della mobilità sostenibile di Recanati e riduzione della Co2

GLI OBIETTIVI EUROPEI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2



IL PUMS e il PAES si occupano della RIDUZIONE EMISSIONI di CO₂



LA COERENZA DEL PUMS DI RECANATI CON I PIANI SOVRAORDINATI

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** è un importante strumento di pianificazione della mobilità che mette insieme le azioni già realizzate, quelle in corso e ne programma di nuove, con un orizzonte di medio e lungo termine.

Il **PUMS** di Recanati è coerente e si allinea ai Piani Sovrordinati a livello Regionale, Comunale e sovracomunale

A livello Comunale, i piani che interessano l'area di studio sono

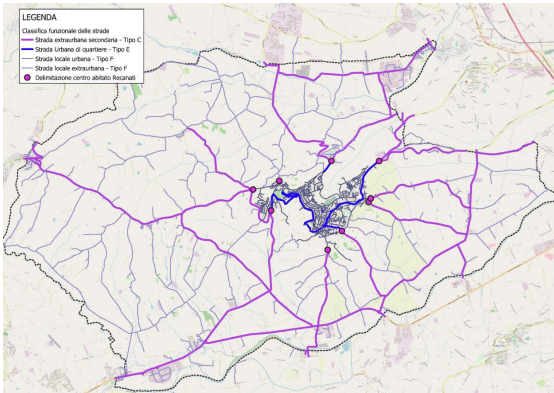
Il Piano particolareggiato del centro storico

Nuova bretella stradale di collegamento della Zona Industriale Squartabue di Recanati e la SP.3

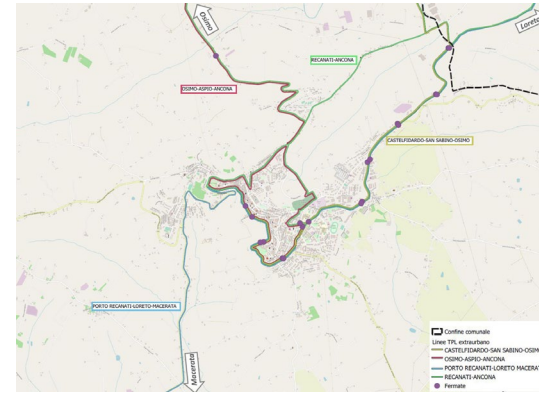
La rete ciclabile della Regione Marche: la Ciclovía del Musone e del Potenza

OFFERTA DI RETI E SERVIZI DI TRASPORTO

1. Rete stradale esistente e gerarchizzazione (Classificazione funzionale delle strade)



- Fonti S. Lorenzo SS.77
- Palazzo Bello
- Z.I. Mattei - Cimitero
- Piazzale Europa
- Viale C. Battisti
- Z. Fratesca - S. Francesco
- Castelnuovo
- Castelnuovo Chiesa
- Le Grazie (Supermercato)
- Via Passionisti
- Rotatoria Costa Del Ricchi
- Le Grazie SS.77
- Castelnuovo
- Z. Fratesca - S. Francesco
- Piazza Leopardi (**Centro Storico**)
- Montemorello (**Ospedale**)
- Fonti S. Lorenzo
- Palazzo Bello
- Z.I. Mattei - Cimitero
- Piazzale Europa



2. Rete e servizi di trasporto pubblico: la rete urbana e extraurbana di Recanati

3. Il sistema della sosta a Recanati

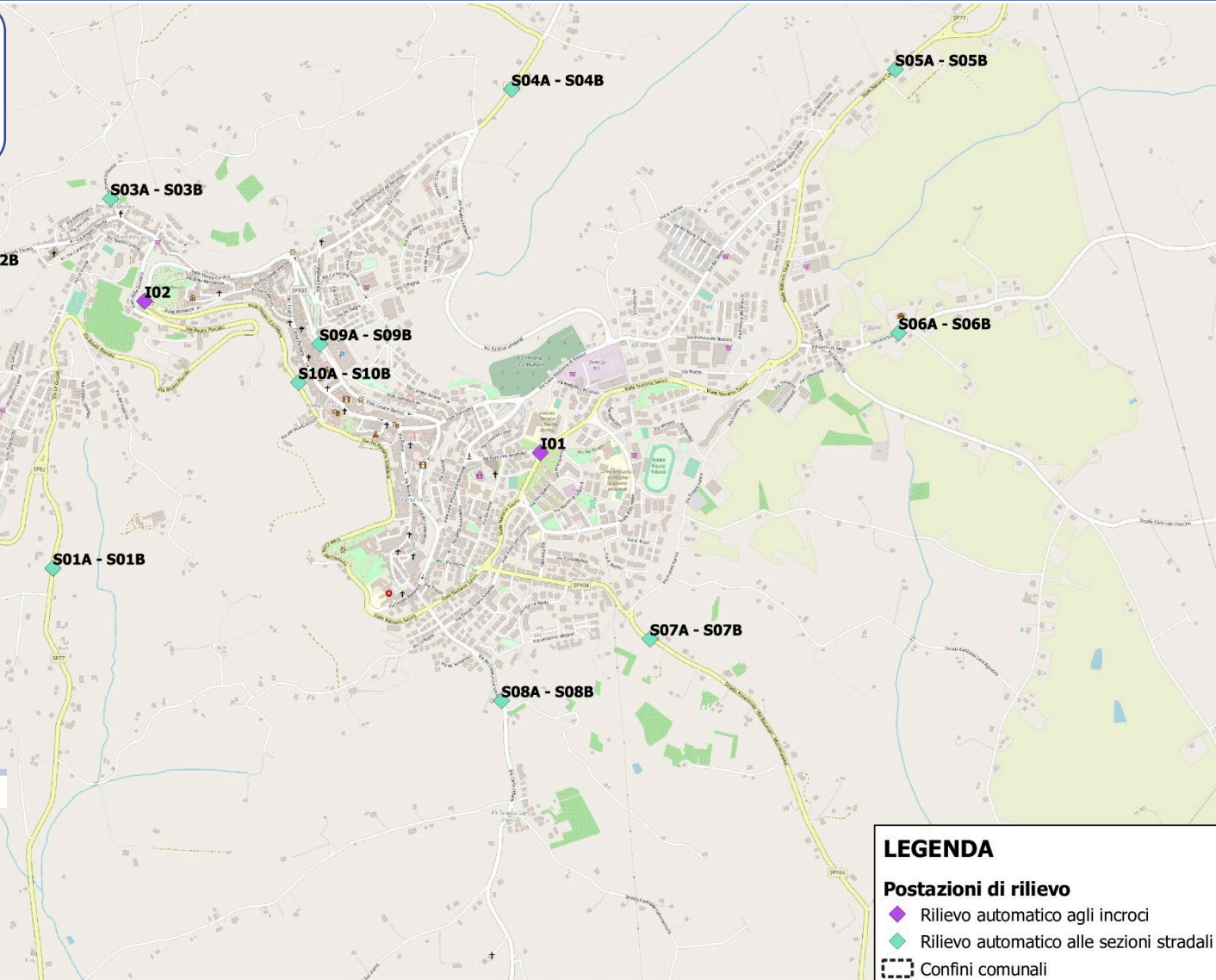
4. Zone protette dal traffico veicolare a Recanati

LA RICOSTRUZIONE DELLO STATO ATTUALE

Sintesi delle indagini condotte

IL CONTEGGIO DEI FLUSSI DI TRAFFICO E' STATO EFFETTUATO IN 18 SEZIONI E 2 INCROCI

N.	Sezione	Direzione	Metodologia rilievo
S01A	SS77	Ingresso Recanati	1 Radar
S01B	SS77	Uscita Recanati	
S02A	SP82	Ingresso Recanati	1 Radar
S02B	SP82	Uscita Recanati	
S03A	Via Porta d'Ostimo	Ingresso Recanati	1 Radar
S03B	Via Porta d'Ostimo	Uscita Recanati	
S04A	SP105	Ingresso Recanati	1 Radar
S04B	SP105	Uscita Recanati	
S05A	SS77	Ingresso Recanati	1 Radar
S05B	SS77	Uscita Recanati	
S06A	Contrada Chiarino	Ingresso Recanati	1 Radar
S06B	Contrada Chiarino	Uscita Recanati	
S07A	SP Recanati-Montelupone	Ingresso Recanati	1 Radar
S07B	SP Recanati-Montelupone	Uscita Recanati	
S08A	Via Carlo Urbani	Ingresso Recanati	1 Radar
S08B	Via Carlo Urbani	Uscita Recanati	
S10A	Viale Filippo Corridoni	Ingresso Recanati	1 Radar
S10B	Viale Filippo Corridoni	Uscita Recanati	



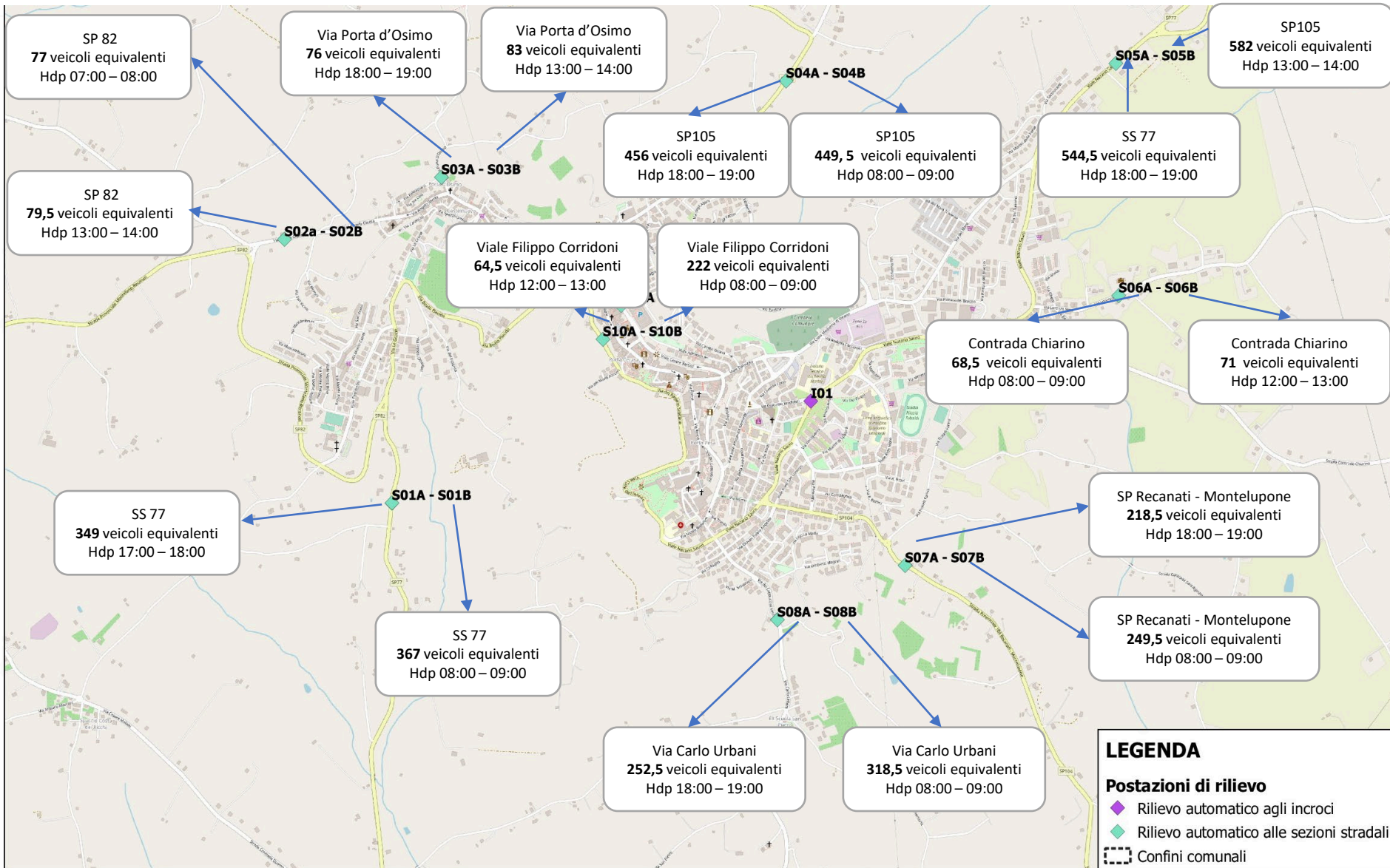
LEGENDA

Postazioni di rilievo

- ◆ Rilievo automatico agli incroci
- ◆ Rilievo automatico alle sezioni stradali
- Confini comunali

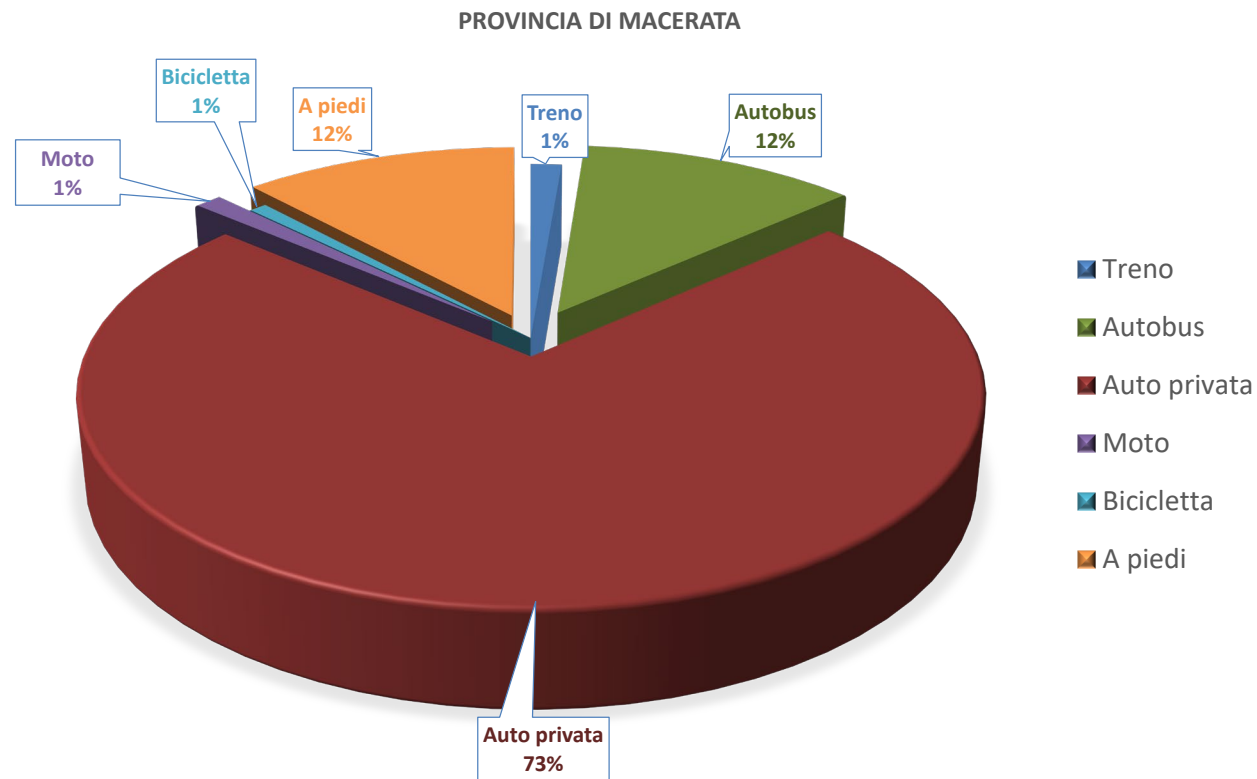
I RISULTATI DELLE INDAGINI CONDOTTE:

Numero Veicoli Equivalenti nell'ora di punta (Giorno ferialo Martedì 27 Aprile 2021)



RIPARTIZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

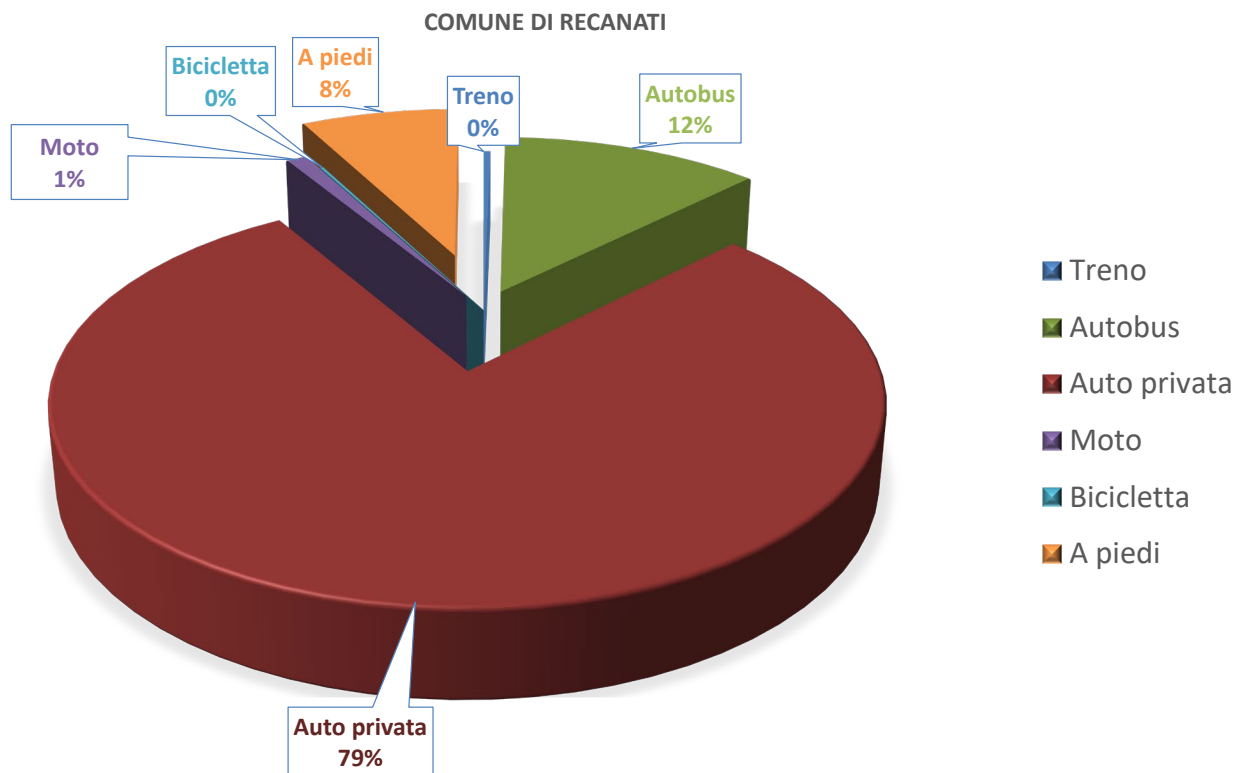
RIPARTO MODALE PER GLI SPOSTAMENTI DA/PER LA PROVINCIA DI MACERATA



Treno	2.283	1,3%	Motorizzati	87,43%	Pubblico	13,32%
Autobus	20.878	12,0%			Privato	74,11%
Auto privata	126.870	73,0%				
Moto	2.006	1,2%	Non motorizzati	12,57%		
Bicicletta	1.296	0,7%				
A piedi	20.572	11,8%				

RIPARTIZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

RIPARTO MODALE PER GLI SPOSTAMENTI DA/PER IL COMUNE DI RECANATI



Treno	52	0,3%	Motorizzati	92,23%	Pubblico	12,54%
Autobus	2.049	12,2%			Privato	79,69%
Auto privata	13.193	78,7%				
Moto	158	0,9%				
Bicicletta	26	0,2%	Non motorizzati	7,77%		
A piedi	1.276	7,6%				

AZIONI DI MOBILITA' SOSTENIBILE A RECANATI

AZIONE 1: Analisi dell'incidentalità – confronto con i dati rilevati nel PGTU e possibili soluzioni

AZIONE 2: Interventi sulla rete stradale da ultimo miglio con schemi di rotatorie e fattibilità di nuove viabilità

AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

AZIONE 4: Politiche di indirizzamento al parcheggio Centro Città 2.0 e studio di una viabilità di accesso diretta

AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati: mobilità dolce in ambito urbano e cicloturismo

AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

AZIONE 7: Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale

AZIONE 8: City logistics ed e-commerce

AZIONE 9: Problematica Collegamento Zona Commerciale Squartabue e Zona Sambucheto

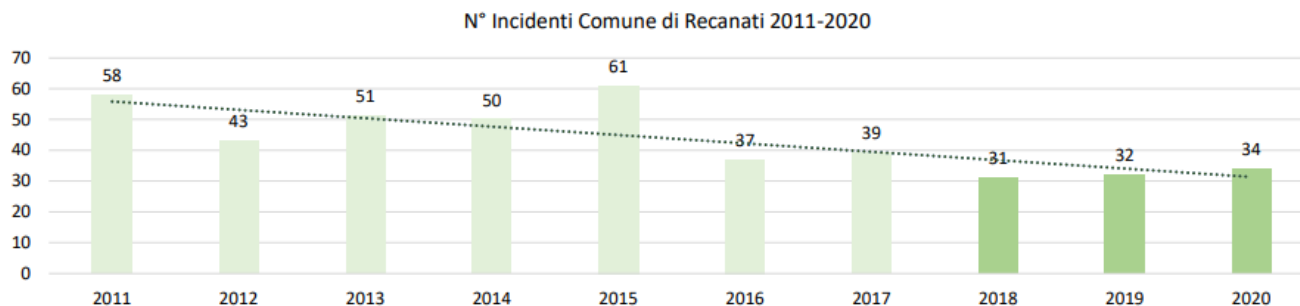
**AZIONI DI
FASE I E FASE II**

**AZIONI DI
FASE III E FASE IV**



AZIONE 1: Analisi dell'incidentalità – confronto con i dati rilevati nel PGTU e possibili soluzioni

Sono stati analizzati i dati forniti dal comune riguardo all'ultimo decennio 2011-2020. Si osserva che nell'ultimo decennio il numero degli incidenti ha seguito un trend discendente, soprattutto dopo il 2015. **Analizzando l'ultimo triennio 2018-2020, tuttavia si evince che, il numero degli incidenti, seppur di poche unità, è in crescita.** In particolare, nel 2020 si è avuto un aumento del 6,3% rispetto all'anno precedente nonostante l'emergenza sanitaria da Covid-19, e le conseguenti restrizioni degli spostamenti, avrebbero dovuto comportare una diminuzione degli incidenti.



N° Incidenti stradali nel comune di Recanati negli anni 2011-2020
(Elaborazione Sintagma, dati forniti dal Comune di Recanati)

Strada	DESCRIZIONE	Strategia suggerita dal PUMS
VIA N. SAURO	Asse viario di cintura esterno al centro storico	Interventi finalizzati alla fluidificazione e messa in sicurezza mediante la previsione di un sistema di rotatorie e di una "Place Traversante"
VIA CUPA MADONNA DI VARANO	Asse viario di accesso al cimitero	Interventi finalizzati alla riduzione della velocità dei flussi di traffico motorizzati mediante la previsione di una "Place Traversante"

Nodo	TIPO DI INTERSEZIONE	Strategia suggerita dal PUMS
VIA N. SAURO-VIALE A. MORO	Incrocio	Da adeguare secondo il D.M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"

AZIONE 1: Analisi dell'incidentalità – confronto con i dati rilevati nel PGTU e possibili soluzioni

Recenti sviluppi sull'incidentalità a Recanati e ulteriori nodi da attenzionare

La Comandante della Polizia Locale ha posto l'attenzione su un numero di incidenti crescente nell'ultimo triennio (il bilancio degli incidenti avvenuti nel 2022 si chiuderà con un valore di circa 150). Questo è in linea con quanto era stato già evidenziato nell'analisi dei dati tra il 2018 e il 2020, anzi vi è un aggravio della situazione se consideriamo i periodi di restrizione avuti tra il 2020 e il 2021 quando la circolazione veicolare era minima.

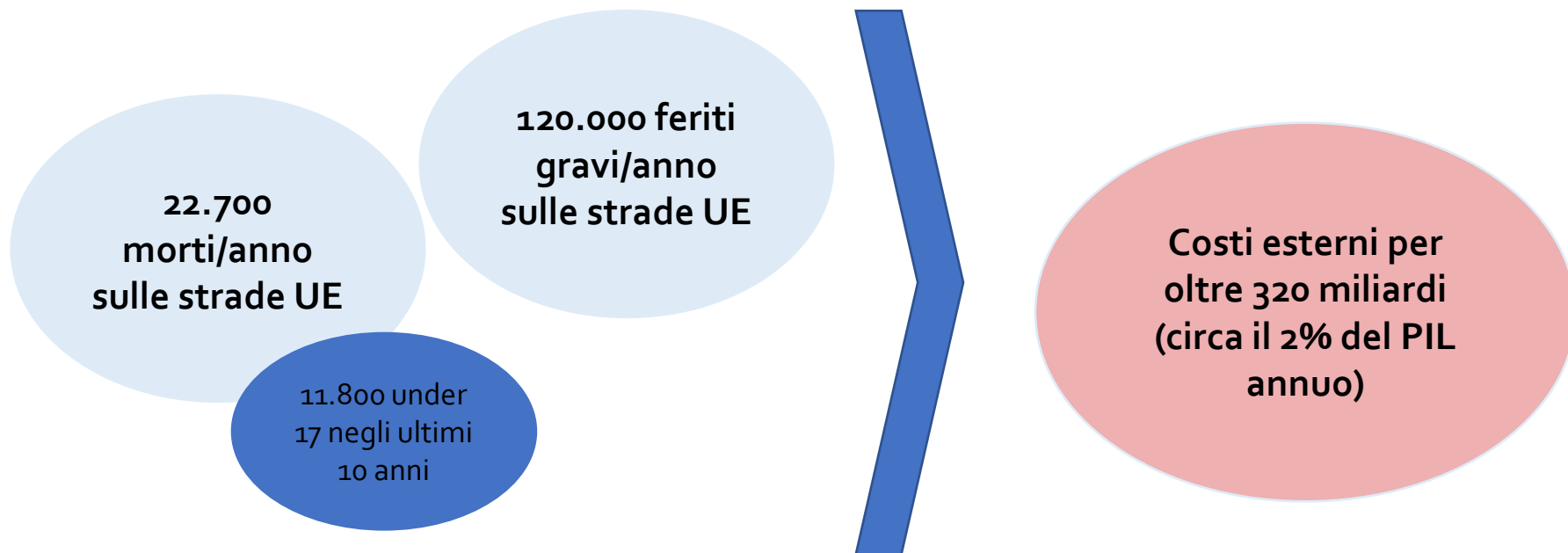
Oltre ai nodi e viabilità da attenzionare, definiti a valle dall'analisi dei sinistri sul territorio, lungo viabilità di competenza del Comune di Recanati, emergono nodi di traffico da attenzionare posti lungo viabilità di competenza ANAS (all'intersezione con viabilità di competenza comunale).



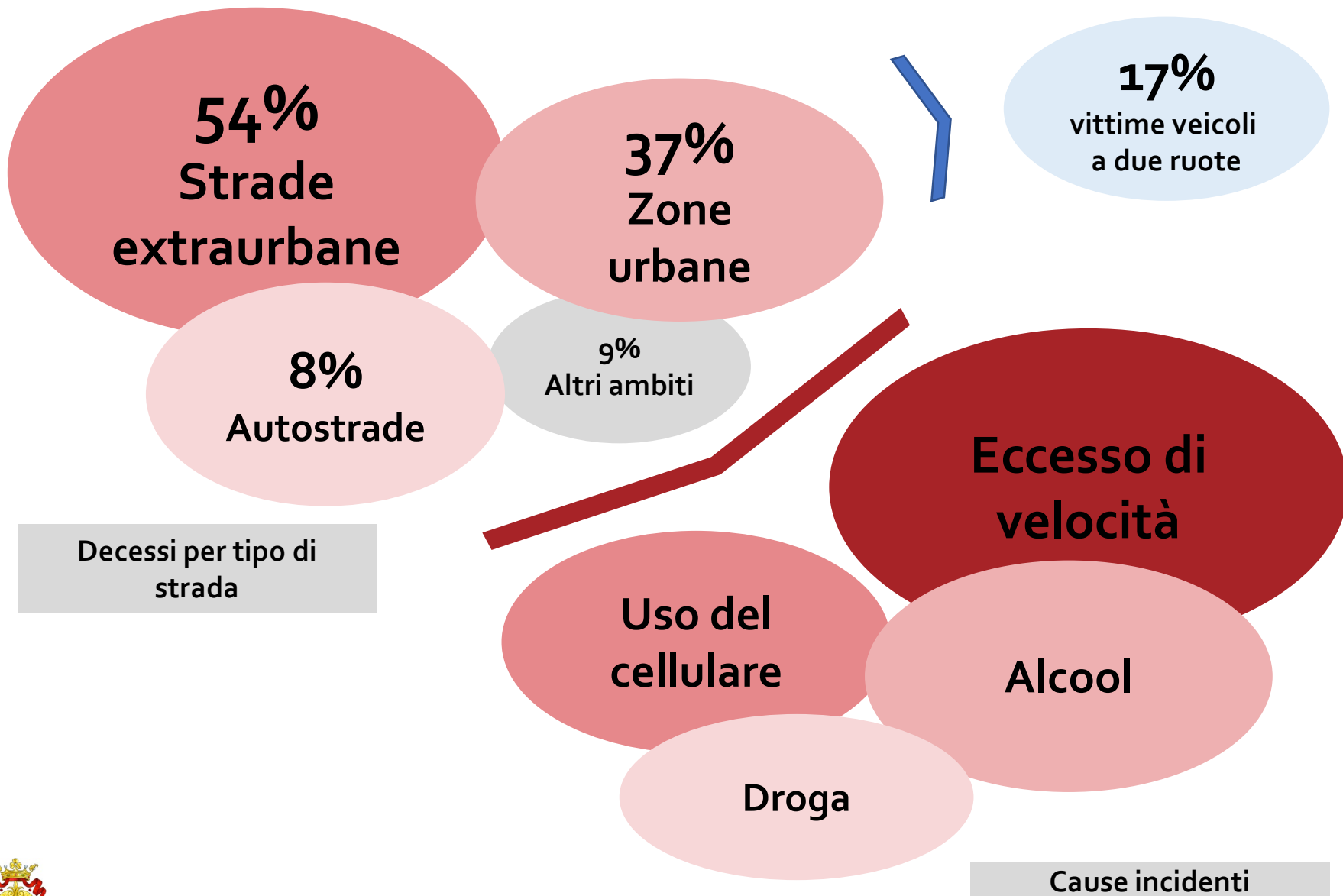
Il quadro strategico UE: verso l'obiettivo «zero vittime»

L'U.E. ha riaffermato, nel quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030, il suo obiettivo strategico a lungo termine:

- **avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'UE entro il 2050**, (obiettivo "zero vittime") e il suo obiettivo a medio termine:
- **ridurre del 50 % il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030**



Il quadro strategico UE: alcuni dati UE sui decessi per incidenti stradali



GARANTIRE E FAR RISPETTARE IL COMPORTAMENTO SICURO DEGLI UTENTI DELLA STRADA

- **VIAGGIARE** alla velocità giusta
- **UTILIZZARE** dispositivi di protezione (cinture di sicurezza, caschi, ...)
- **NON GUIDARE SOTTO L'EFFETTO** di Alcool o sostanze stupefacenti

**GUIDARE, ANDARE IN MOTO, ANDARE IN BICI, CAMMINARE...
... SENZA DISTRAZIONI.**

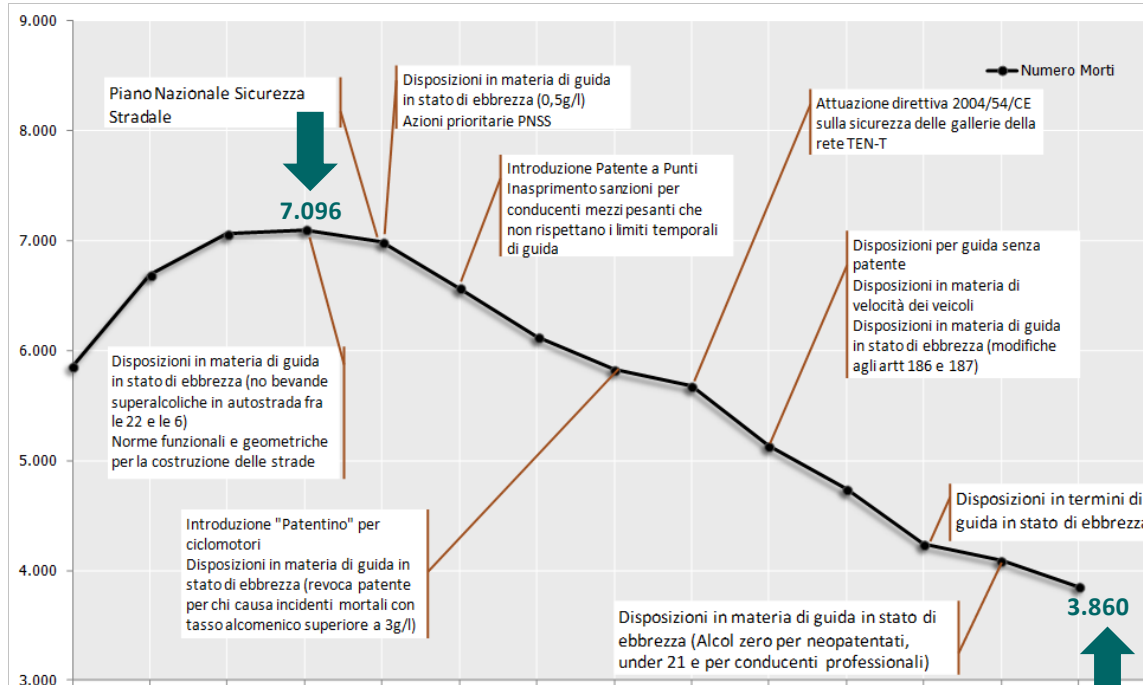
PRINCIPI GENERALI DEL CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)

Art. 1 – Principi generali - c.1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato

Art. 140 – Principio informatore della circolazione - c.1. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

AZIONE 1: Analisi dell'incidentalità – confronto con i dati rilevati nel PGU e possibili soluzioni

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)



LO SPAZIO DI REAZIONE AL VARIARE DELLA VELOCITÀ

50 Km / h =	15 m
60 Km / h =	18 m
70 Km / h =	21 m
80 Km / h =	24 m
90 Km / h =	27 m
100 Km / h =	30 m

L'utilizzo di un telefono cellulare o di altri dispositivi elettronici durante la guida di un'auto o di una motocicletta compromette notevolmente la capacità di guida ed è **responsabile del 10-30 % degli incidenti stradali**



Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)

Il PNSS agisce su due fronti definendo interventi:

delle **AMMINISTRAZIONI CENTRALI**

- le proposte legislative
- le misure di potenziamento dei controlli
- gli interventi per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali
- le campagne di comunicazione e i progetti di educazione stradale

Azioni specifiche per ridurre il rischio di incidenti

- aggiornamento dei criteri di progettazione delle strade
- una manutenzione programmata
- l'impiego di sistemi di monitoraggio strumentale avanzato in linea con il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza

delle **AMMINISTRAZIONI LOCALI**

- per gli interventi mirati sui territori

AZIONI SPECIFICHE PER RIDURRE IL RISCHIO DI INCIDENTI

- l'aumento delle zone con limite di velocità a 30 Km/h nei centri urbani
- il miglioramento dello stato di illuminazione delle strade, soprattutto in prossimità degli attraversamenti
- la realizzazione di piste ciclabili per agevolare gli spostamenti con i mezzi di mobilità dolce.

AZIONE 1: Analisi dell'incidentalità – confronto con i dati rilevati nel PGTU e possibili soluzioni

PNSS a livello locale: gli interventi per la messa in sicurezza della rete stradale urbana

FLUIDIFICAZIONE LENTA DEL TRAFFICO

RECANATI E I BLOCCHI 15'

LE ZONE 30 E IL PROGETTO DELLA SEZIONE STRADALE (DA SPAZIO CONTESO A SPAZIO CONDIVISO)

LE STRADE SCOLASTICHE

ROTATORIE COMPATTE E CLASSICHE, INTERVENTI DA ULTIMO MIGLIO

LA CITTÀ DI PROSSIMITÀ: accessibilità, percorsi pedonali e per la mobilità ciclistica

NUOVE GERARCHIE VIARIE E MODERAZIONE DEL TRAFFICO (Interventi di Traffic Calming)

MODERAZIONE DEL TRAFFICO DAL FRONTE DEGLI EDIFICI SCOLASTICI

Interventi infrastrutturali lungo la rete stradale per la riduzione dei punti di conflitto potenziali e rammagliature della rete stradale per migliorare la permeabilità veicolare

Azione 2

Analisi delle distanze percorribili a piedi dal cuore del Centro Storico e dalla zona residenziale e di servizi a sud di Viale Nazario Sauro per l'individuazione di percorsi pedonali da riqualificare e dotare di eventuali meccanizzazioni per il superamento dei dislivelli

**Azione 5
Azione 6**

La classifica funzionale della rete viaria, in conformità con il DM2001, per la corretta individuazione degli ambiti a «mobilità lenta» nei quali possono muoversi in sicurezza pedoni e ciclisti. Per la riduzione della velocità, si ricorre alla progettazione di interventi di «moderazione del traffico».

Azione 3

Le strade scolastiche come interventi di base per lo sviluppo delle azioni di mobilità sostenibile e il possibile sviluppo di interventi di urbanistica tattica. Sempre a partire dalle scuole, la promozione di politiche e azioni per incentivare la mobilità sostenibile

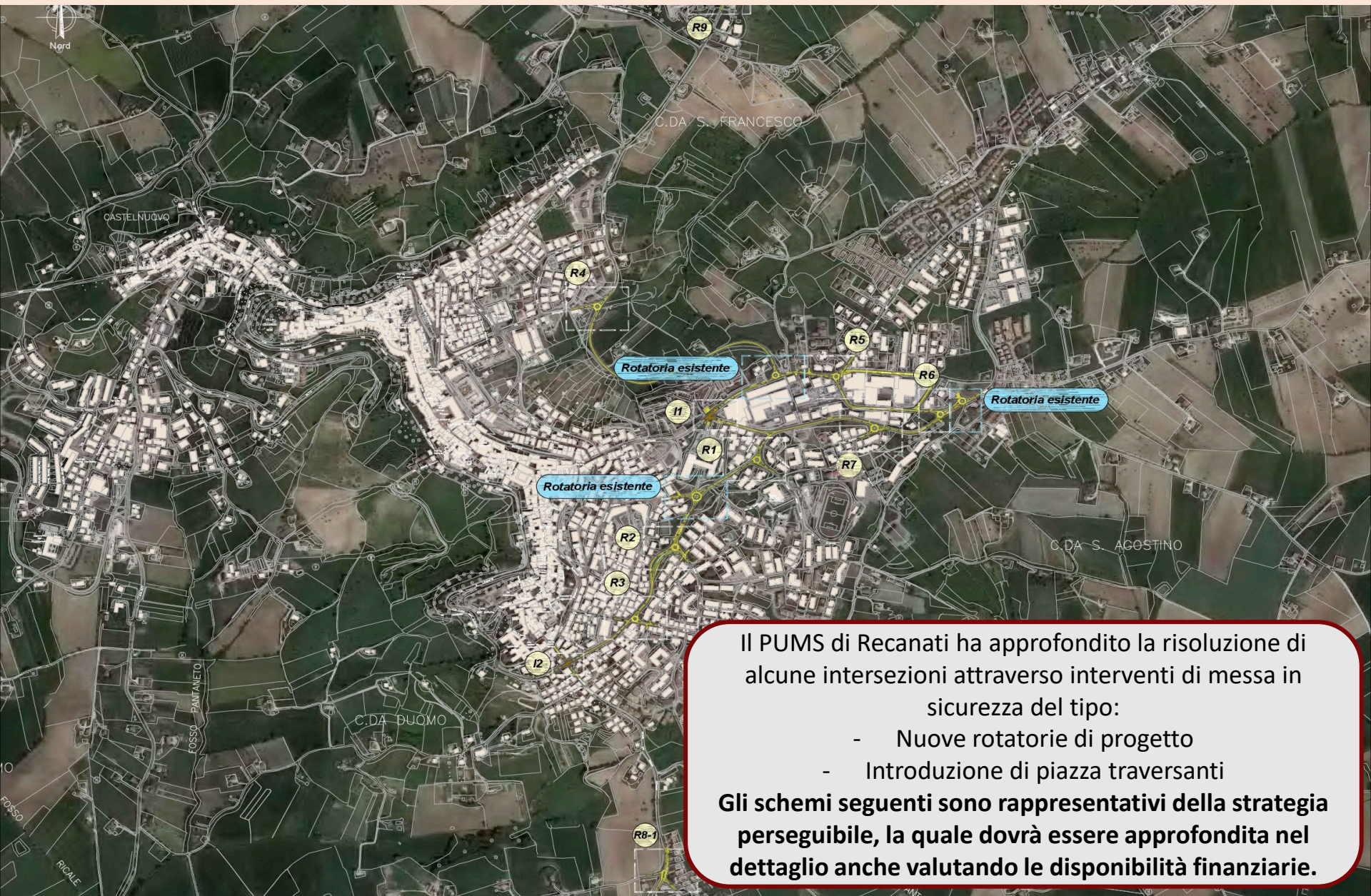
**Azione 3
Azione 7**



AZIONE 2:

Interventi sulla rete stradale da ultimo miglio con schemi di rotonde e fattibilità di nuove viabilità

- Inquadramento generale degli interventi proposti dal PUMS per la messa in sicurezza di nodi di traffico e la fluidificazione degli itinerari -



Il PUMS di Recanati ha approfondito la risoluzione di alcune intersezioni attraverso interventi di messa in sicurezza del tipo:

- Nuove rotonde di progetto
- Introduzione di piazza traversanti

Gli schemi seguenti sono rappresentativi della strategia perseguibile, la quale dovrà essere approfondita nel dettaglio anche valutando le disponibilità finanziarie.

AZIONE 2: Interventi di messa in sicurezza di Via Cupa Madonna di Varano: la Place Traversante



La strategia PUMS, prevede la messa in sicurezza mediante sopraelevazione della piattaforma stradale (che invita alla riduzione della velocità veicolare).

È stato finanziato, l'intervento di messa in sicurezza con realizzazione di attraversamento pedonale rialzato (secondo normativa) e isola spartitraffico che impedisce la svolta a sinistra per gli utenti da Via Ceccaroni in direzione centro, considerando la presenza della rotatoria Via Paolina Leopardi – Via Cupa Madonna di Varano come «boa» a circa 250 metri

AZIONE 2: Interventi di fluidificazione e messa in sicurezza di Viale Nazario Sauro

Attualmente lungo via N. Sauro sono presenti due rotoatorie (una all'intersezione con via F.lli Farina e l'altra con via Brodolini), tutte le altre immissioni su via N. Sauro sono regolate con segnali di stop e dare precedenza. È stata individuata un'area di intervento che coincide con il tratto di via N. Sauro più prossimo al centro storico di Recanati, compreso tra Via A. Moro e Via dei Cappuccini Vecchi, in cui il **PUMS propone interventi di fluidificazione e messa in sicurezza attraverso la realizzazione di n.4 nuove rotoatorie (R1, R2, R3 e R7) e una Piazza Traversante (I2).**



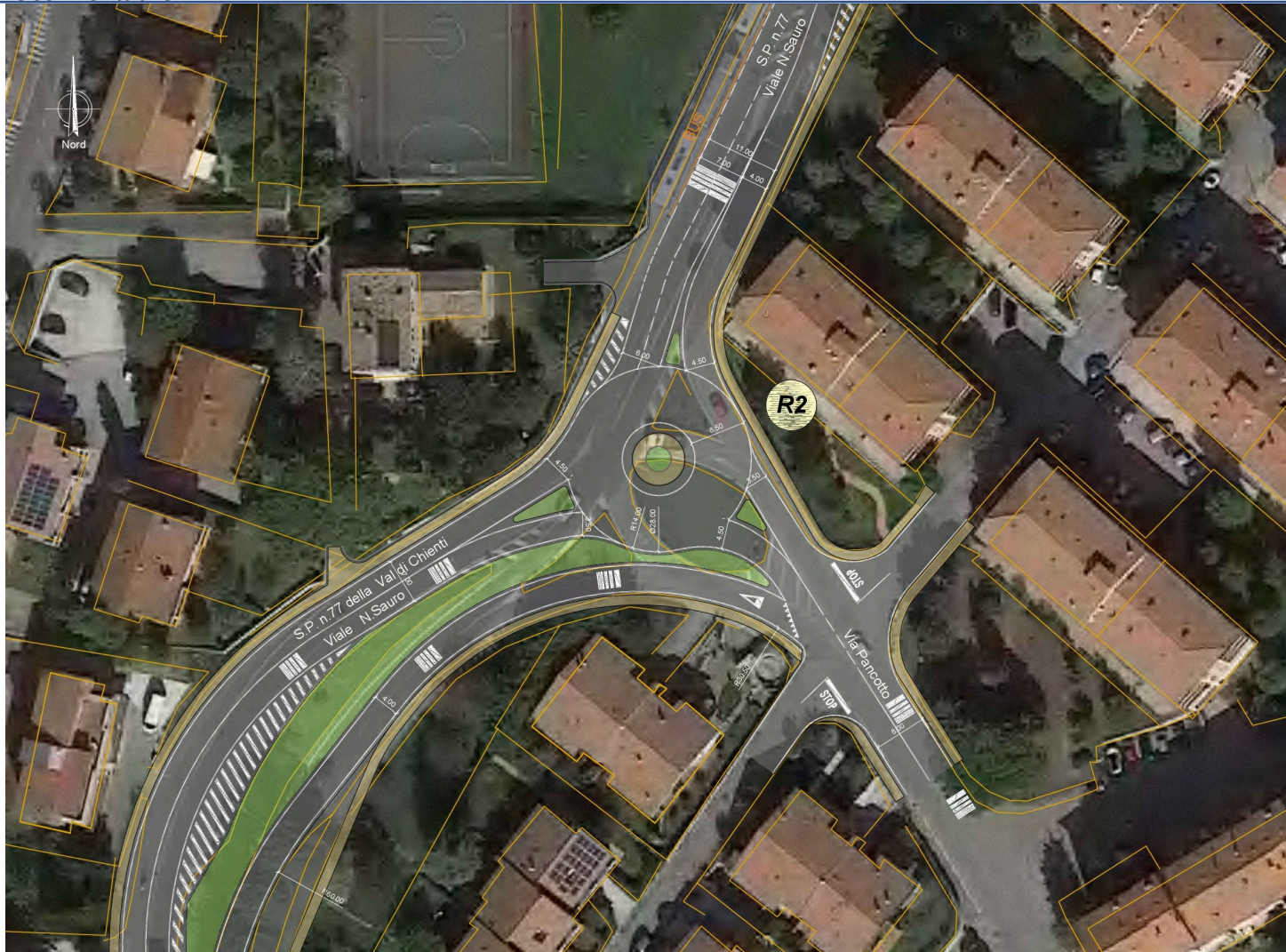
AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via N.Sauro e Viale Moro (R1)

La soluzione proposta introduce una rotatoria (R1) a forma circolare di diametro 27 m a tre rami. I bracci in ingresso unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri, mentre tutti i rami in uscita hanno larghezza di 4,5 metri. I raggi di curvatura ed il diametro della rotatoria consentono le manovre per gli autobus. La corona giratoria ha una larghezza di 7 metri e l'isola centrale è destinata a verde. Essa è perimetrata anche da un ulteriore cordolo e da pavimentazione sormontabile. I rami della rotatoria presentano due corsie di circolazione (una per senso di marcia).



AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via N.Sauro e Via Pancotto(R2)

In corrispondenza dell'intersezione in oggetto, via N. Sauro si sviluppa su n.3 corsie più una quarta corsia di svolta a destra tra via Pancotto e via N. Sauro. La soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria circolare (R2) di diametro 28m a tre bracci. I bracci d'ingresso sono ipotizzati ad una corsia: in", gli ingressi ad unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri; tutti i bracci in uscita hanno unica corsia di 4,5 metri. L'unico braccio a due corsie è quello su via N. Sauro che si immette sulla rotatoria in direzione sud, e pertanto presenta una larghezza di 6m. Sul lato sud è previsto l'inserimento di una corsia di svolta a destra da via N. Sauro a via Pancotto di larghezza pari a 4m che non entra in rotatoria e ha lo scopo di migliorare la capacità della rotatoria e facilitare l'ingresso su via Pancotto. L'anello circolatorio ha larghezza pari a 8,5 metri. L'isola centrale è in parte destinata a verde e in parte coperta con pavimentazione sormontabile.



AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via N.Sauro e Via Gherarducci(R3)

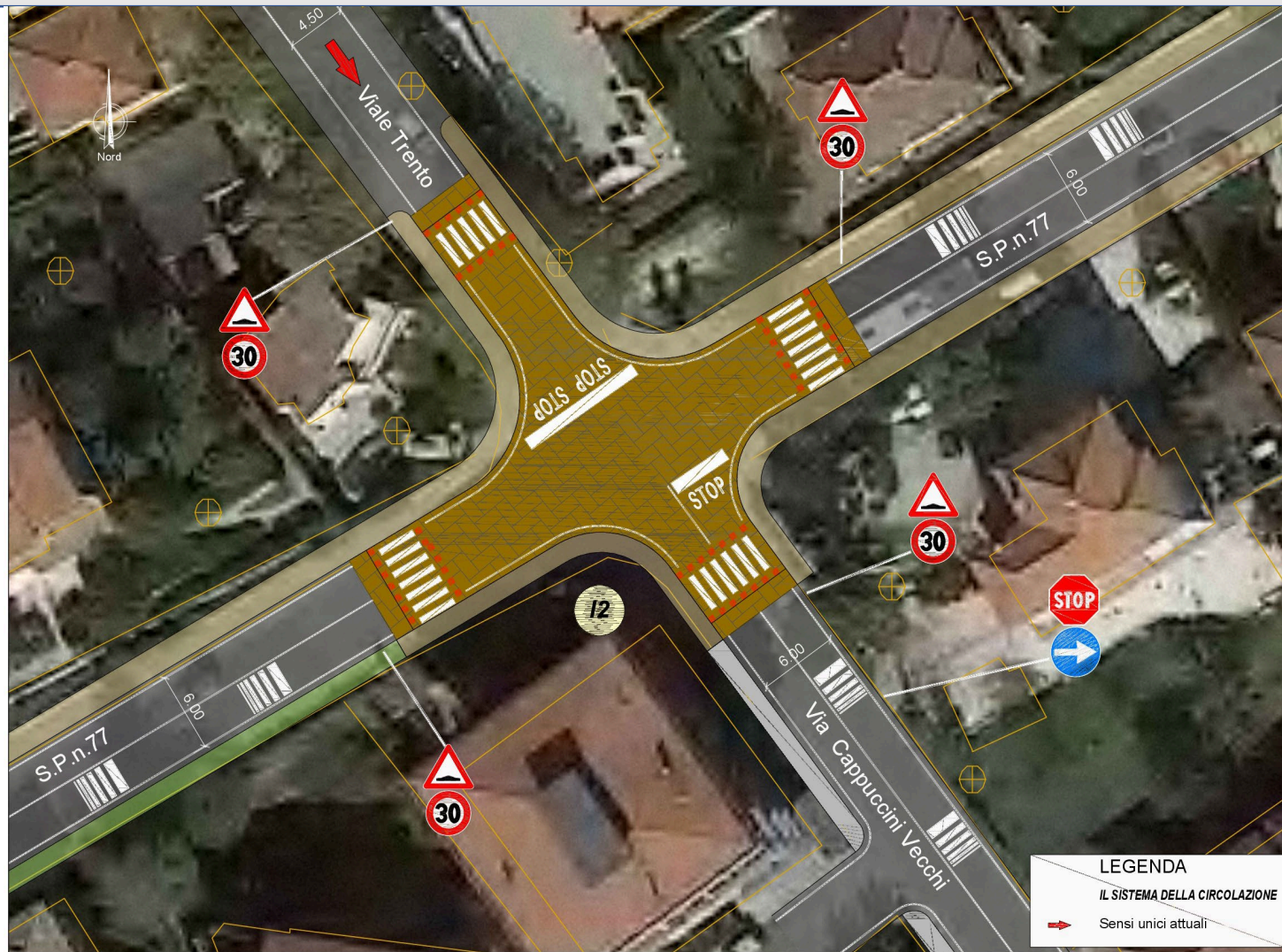
La soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotonda circolare di diametro pari a 24,70 metri, a tre bracci che coinvolge via N. Sauro (due rami, nord-est e sud-ovest) e via Gherarducci (ramo est). I rami della rotonda presentano due corsie di circolazione (una per senso di marcia). L'anello circolatorio ha larghezza pari a 7,5 metri. L'isola centrale è in parte destinata a verde e in parte coperta con pavimentazione sormontabile. I bracci in ingresso unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri, mentre tutti i rami in uscita hanno larghezza di 4,5 metri. La proposta comporta la chiusura del passaggio carrabile di accesso all'edificio che si trova a sud della rotonda, in quanto si troverebbe troppo a ridosso dell'intersezione. L'accesso pedonale potrebbe rimanere nella posizione attuale mentre quello carrabile potrebbe essere spostato su via Gherarducci.



AZIONE 2: La «Place traversante» tra Via N.Sauro e Via dei Cappuccini Vecchi

La piazza traversante interessa, oltre a Via N.Sauro, anche viale Trento, uno degli assi principali in uscita dal centro storico, in particolare dall'area sud del centro storico, quella caratterizzata dalla presenza dell'ospedale e della Casa Leopardi. Come la piazza traversante di via Cupa Madonna di Varano, anche questa azione svolgerà la duplice funzione:

- valorizzazione di uno dei principali assi viari in uscita dal centro storico;
- riduzione della velocità dei flussi di traffico motorizzati attraverso un rialzo della sede stradale a livello dei marciapiedi adottando una tipologia di pavimentazione tipo "asfalto stampato", anche colorata, ed adeguata segnaletica verticale.



AZIONE 2: Interventi di fluidificazione per i nuovi itinerari di indirizzamento al parcheggio in struttura Centro Città 2.0

Nel PUMS si affronta il tema del miglioramento dell'accessibilità al parcheggio Centro Città 2.0. La revisione degli itinerari in ingresso ed uscita realizzabili nel breve periodo, prevedono l'instradamento dei flussi di traffico in ingresso alla città provenienti da via N. Sauro e via Paolina Leopardi verso il parcheggio in oggetto. L'obiettivo è quello di allontanare il traffico dalle viabilità a puro uso residenziale e che lambiscono il centro storico e indirizzare il turista in accesso al parcheggio in struttura cittadino con oltre 400 posti auto. Al fine di raggiungere questo scopo, si è prevista la realizzazione delle rotatorie R4, R5 e R6 che insieme alle due rotatorie già esistenti contribuiranno alla fluidificazione e messa in sicurezza delle viabilità coinvolte.



AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via Paolina Leopardi e Via Offagna (R4)

La soluzione progettuale, che propone il PUMS, prevede la realizzazione di una rotonda circolare di diametro pari a 25 metri, a tre bracci che coinvolge via Paolina Leopardi (ramo sud-ovest) e via Offagna (due rami: nord-est e ovest). I rami della rotonda presentano due corsie di circolazione (una per senso di marcia). L'anello circolatorio ha larghezza pari a 7 metri. L'isola centrale è in parte destinata a verde e in parte coperta con pavimentazione sormontabile. In conformità al D. M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", i bracci in ingresso unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri, mentre tutti i rami in uscita hanno larghezza di 4,5 metri. I raggi di curvatura ed il diametro della rotonda consentono le manovre per gli autobus



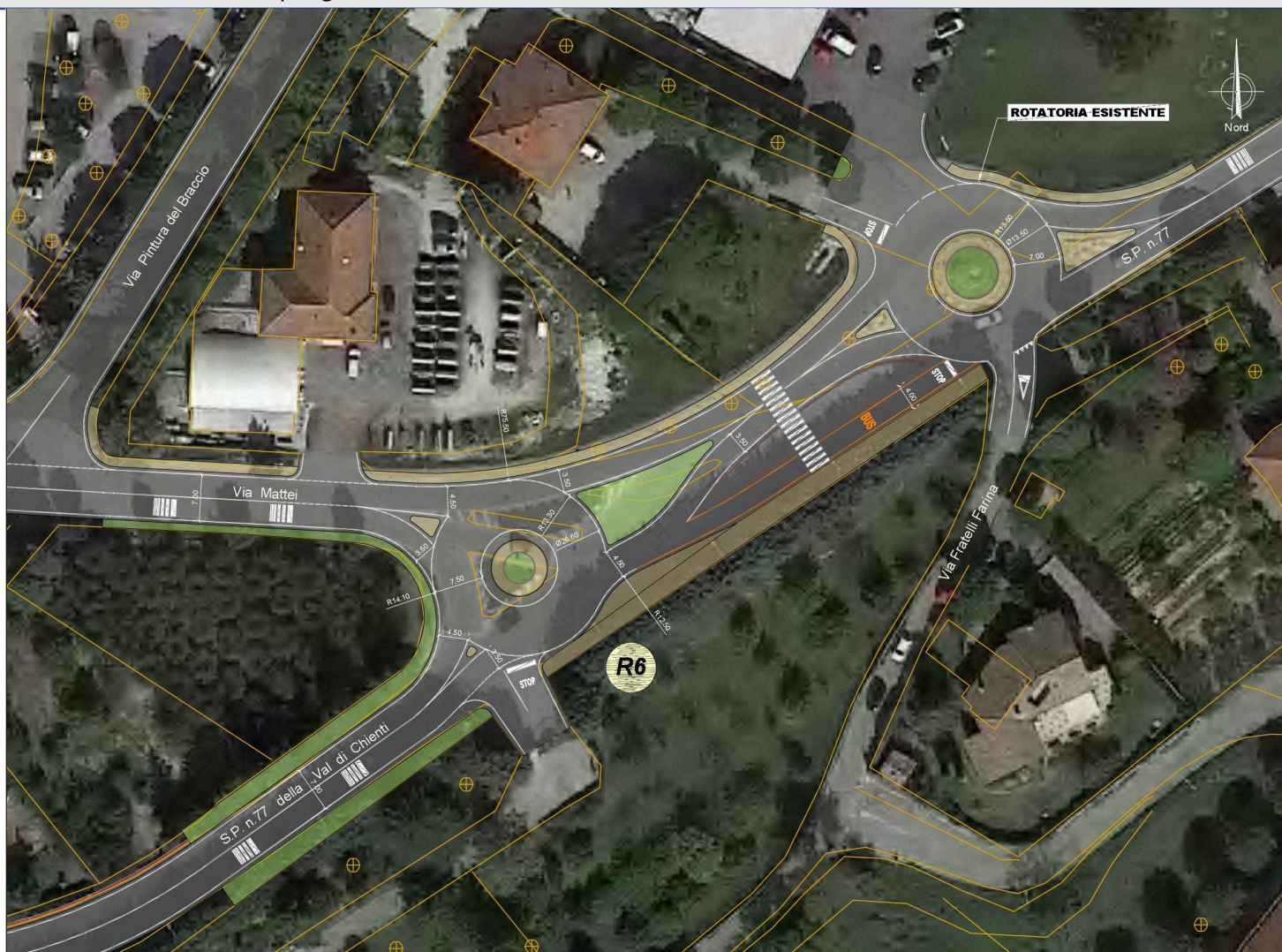
AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via Cupa Madonna di Varano, Via del Mare e Via Mattei(R5)

La soluzione progettuale, che propone il PUMS, prevede la realizzazione di una rotatoria circolare di diametro pari a 25 metri, a tre bracci che coinvolge via Cupa Madonna di Varano (ramo ovest), via Mattei (ramo sud) e via del Mare (ramo nord-est). I rami della rotatoria presentano due corsie di circolazione (una per senso di marcia). L'anello circolatorio ha larghezza pari a 7 metri. L'isola centrale è in parte destinata a verde e in parte coperta con pavimentazione sormontabile. In conformità al D. M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", i bracci in ingresso unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri, mentre tutti i rami in uscita hanno larghezza di 4,5 metri. I raggi di curvatura ed il diametro della rotatoria consentono le manovre per gli autobus.



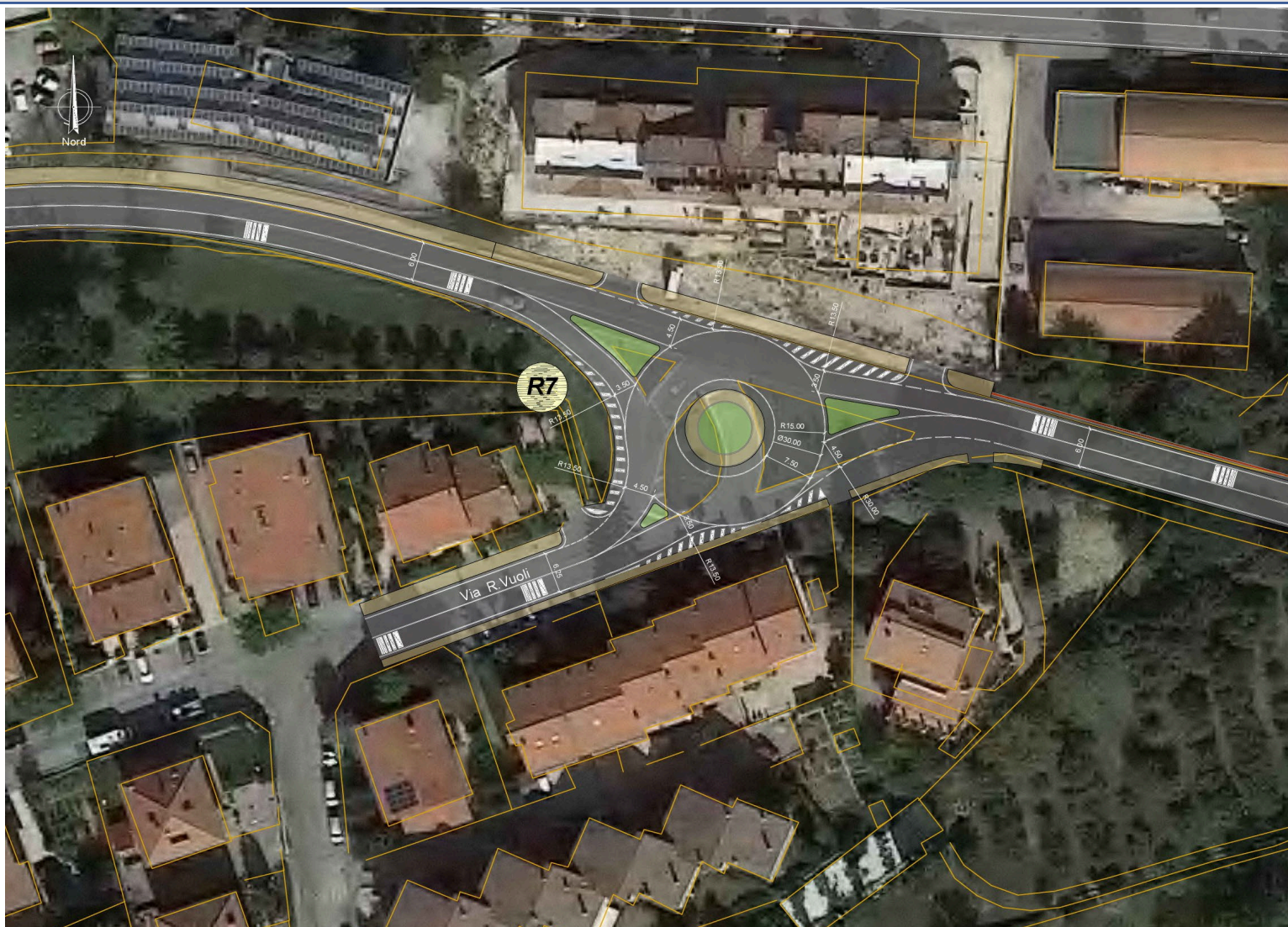
AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via Mattei e la SP.77 della Val di Chienti(R6)

La soluzione progettuale, che propone il PUMS, prevede la realizzazione di una rotonda circolare di diametro pari a 25 metri, a tre bracci che coinvolge via Mattei (ramo ovest) e la SP.77 della Val di Chienti (due rami: sud-ovest e nord-est). La rotonda proposta si posiziona a distanza di circa 60 metri dalla rotonda già esistente ubicata all'intersezione tra via Fratelli Farina e la SP.77. I rami della rotonda presentano due corsie di circolazione (una per senso di marcia). L'anello circolatorio ha larghezza pari a 7,50 metri. L'isola centrale è in parte destinata a verde e in parte coperta con pavimentazione sormontabile. I bracci in ingresso unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri, mentre tutti i rami in uscita hanno larghezza di 4,5 metri. I raggi di curvatura ed il diametro della rotonda consentono le manovre per gli autobus.

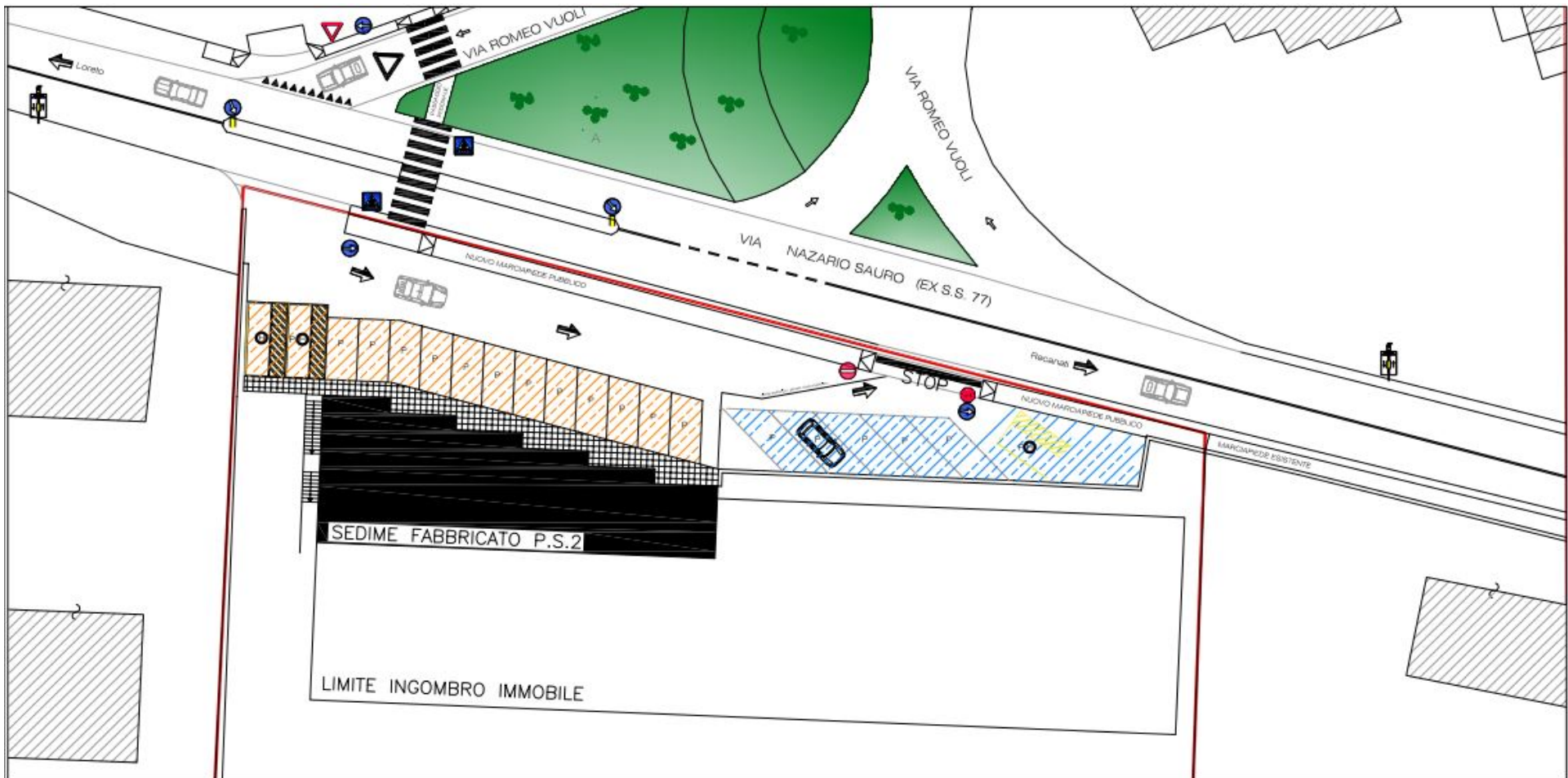


AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Via N.Sauro e Via Romeo Vuoli(R7)

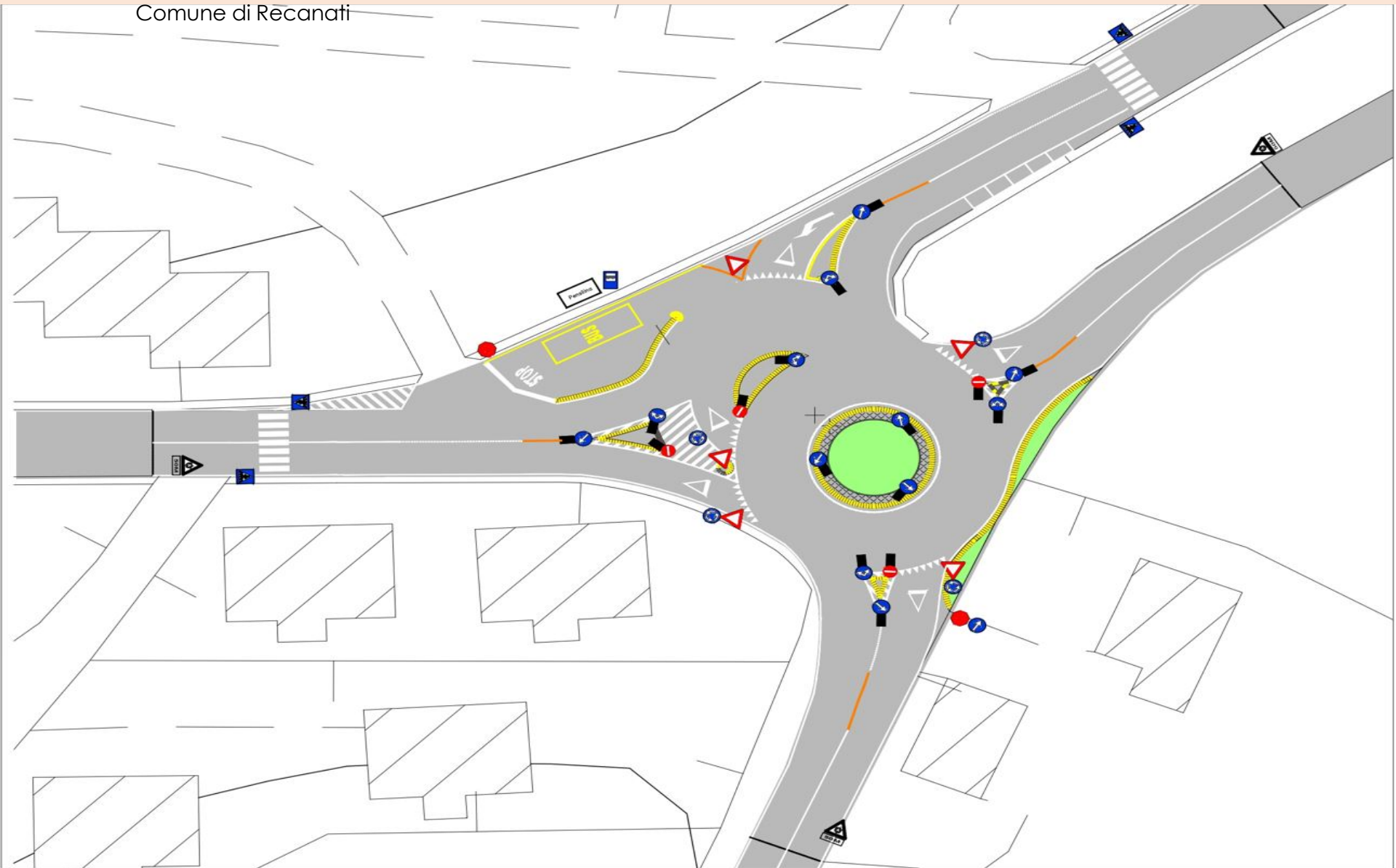
La soluzione progettuale, che propone il PUMS, prevede la realizzazione di una rotatoria circolare di diametro pari a 30 metri, a tre bracci che coinvolge via N. Sauro (due rami, est e ovest) e via R. Vuoli (ramo sud-ovest). I rami della rotatoria presentano due corsie di circolazione (una per senso di marcia). L'anello circolatorio ha larghezza pari a 7,5 metri. L'isola centrale è in parte destinata a verde e in parte coperta con pavimentazione sormontabile. In conformità al D. M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", i bracci in ingresso unica corsia hanno larghezza pari a 3,5 metri, mentre tutti i rami in uscita hanno larghezza di 4,5 metri. I raggi di curvatura ed il diametro della rotatoria consentono le manovre per gli autobus.



AZIONE 2: Opere di urbanizzazione primaria lungo Via Nazario Sauro (ex S.S. 77) ed incrocio Via R. Vuoli (R7)

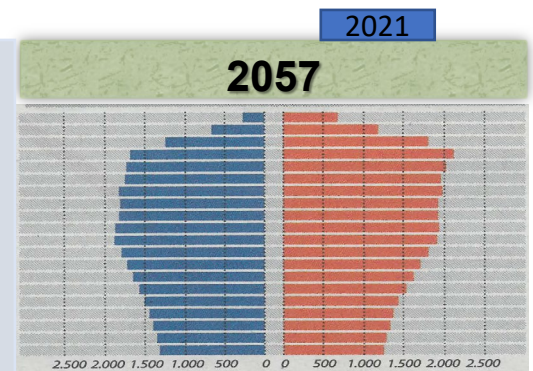
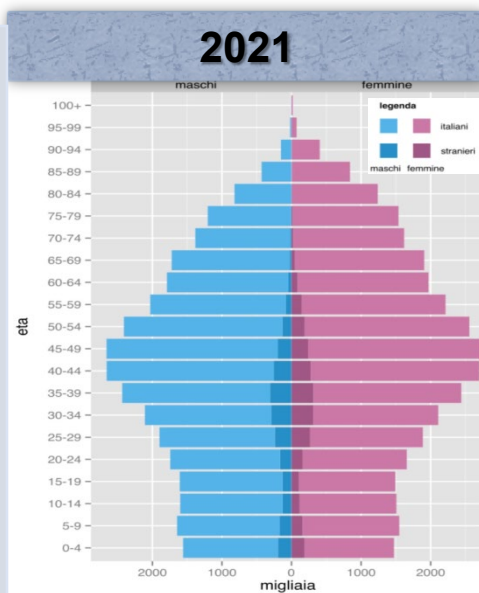
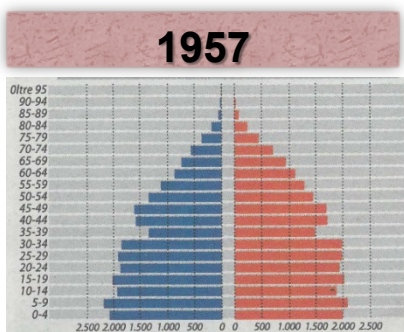
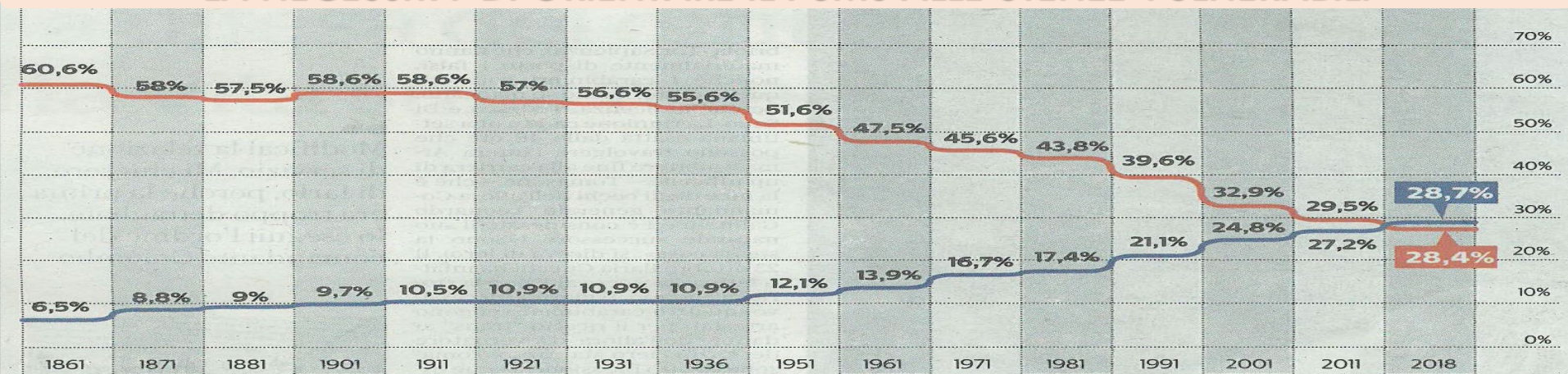


AZIONE 2: La risoluzione del nodo tra Viale Amendola e Contrada Addolorata (R9) – Rotatoria realizzata dal Comune di Recanati



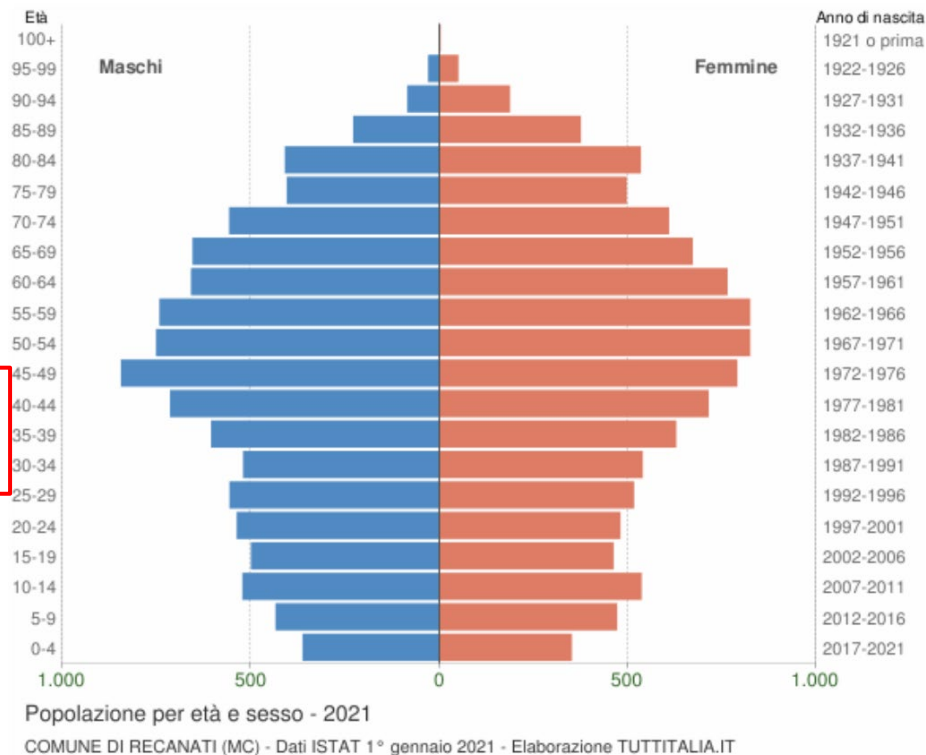
AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

LA NECESSITA' DI ORIENTARE IL PUMS ALLE UTENZE VULNERABILI



AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE DI RECANATI E INDICE DI VECCHIAIA



L'andamento della piramide ricalca il trend nazionale in quanto le fasce di età più consistenti sono quelle dei nati tra il 1962-1971, che corrispondono agli anni del boom demografico degli anni '60.

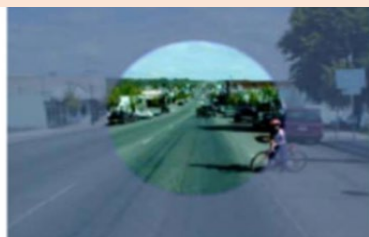
l'indice di vecchiaia (grado di invecchiamento di una popolazione, cioè il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni: *nel 2021 l'indice di vecchiaia per il comune di Recanati rileva 198 anziani ogni 100 giovani*) e **l'indice di ricambio della popolazione attiva** (rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100, per il comune di Recanati il valore è pari a 147,9





AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

NOVITÀ E INNOVAZIONI CHE INFLUENZANO LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



visibilità a 40 mph (64 Km/h)



visibilità a 30 mph (50 Km/h)



visibilità a 20 mph (32 Km/h)



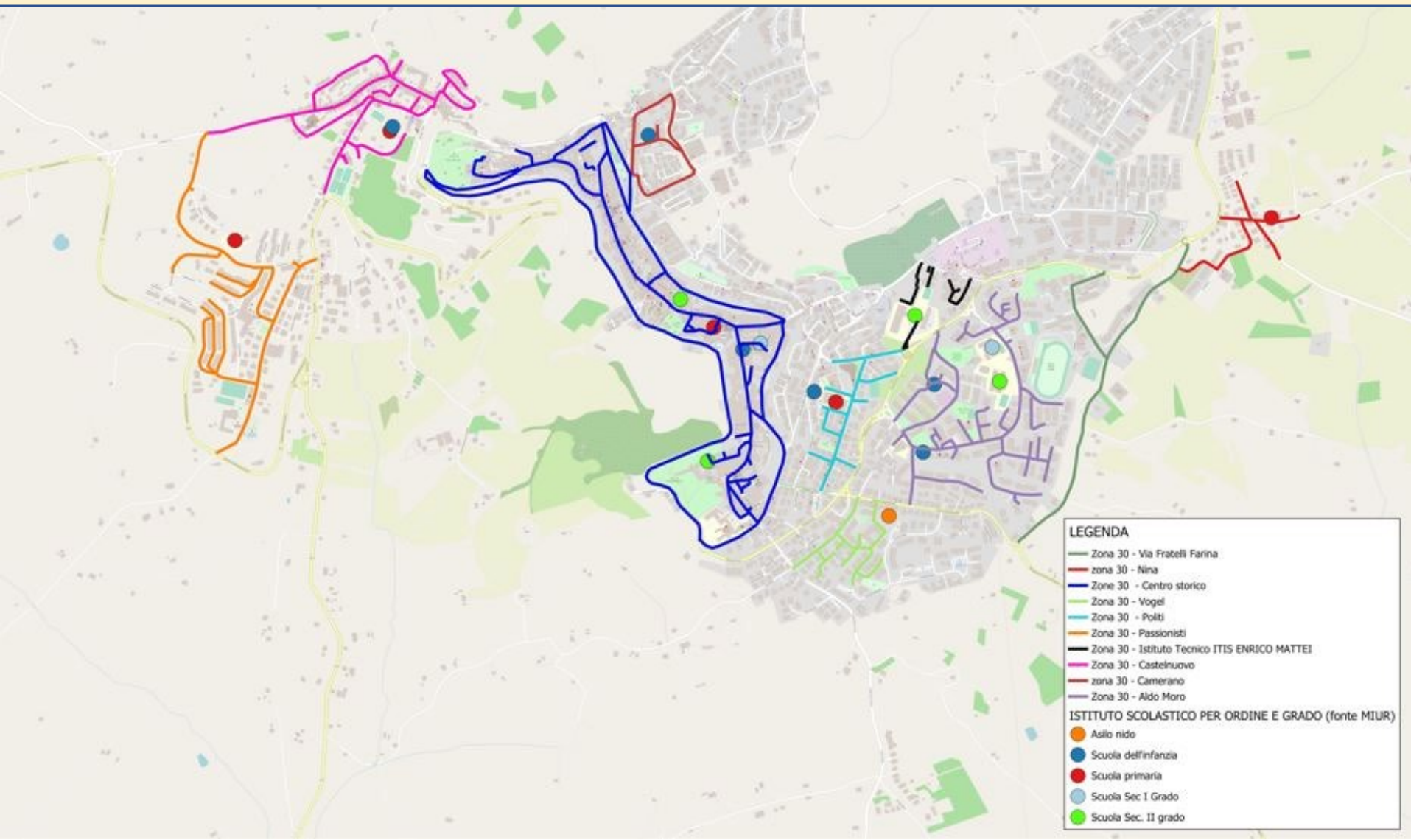
visibilità a 15 mph (24 Km/h)



AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

Individuazione delle zone all'interno delle quali progettare Zone 30, Stade 30

La proposta PUMS per la città di Recanati individua dieci Zone 30, la cui individuazione è stata dettata dalla localizzazione degli edifici scolastici nel territorio comunale.



AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

Dalle Zone 30 alle Strade Scolastiche: la mobilità sostenibile a partire dalle Scuole



La **strada scolastica** è una strada (o un piazzale) **adiacente a una scuola** in cui viene **vietato** (temporaneamente o in modo permanente) il **traffico** degli autoveicoli, in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza. Il transito viene consentito a pedoni, bici, mezzi per il trasporto dei disabili e scuolabus.

Gli obiettivi principali delle strade scolastiche sono:

- favorire l'autonomia dei bambini
- incentivare modalità di spostamento attive come l'andare in bici o il camminare
- favorire il gioco libero e la socializzazione
- promuovere la salute dei bambini (davanti alle scuole negli orari di entrata e uscita dei bambini i livelli di inquinamento sono particolarmente elevati)
- ridurre i tassi di incidentalità: le auto davanti alle scuole sono spesso all'origine di incidenti che coinvolgono i bambini.



AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

Dalle Zone 30 alle Strade Scolastiche: la mobilità sostenibile a partire dalle Scuole

PRINCIPALI INTERVENTI

- La **pavimentazione** del marciapiede e della soglia scolastica si estende occupando l'intera strada, fino a raggiungere il parco sul lato opposto: tutta quest'area si trova allo stesso livello rialzato rispetto alla strada, diventando un tutt'uno con la scuola.
- Il **sagrato scolastico** è più sicuro e accogliente, e le persone sono incoraggiate a viverlo prendendo la scuola come punto di riferimento anche al di fuori degli orari legati alla didattica. Un vero e proprio progetto di sagrato scolastico che al tempo stesso diviene una piazza urbana
- **Limitazione dell'accesso** dei veicoli a motore solo ai mezzi di servizio (regolamentazione tramite dissuasori mobili).

In questa cornice di interventi trovano spazio veri e propri interventi di urbanistica tattica volti anche al recupero e valorizzazione degli ambiti urbani



AZIONE 3: Recanati amica delle Zone 30 e delle strade scolastiche

Dalle Zone 30 alle Strade Scolastiche: la mobilità sostenibile a partire dalle Scuole: La possibile sperimentazione per la scuola primaria «Le Grazie»



LEGENDA

- edificio scolastico
- Zona 30 Passionisti
- Strada scolastica

La **strada scolastica** è una strada (o un piazzale) **adiacente a una scuola** in cui viene **vietato** (temporaneamente o in modo permanente) il **traffico** degli autoveicoli, in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza. Il transito viene consentito a pedoni, bici, mezzi per il trasporto dei disabili e scuolabus.

Gli obiettivi principali delle strade scolastiche sono:

- favorire l'autonomia dei bambini
- incentivare modalità di spostamento attive come l'andare in bici o il camminare
- favorire il gioco libero e la socializzazione
- promuovere la salute dei bambini (davanti alle scuole negli orari di entrata e uscita dei bambini i livelli di inquinamento sono particolarmente elevati)
- ridurre i tassi di incidentalità: le auto davanti alle scuole sono spesso all'origine di incidenti che coinvolgono i bambini.



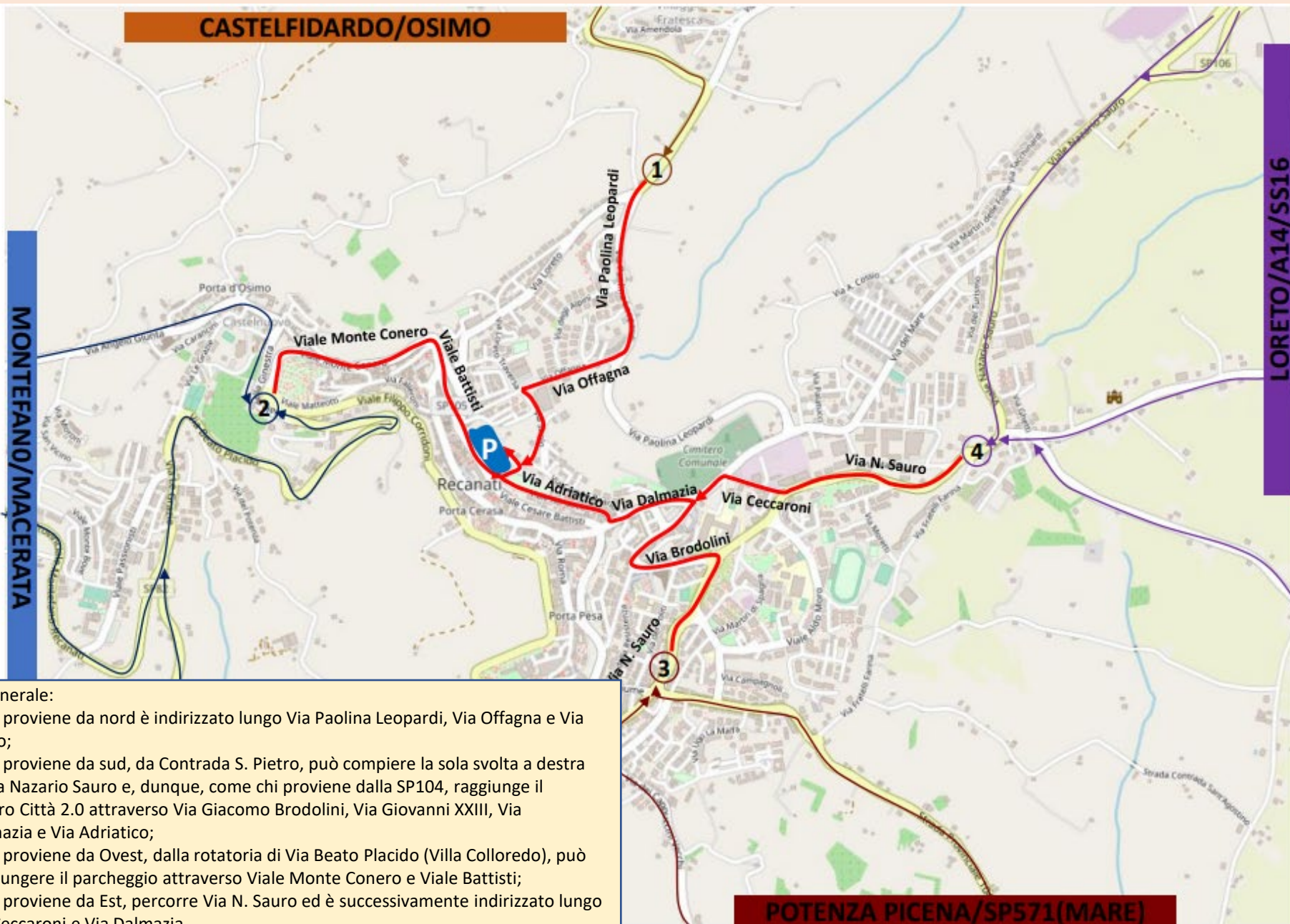
AZIONE 4: POLITICHE DI INDIRIZZAMENTO AL PARCHEGGIO CENTRO CITTA' 2.0 E STUDIO DI UNA VIABILITA' DI ACCESSO DIRETTA

La proposta PUMS per la mobilità turistica di Recanati definisce azioni di breve e di lungo periodo per il miglioramento dell'accessibilità degli utenti non sistematici (turisti, occasionali) presso il nuovo parcheggio in struttura Centro Città 2.0. Allo stato attuale la distribuzione del traffico in ingresso nell'area centrale di Recanati, vede circa il 30% degli utenti in ingresso dalle direttrici di Montefano/Macerata e, un altro 30%, da est (nord/est) da Loreto, la SS16 e l'Autostrada A14

ID	Descrizione della direttrice			Ingresso (%)
1	Nord	SP 105	Castelfidardo/Osimo	15,9%
2	Ovest-Sud/Ovest	SP82/SP77	Montefano/Macerata	30,5%
3	Sud-Sud/Est	SP104/C.da S. Pietro	Potenza Picena/SP571(mare)	23,7%
4	Est-Nord/Est	SP77/SP106 (SP24)	Loreto/A14/SS16	29,9%

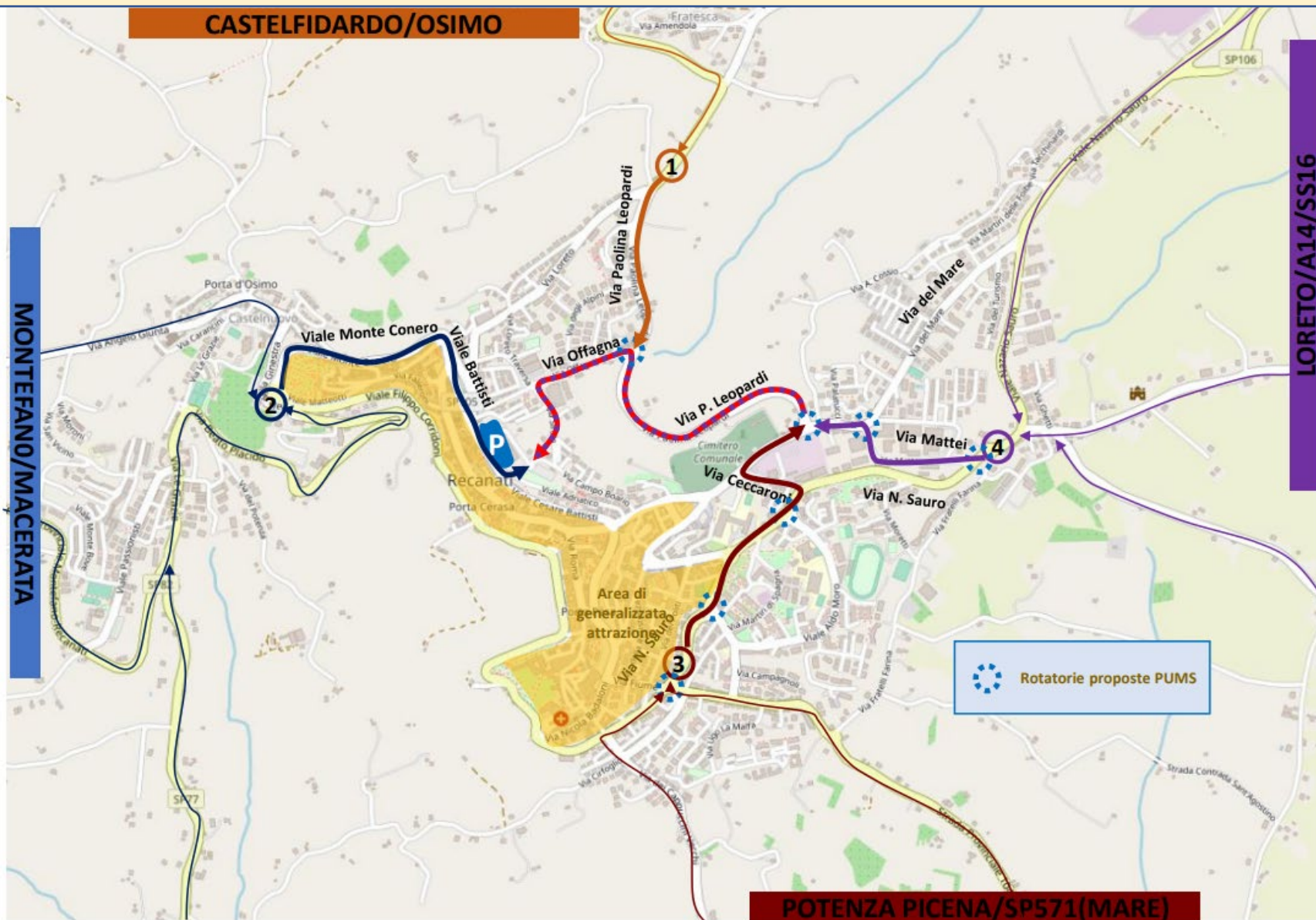


AZIONE 4: POLITICHE DI INDIRIZZAMENTO AL PARCHEGGIO CENTRO CITTA' 2.0 E STUDIO DI UNA VIABILITA' DI ACCESSO DIRETTA



AZIONE 4: POLITICHE DI INDIRIZZAMENTO AL PARCHEGGIO CENTRO CITTÀ 2.0 E STUDIO DI UNA VIABILITÀ DI ACCESSO DIRETTA – Breve periodo

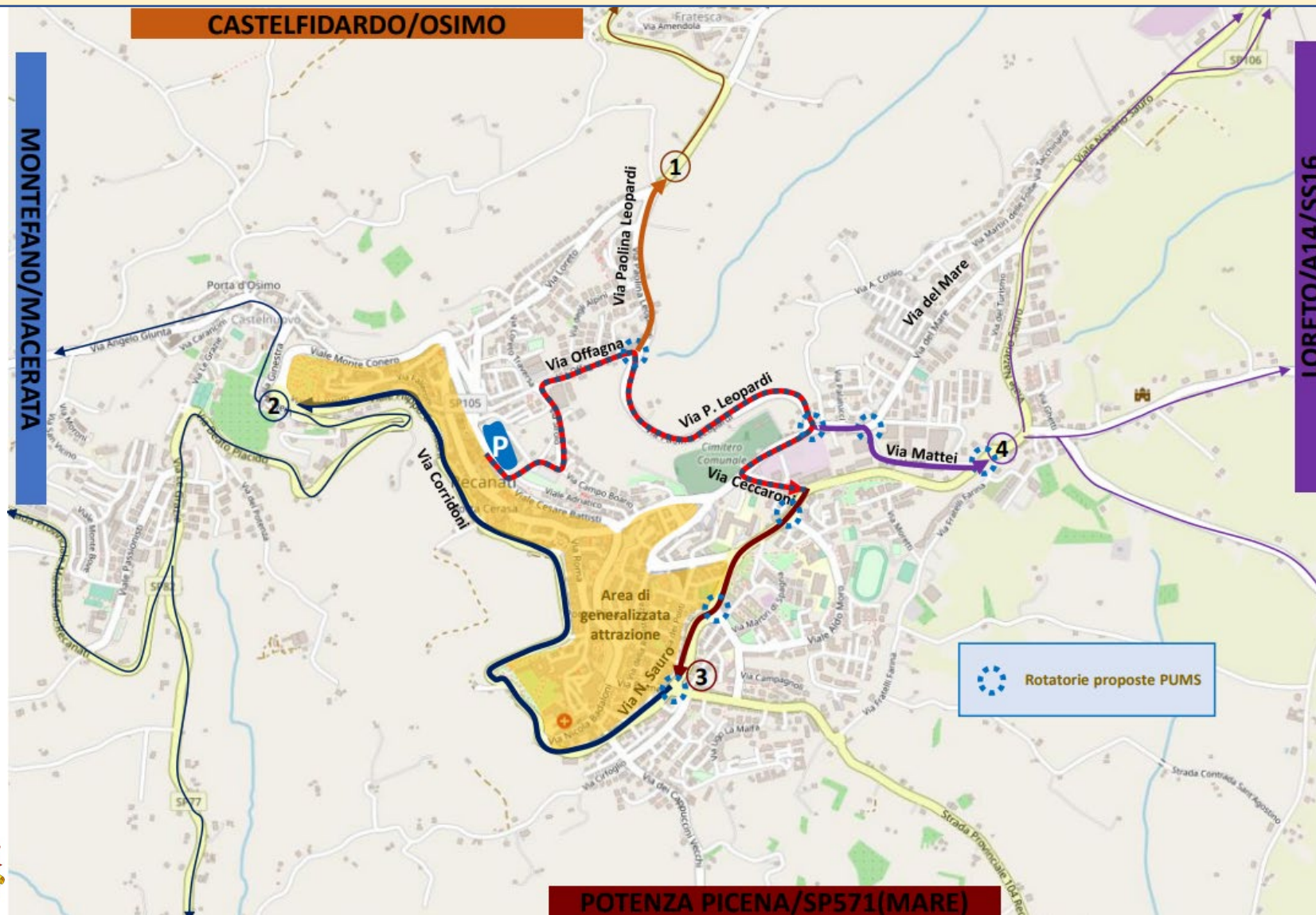
Il sistema di indirizzamento in ingresso dalle direttrici nord e ovest è invariato. Il Piano della Mobilità propone, infatti, la modifica negli itinerari degli utenti provenienti da sud e da est attraverso una viabilità più esterna rappresentata da Via P. Leopardi nel retro del Cimitero Comunale





AZIONE 4: POLITICHE DI INDIRIZZAMENTO AL PARCHEGGIO CENTRO CITTA' 2.0 E STUDIO DI UNA VIABILITA' DI ACCESSO DIRETTA – **Segnalamento degli itinerari in uscita nel Breve periodo**

Anche in questo caso si rimarca la centralità nell'utilizzo della bretella posta a nord del cimitero, per la quale si prevede l'instradamento anche per i flussi di traffico diretti a ovest. Già allo stato attuale, chi esce da Recanati, dopo aver utilizzato il parcheggio in struttura, ed è diretto a Macerata, si trova di fronte a un itinerario meno immediato rispetto a quello in ingresso, e spesso, percorre strade contenute nell'area di generalizzata attrazione. Si ritiene che un aumento minimo delle percorrenze, caratterizzato da percorsi più fluidi e con sviluppo in quella che funge da "circonvallazione" sud del centro storico, sia accettabile per la tipologia di utente





AZIONE 4: POLITICHE DI INDIRIZZAMENTO AL PARCHEGGIO CENTRO CITA' 2.0 E STUDIO DI UNA VIABILITA' DI ACCESSO DIRETTA – Rammagliatura della rete viaria e itinerari di ingresso/uscita nel lungo periodo

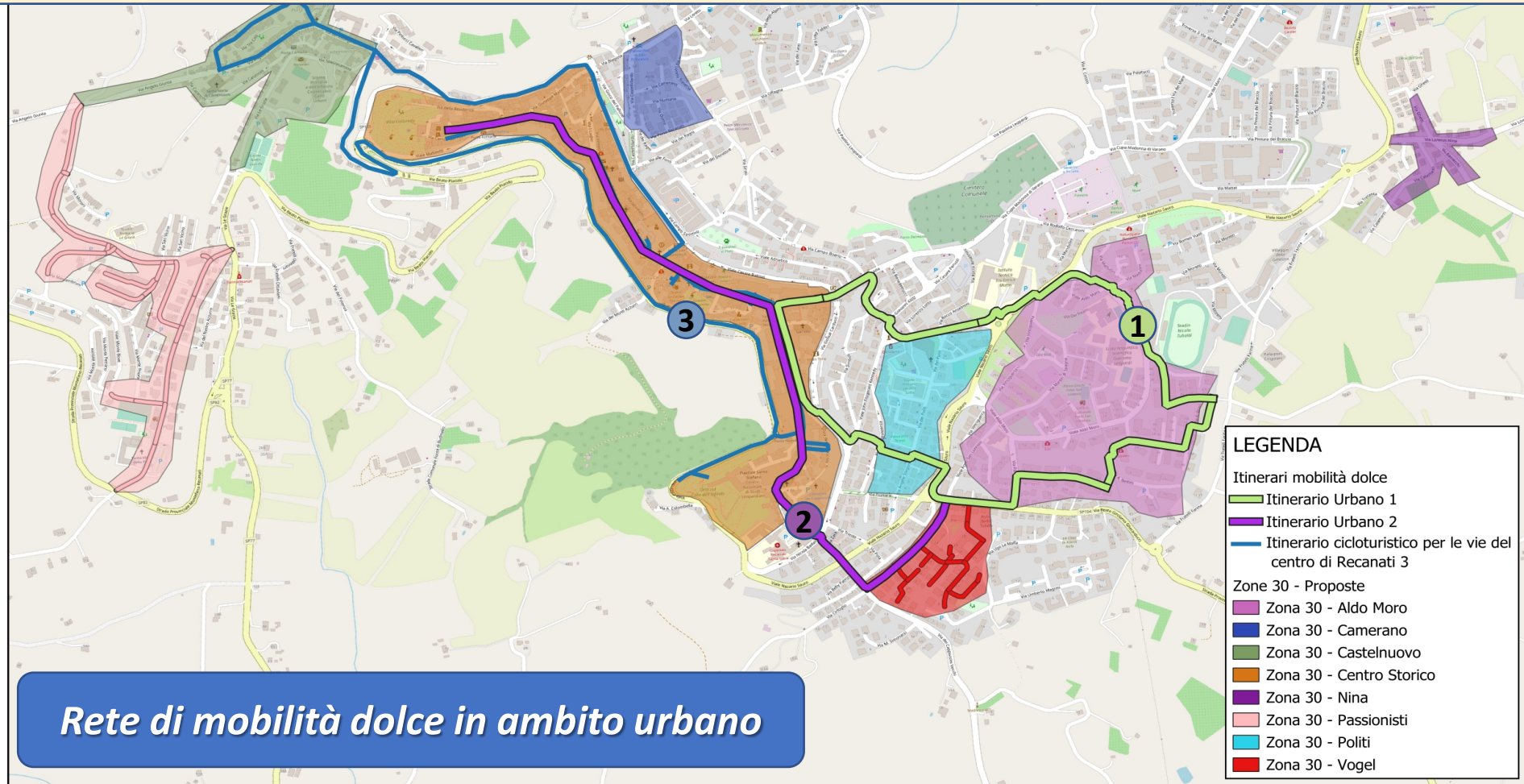
Nel medio-lungo si propone la realizzazione di una galleria, al di sotto del centro storico e nel suo punto più stretto, per una lunghezza di circa 300 metri, in grado di alleggerire i flussi di traffico del sistema di circonvallazione sud e di agevolare l'ingresso e l'uscita dal parcheggio centro città. L'intervento si riconnette alla nuova viabilità (realizzata) di Via Paolina Leopardi.



AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo

Zone 30, itinerari ciclabili urbani e collegamenti con la valle del fiume Potenza

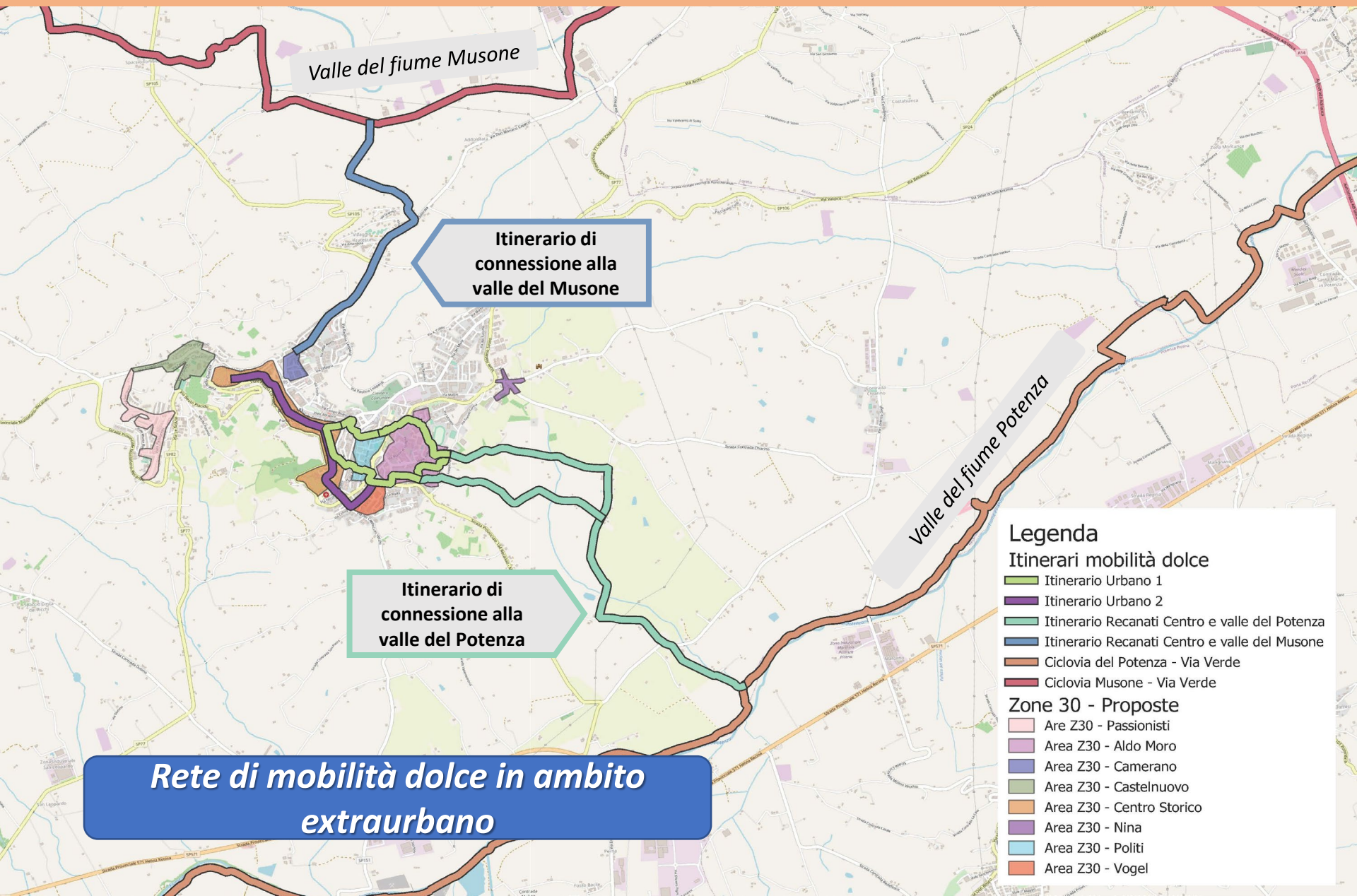
Nelle realtà come quella di Recanati, il ricorso alla mobilità ciclistica per spostamenti sistematici si scontra con l'orografia del territorio. La presenza di dislivelli, anche importanti, tra i diversi quartieri e le contrade nel comune, si prestano ad un uso della mobilità ciclistica finalizzata più al cicloturismo che agli spostamenti quotidiani. D'altra parte, la diffusione di bici a pedalata assistita e micromobilità elettrica, la maggiore attenzione della popolazione alle tematiche dell'inquinamento, il cosiddetto «caro energia» e la riscoperta della «città di prossimità» rappresentano delle importanti leve per la diversione modale dall'auto a mezzi di trasporto ad impatto «zero». Nei piani della mobilità sostenibile si delinea una rete di itinerari e Zone 30 che favoriscono la circolazione in sicurezza per gli utenti della mobilità ciclistica e per chi si sposta a piedi.



Rete di mobilità dolce in ambito urbano

AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo

Zone 30, itinerari ciclabili urbani e collegamenti con la valle del fiume Potenza e con la Valle del MUSONE



Legenda

Itinerari mobilità dolce

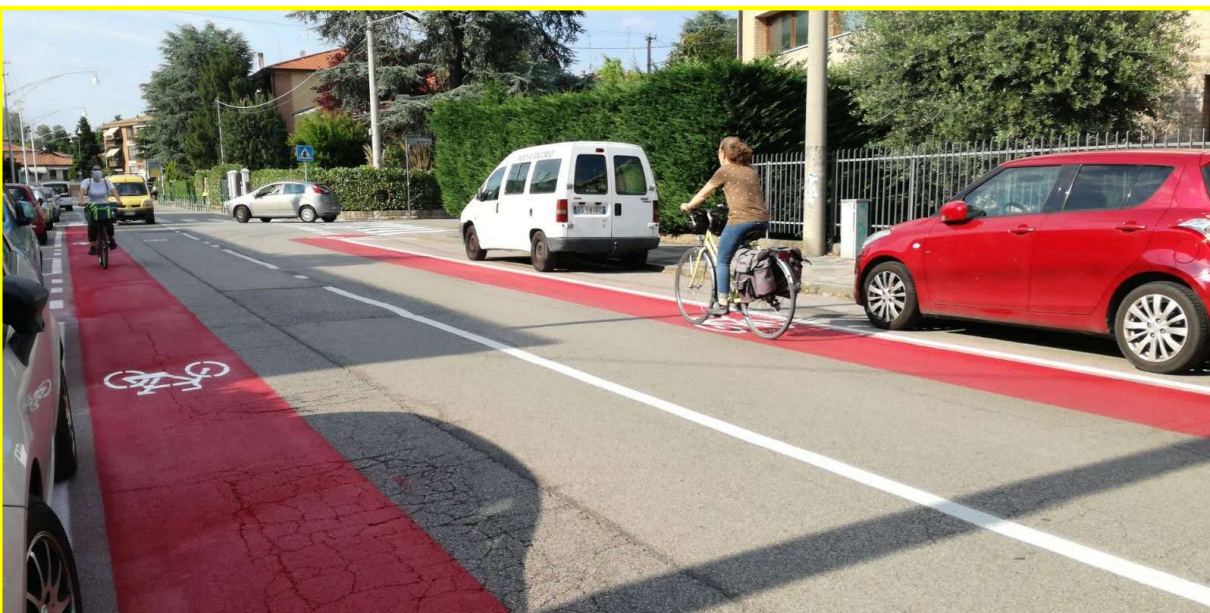
- Itinerario Urbano 1
- Itinerario Urbano 2
- Itinerario Recanati Centro e valle del Potenza
- Itinerario Recanati Centro e valle del Musone
- Ciclovie del Potenza - Via Verde
- Ciclovie Musone - Via Verde

Zone 30 - Proposte

- Are Z30 - Passionisti
- Area Z30 - Aldo Moro
- Area Z30 - Camerano
- Area Z30 - Castelnuovo
- Area Z30 - Centro Storico
- Area Z30 - Nina
- Area Z30 - Politi
- Area Z30 - Vogel

Rete di mobilità dolce in ambito extraurbano

AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo
Ipotesi di interventi per ipotizzare strade di raccordo tra il centro di Recanati e le ciclabili di Valle del Musone e Valle del Potenza



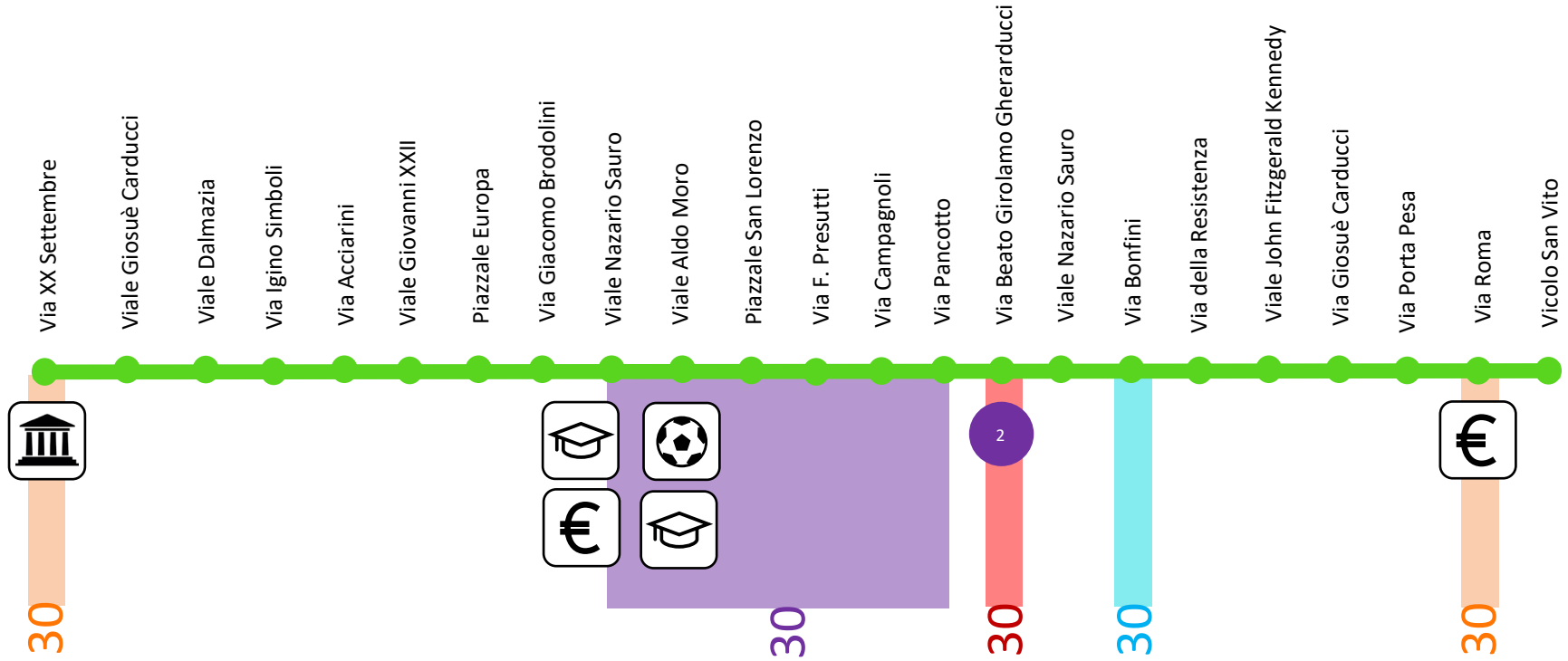
AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo
Ipotesi di interventi per ipotizzare strade di raccordo tra il centro di Recanati e le ciclabili di Valle del Musone e Valle del Potenza



AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo

I percorsi della mobilità pedonale e ciclistica a Recanati

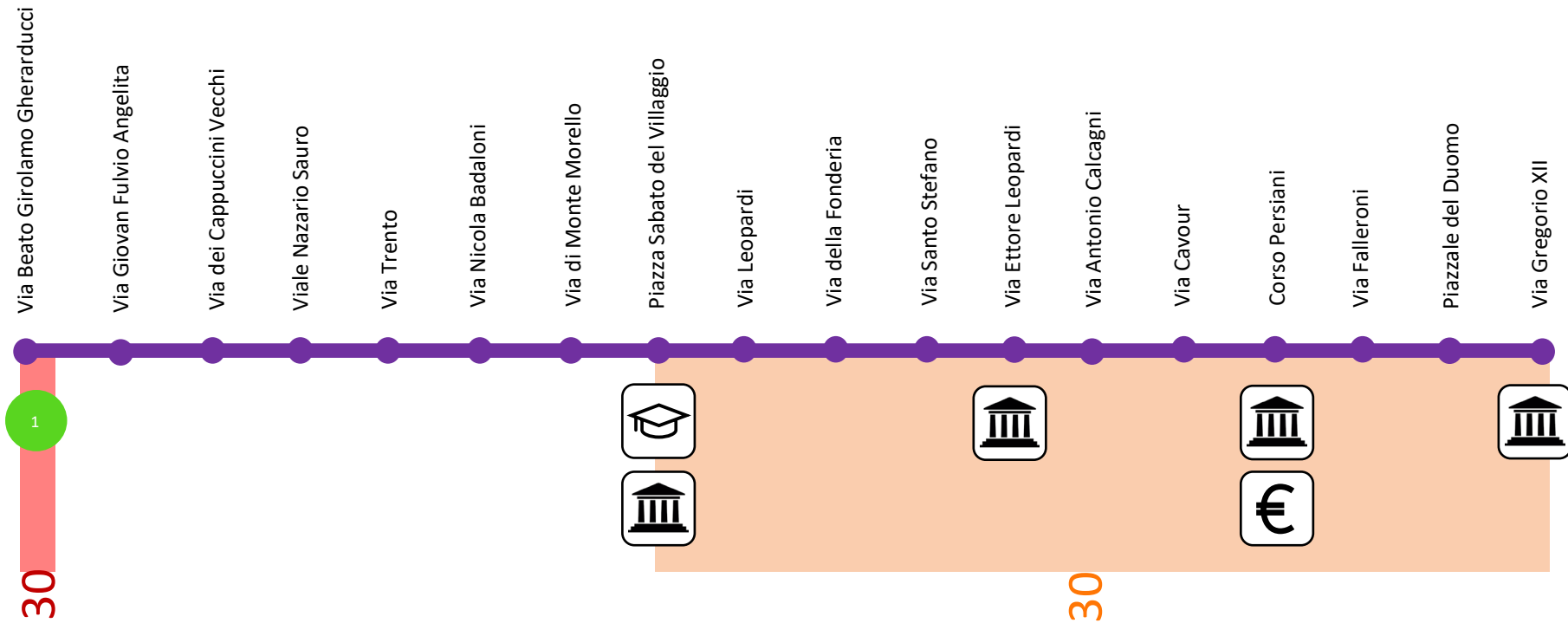
Itinerario Urbano 1



AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo

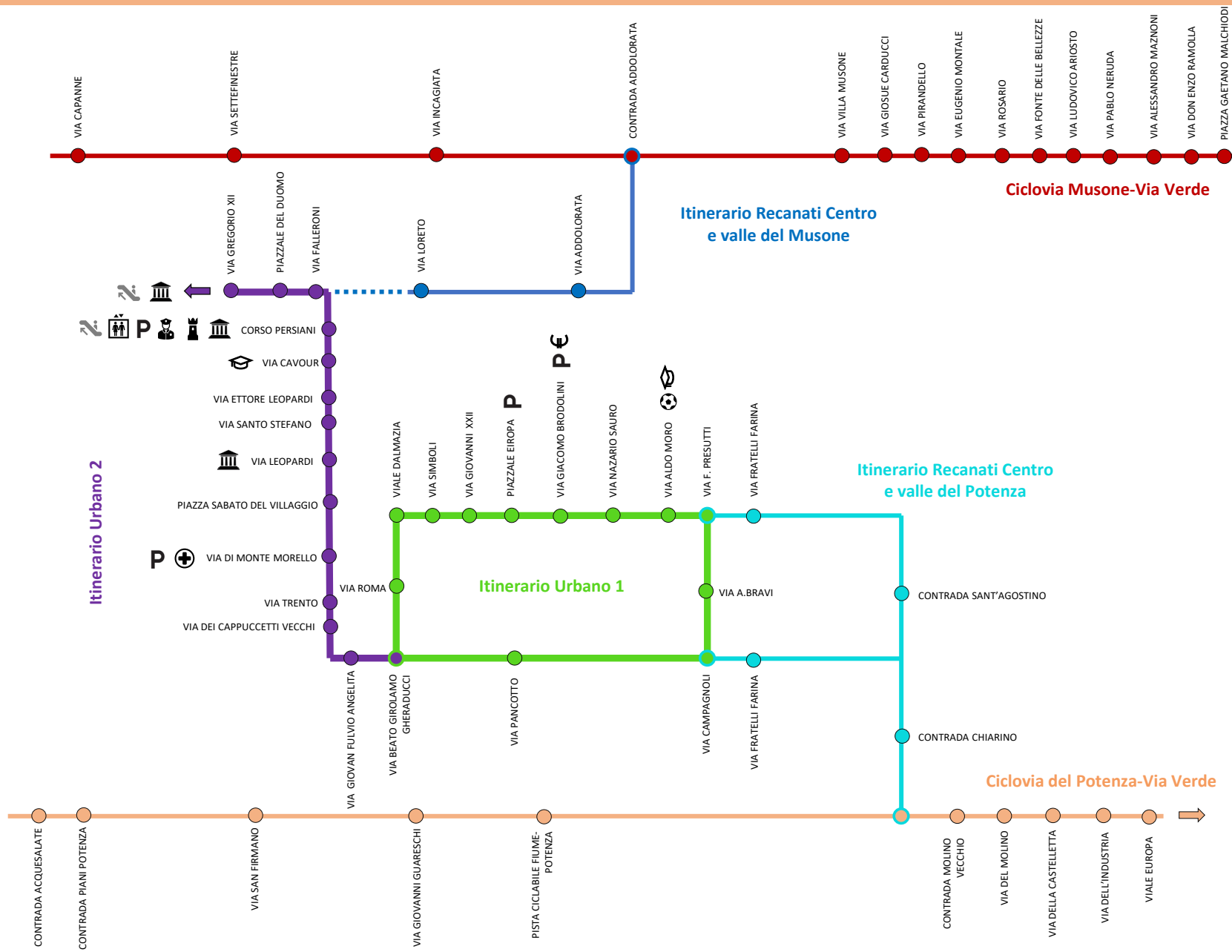
I percorsi della mobilità pedonale e ciclistica a Recanati

Itinerario Urbano 2



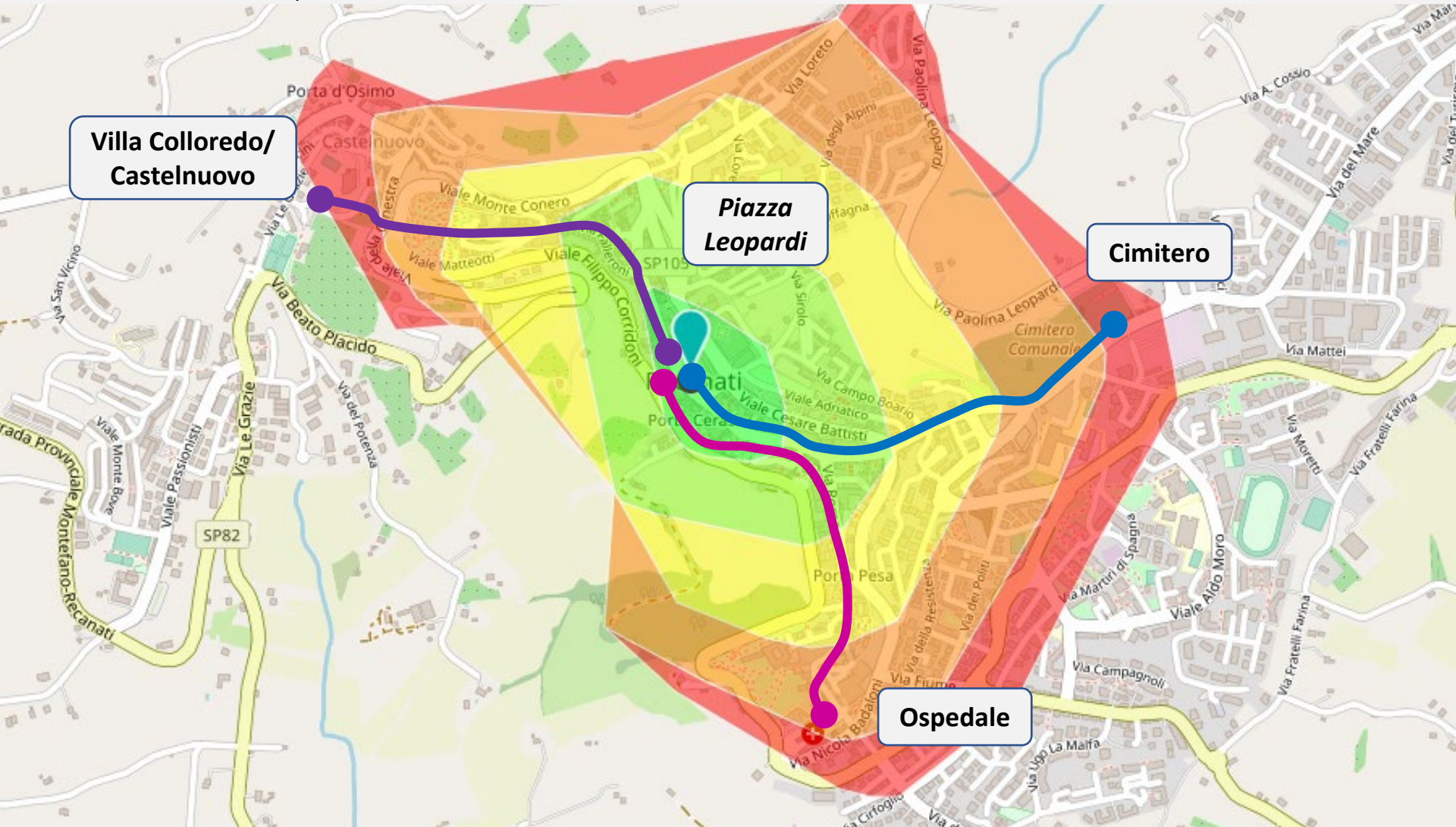
AZIONE 5: Un'importante occasione per Recanati, mobilità dolce in ambito urbano e il cicloturismo

La rete cicloturistica e le connessioni con il sistema urbano di mobilità dolce

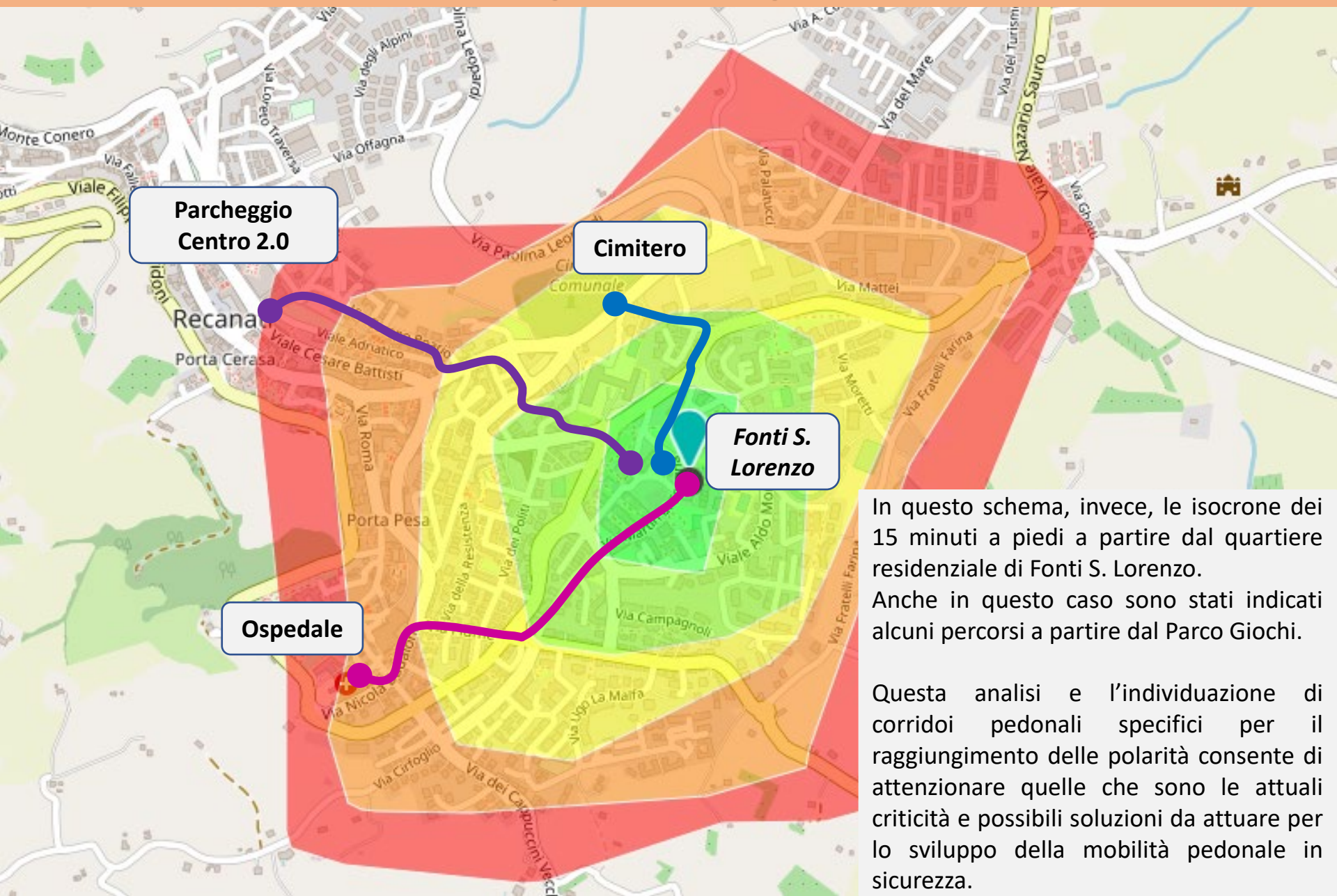


AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati **Analisi di base delle percorrenze, a piedi, entro i 15 minuti**

Lo studio di percorsi pedonali per favorire l'accessibilità al cuore di Recanati (Centro Storico) si è avvalso dell'analisi delle isocrone dei 15 minuti a piedi. Le curve rappresentate definiscono i luoghi raggiungibili a piedi a partire da un nodo centrale, in questo caso la Piazza Leopardi. Sono poi stati tracciati i corridoi pedonali per raggiungere le polarità di Villa Colloredo, Cimitero e Ospedale.



AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati **Analisi di base delle percorrenze, a piedi, entro i 15 minuti**



**Parcheggio
Centro 2.0**

Cimitero

**Fonti S.
Lorenzo**

Ospedale

In questo schema, invece, le isocrone dei 15 minuti a piedi a partire dal quartiere residenziale di Fonti S. Lorenzo.

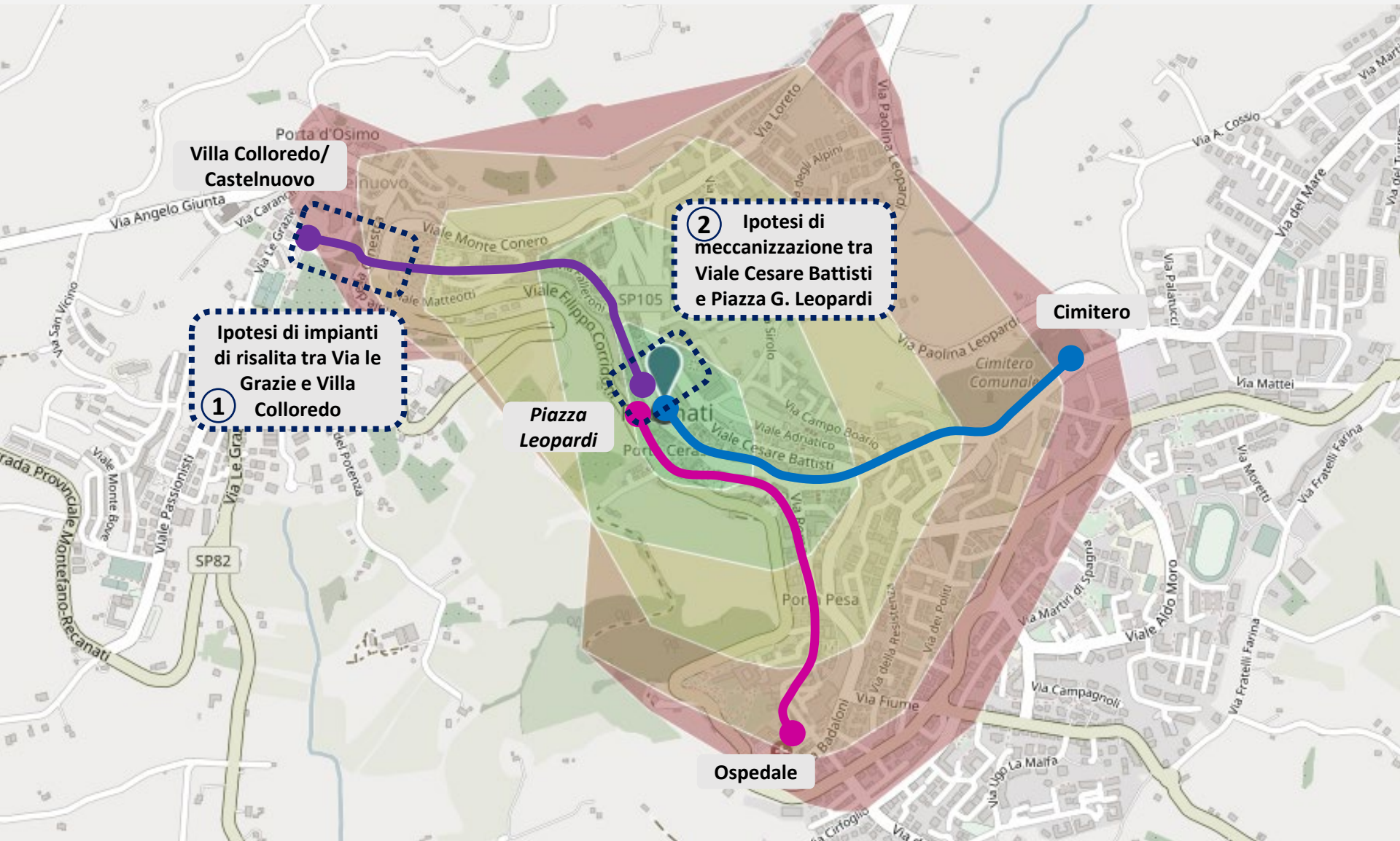
Anche in questo caso sono stati indicati alcuni percorsi a partire dal Parco Giochi.

Questa analisi e l'individuazione di corridoi pedonali specifici per il raggiungimento delle polarità consente di attenzionare quelle che sono le attuali criticità e possibili soluzioni da attuare per lo sviluppo della mobilità pedonale in sicurezza.

AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

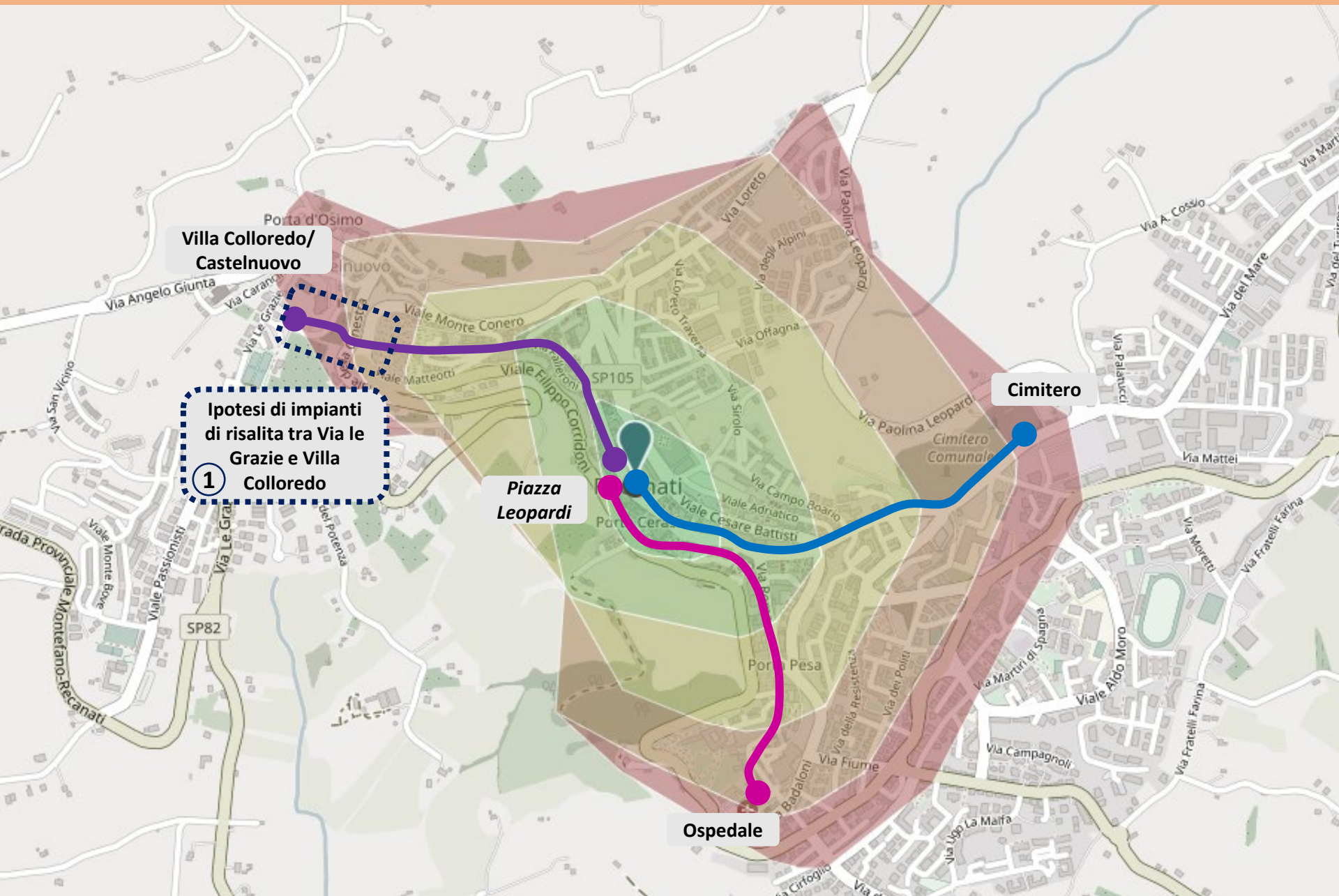
Localizzazione delle meccanizzazioni approfondite dal PUMS

L'approfondimento riportato nel PUMS di Recanati riguarda la possibilità di agevolare gli accessi al Centro Storico dal versante nord-ovest e la meccanizzazione fino alla Piazza Leopardi a partire dal Parcheggio Centro 2.0



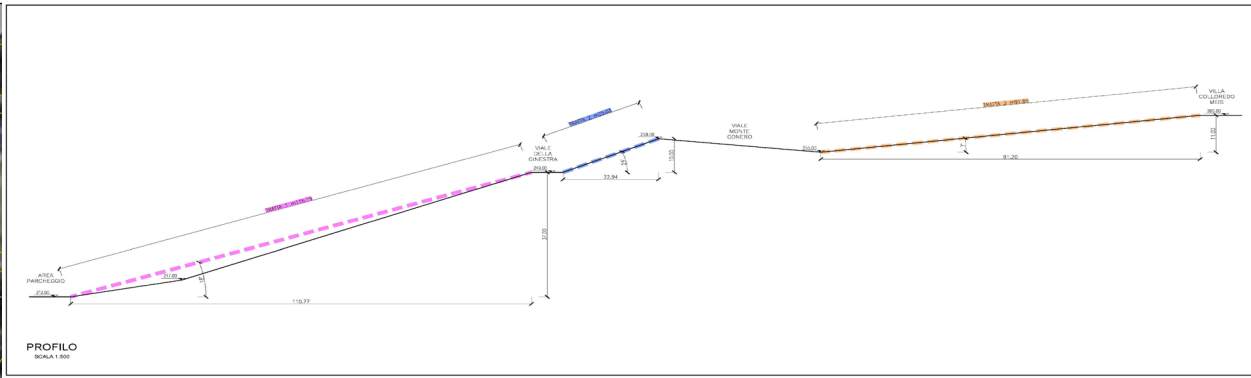
AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

1 - Ipotesi di impianti di risalita tra Via le Grazie e Villa Colloredo



AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

1 - Ipotesi di impianti di risalita tra Via le Grazie e Villa Colloredo



Area di sosta piazzale scolastico

Villa Colloredo

Ipotesi complessa, per accedere all'area di sosta, specie per gli autobus turistici, e meccanizzazioni «importanti»

INTEGRAZIONE POST VIDEOCALL DEL 22-12-2022

Una proposta da approfondire, in accordo con la Committenza, riguarda l'inserimento di meccanizzazioni per il superamento dei dislivelli presenti tra l'area di Castelnuovo e Villa Colloredo. Lo scopo della proposta, che al momento ha definito elementi geometrici essenziali di base, è quello di individuare un'ulteriore nodo di confluenza dei traffici esterni, in direzione Centro Storico, nel versante nord-ovest.

A partire da Via della Grazie, dove attualmente sono presenti micro-parcheggi e vi è possibilità di ampliarne uno in corrispondenza della scuola primaria Carlo Urbani, il PUMS individua la stazione di valle di una serie di meccanizzazioni per il superamento di un dislivello complessivo di circa 55 metri su una lunghezza orizzontale di circa 250 metri.

Le meccanizzazioni da approfondire sono 3:

- Via della Grazie – Via della Ginestra
- Via della Ginestra – Viale Monte Conero
- Viale Monte Conero – Villa Colloredo

AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

1 - Ipotesi di impianti di risalita sul versante ovest e Villa Colloredo



Da approfondire, la possibilità di acquisire da parte del Comune l'area dell'ex mulino da destinare a parcheggio silos. Da qui poi prevedere meccanizzazione per il superamento del dislivello, almeno fino al Via Monte Conero.

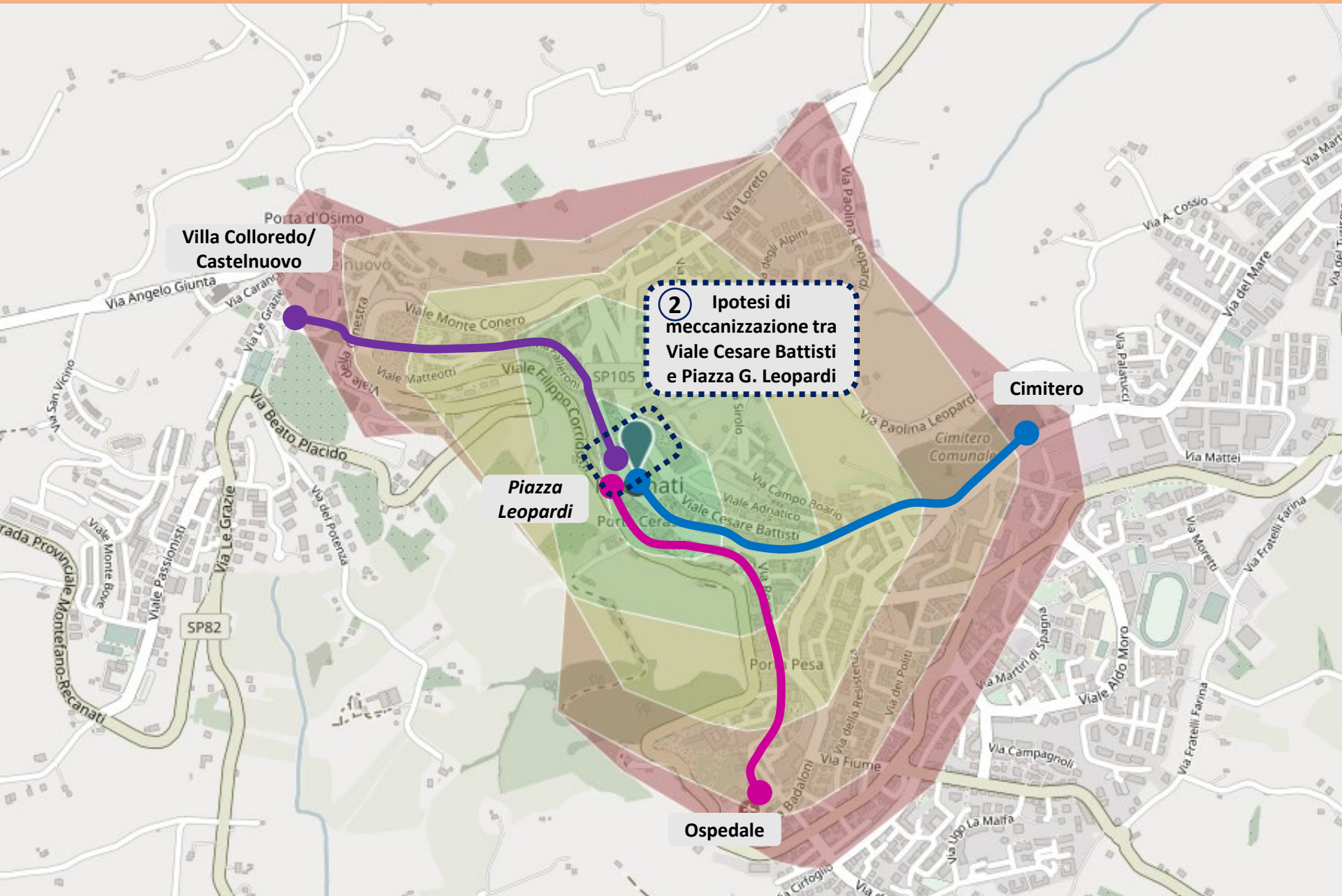
Area ex Mulino per ipotesi park silos

Villa Colloredo



AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

2 – Ipotesi di meccanizzazione da Viale Cesare Battisti e P.zza Leopardi (Scalinata Broglio D'Ajano)



AZIONE 6: Sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità al centro storico di Recanati

2 – Ipotesi di meccanizzazione da Viale Cesare Battisti e P.zza Leopardi (Scalinata Broglio D'Ajano)



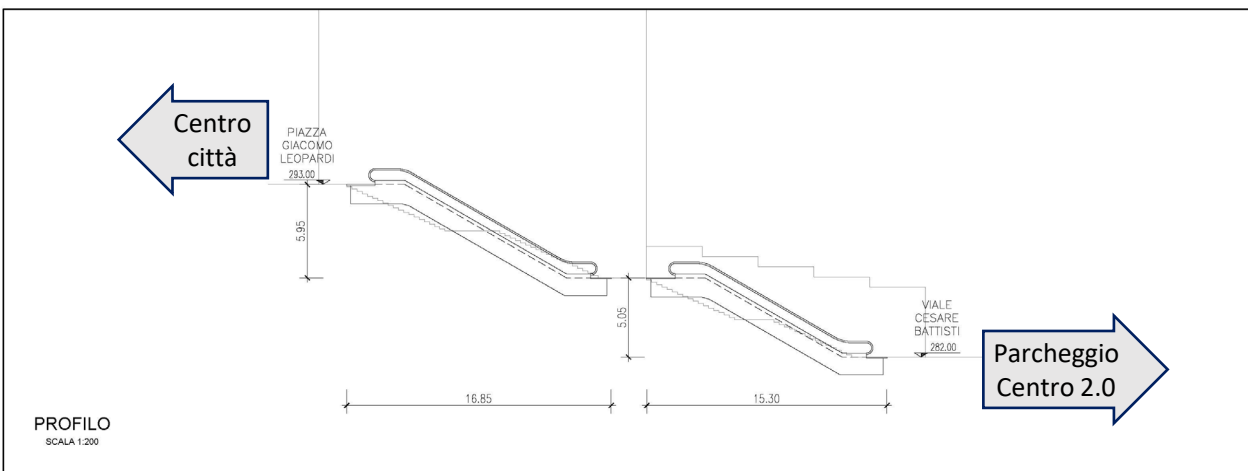
Il parcheggio Centro localizzato in Via del Campo Sportivo, e non distante dall'area dell'ex foro boario per la sosta dei bus turistici, è connesso al Viale Cesare Battisti con un ascensore pubblico che ne permette il superamento del dislivello presente.

D'altro canto, per accedere alla principale polarità cittadina di Piazza Giacomo Leopardi, l'utente incontra la Scalinata Broglio d'Ajano con un dislivello di circa 11 metri per una lunghezza (orizzontale) di circa 35 metri.

Il PUMS ha approfondito, sempre nell'ottica di miglioramento dell'accessibilità e di favorire la mobilità pedonale, l'inserimento di due rampe **di scale mobili in salita** su un lato della scalinata, seguendo proprio il suo andamento.

Il livello di progettazione del PUMS, dovrà successivamente essere approfondito, anche mediante concorso di idee, valutando tutti gli aspetti del caso, ad esempio:

- Valutazioni sulla necessità di copertura dell'impianto;
- Studi di impatto paesaggistico e ambientale
- Studi di impatto acustico



INTEGRAZIONE POST
VIDEOCALL DEL 22-12-2022

AZIONE 7: Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale

Politiche incentivanti la mobilità sostenibile

Smart Mobility

1		diffusione di sistemi di connessione “aperti” in varie parti della città per favorire la messa in rete di "infrastruttura - veicolo - dispositivo mobile"
2		integrazione stretta tra le azioni strutturanti sulla città definite dalle linee di azione del PUMS (città 30, Biciplan, cerniere di mobilità), le politiche di mobilità sostenibile e le strategie di smart-mobility
3		diffusione della Sharing Mobility , spingendo i cittadini verso la condivisione dei veicoli, e dei tragitti, così da ridurre progressivamente il ricorso al mezzo di trasporto privato favorendo una sostanziale trasformazione/evoluzione delle abitudini di mobilità
4		sviluppo della mobilità elettrica , attraverso un processo di integrazione con le differenti iniziative di Sharing Mobility. Le politiche di decarbonizzazione del parco veicoli può essere accompagnato dalla diffusione della rete di ricarica (lenta e veloce) e da incentivi per il rinnovo del parco circolante
5		l'istituzione di una Low Emission Zone (LEZ) si configura come azione strategica per disincentivare l'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.



AZIONE 7: Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale

Politiche incentivanti la mobilità sostenibile

Smart Mobility		
6		definizione di azioni di Mobility as a Service (Maas) quale nuovo modello di mobilità, fondato sull'interazione dei servizi per la mobilità forniti da operatori diversi su piattaforme telematiche (App) combinate con i sistemi ITS e di infomobilità
7		utilizzo degli Intelligent Transport System (ITS) e di systemi di infomobilità , per favorire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto, lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità, l'introduzione di strumenti per il monitoraggio stesso del PUMS, la raccolta continua dei dati necessari agli strumenti per l'analisi e il supporto alle decisioni
8		attuazione e sostegno alle politiche di Mobility Management nelle aziende, al fine di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, favorendo soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (car pooling, politiche di sharing, mobilità attiva)
9		il PUMS propone l'indirizzamento dei flussi di traffico turistici e/o occasionali verso il nuovo parcheggio in struttura Centro Città 2.0
10		la strada scolastica è una strada (o un piazzale) adiacente a una scuola in cui viene vietato (temporaneamente o in modo permanente) il traffico degli autoveicoli, in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza. Il transito viene consentito a pedoni, bici, mezzi per il trasporto dei disabili e scuolabus.



AZIONE 7: Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale

Mobility as a Service (Maas): l'uso di piattaforme integrate come incentivo alla riduzione dei viaggi su veicoli privati

moovit



Moovit e **Google Maps** per informazioni e mappatura delle linee del TPL su gomma

waze

Waze e **Google Maps** per indicazioni sul traffico in città



L'app di **CONTRAM Mobilità** attiva a livello locale per il TPL e altri servizi di mobilità

TELEPASS PAY

Telepass Pay per informazioni e mappe sui distributori di benzina/gasolio/metano/GPL presenti

paybyphone

Le app **PayByPhone**, **easypark**, **mycicero** e **DropTicket** sono applicazioni grazie alle quali è possibile pagare le sosta nei parcheggi a pagamento in moltissime città italiane

mycicero

easypark

DropTicket

Go places with

urbi



NEXTCHARGE network

START

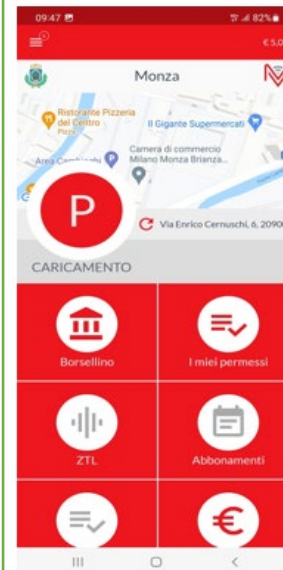
da App da Rfid

Urbi è l'APP che "aggrega" la mobilità urbana condivisa

Nextcharge permette, a livello internazionale, di localizzare i punti di ricarica per veicoli elettrici, sia pubblici che privati

IL CASO DEL PUMS DI MONZA (PIANO SINTAGMA) E LO SVILUPPO DELL'APP PER TUTTI I SERVIZI DI MOBILITÀ CITTADINI

La **app MONZA MOBILITÀ**
Il primo passo per l'integrazione dei servizi di mobilità e parcheggio a Monza




AZIONE 7: Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale


Mobility Management




Istituzione di Mobility Manager d'Area




Consolidare e perfezionare le modalità e le condizioni di svolgimento della prestazione lavorativa tramite smart-working (lavoratori del Comune e altri Enti)



Azioni di sostegno all'attività messa in capo ai Mobility Manager aziendali, attraverso l'attivazione degli opportuni Accordi-Intese di collaborazione con i Mobility Manager d'Area dei luoghi interessati, affinché questi ultimi forniscano il necessario supporto tecnico e amministrativo e intervengano nel coadiuvare le iniziative da intraprendere da parte dei Mobility Manager aziendali: direttive tecniche, supporti e strumenti operativi utili a supportare i Mobility Manager aziendali nella stesura dello specifico PSCL aziendale, in particolare nei casi dove Enti ed Aziende segnalano di non possedere capacità e strumenti necessari a gestire il percorso di formazione del PSCL



Attivare azioni congiunte di promozione e valorizzazione delle scelte di mobilità sostenibile da parte della cittadinanza, attraverso un'azione sinergica e coordinata dei Mobility Manager d'Area con i Mobility Manager aziendali e Mobility Manager scolastici e le istituzioni sul territorio, che metta anche in campo le più appropriate forme di incentivazione.



Attivare specifiche campagne di comunicazione, informazione, sensibilizzazione e promozione dei temi connessi alla mobilità sostenibile.

AZIONE 7: Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale

Incentivare la mobilità sostenibile con progetti dedicati alle scuole



Nomina del Mobility Manager Scolastico



Presenza di pista ciclabile (o Zona 30) di riconnessione alla rete cittadina



Pedibus, Bicibus, Scuola che Cammina



SCUOLA A MOBILITA' SOSTENIBILE



Partecipazione a programmi Sicurezza stradale per bambini e ragazzi

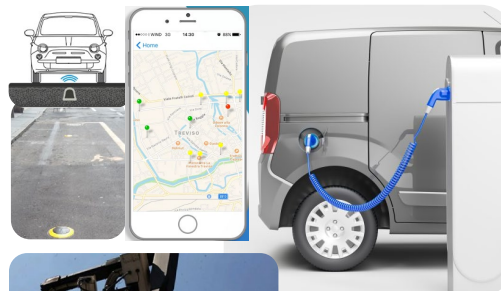
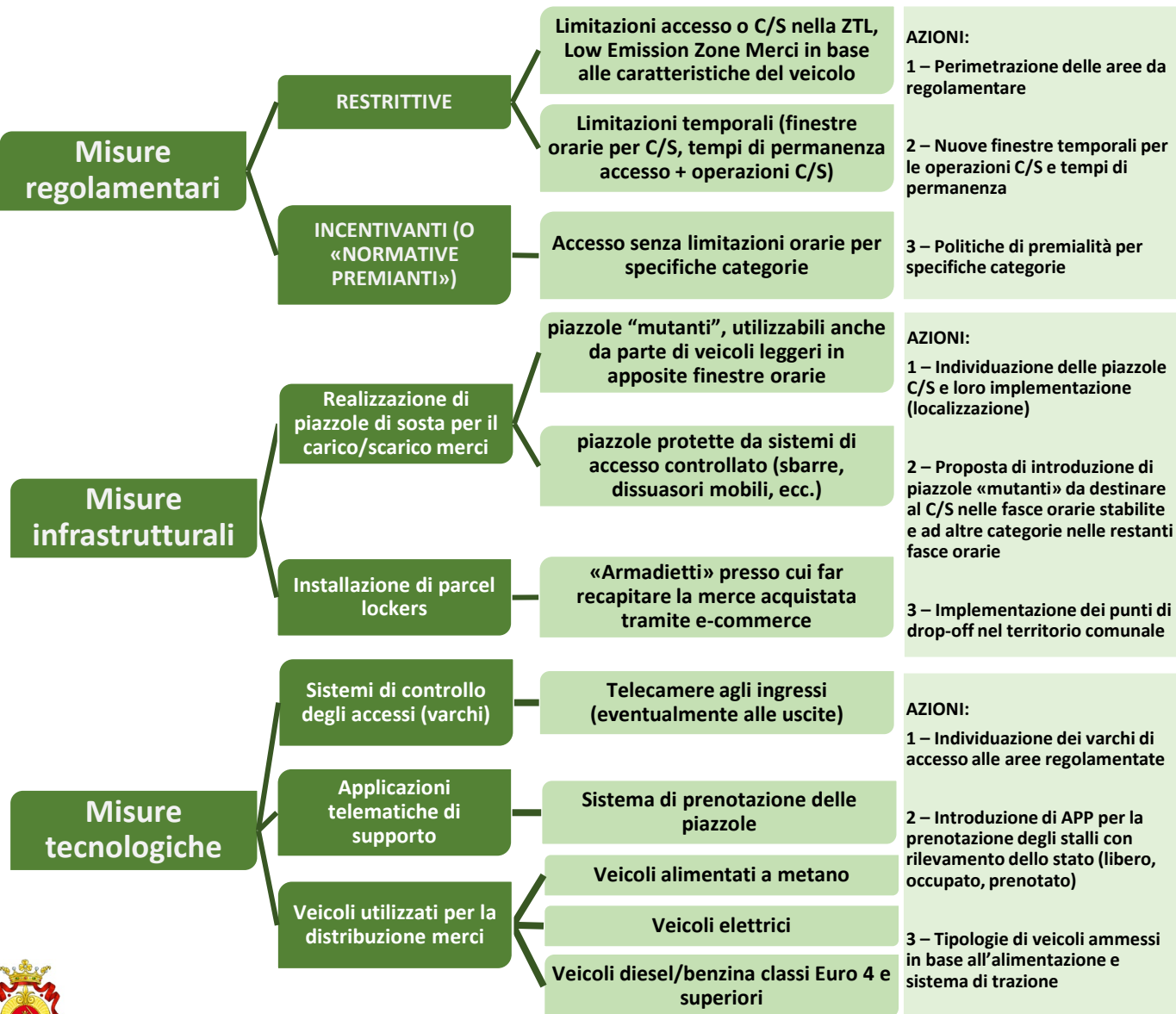


Presenza cortile/ricovero per rastrelliere

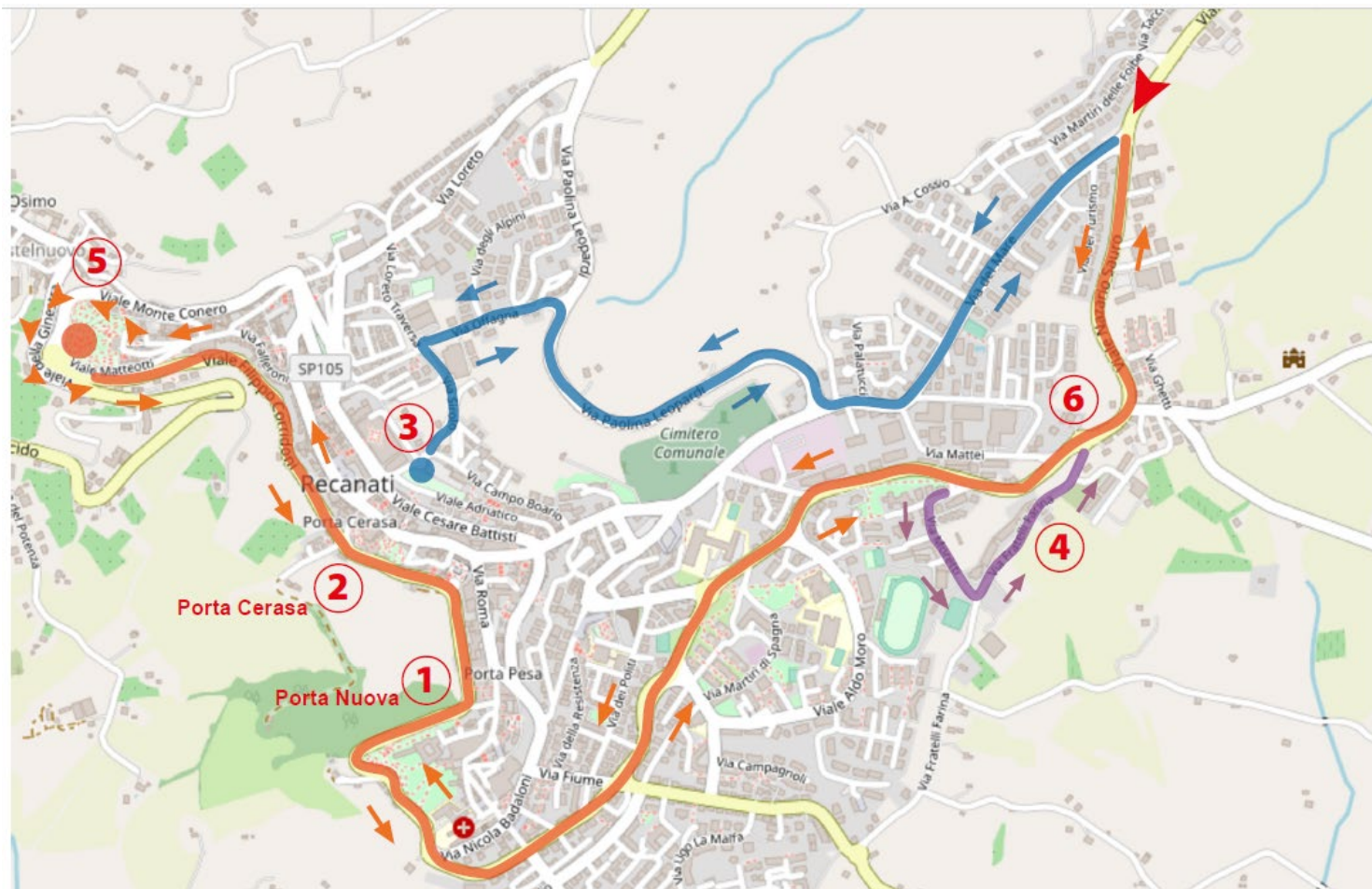


AZIONE 8: City Logistics ed e-commerce – Regolamentazione della distribuzione merci a Recanati

Indirizzi per la razionalizzazione dei flussi dei veicoli commerciali in area urbana





AZIONE 8: City Logistics ed e-commerce – Regolamentazione della distribuzione merci a Recanati Indirizzi per la razionalizzazione dei flussi dei veicoli commerciali in area urbana



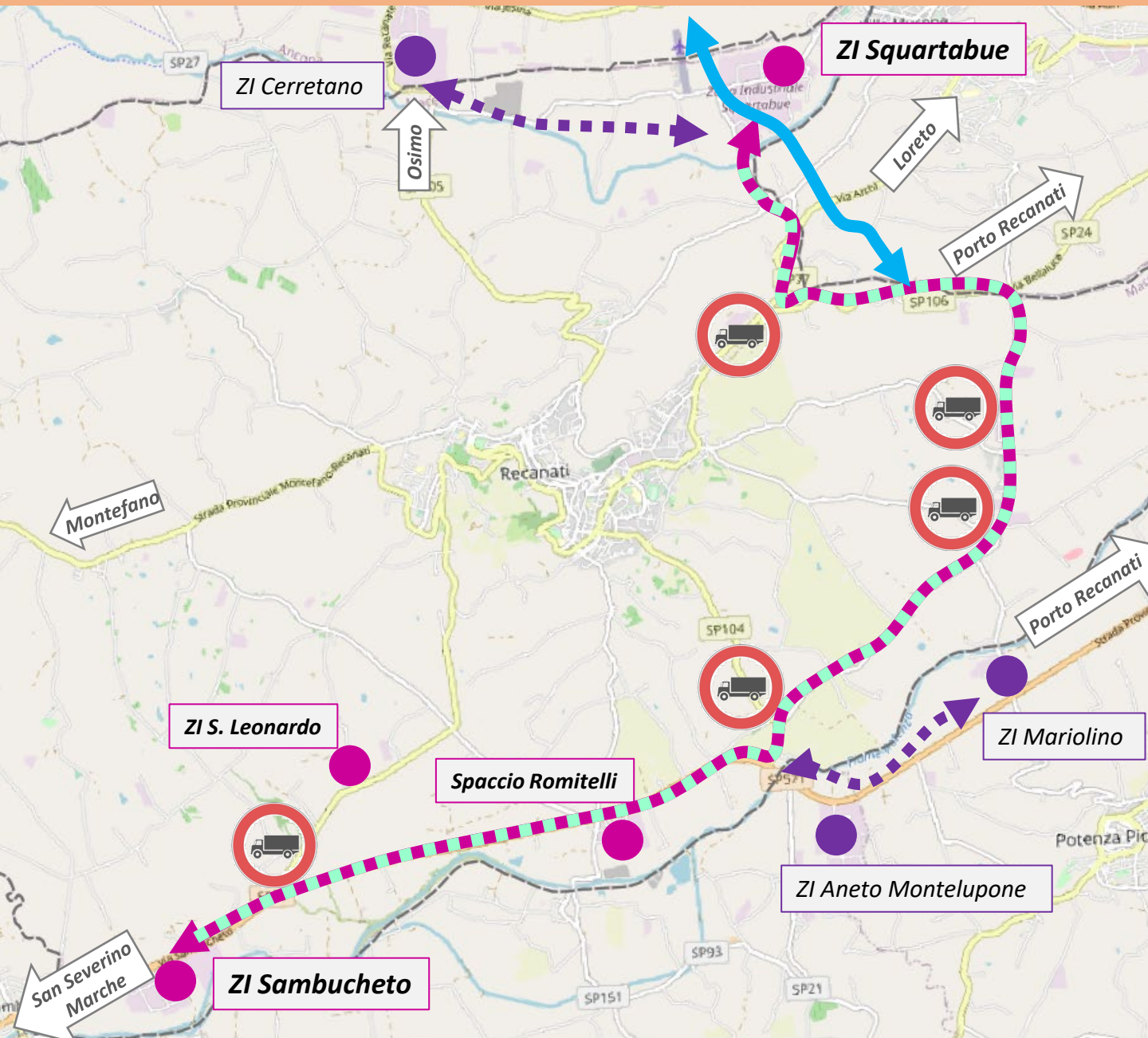
Legenda







1. Carico/scarico - Casa Leopardi
2. Carico/scarico - Piazza G. Leopardi - Musei Civici - Casa Leopardi
3. Bus sosta lunga
4. Bus sosta breve
5. Rotatoria per inversione di marcia
6. Rotatoria per centro storico o uscita città

-  Percorso BUS sosta breve
-  Percorso BUS sosta lunga



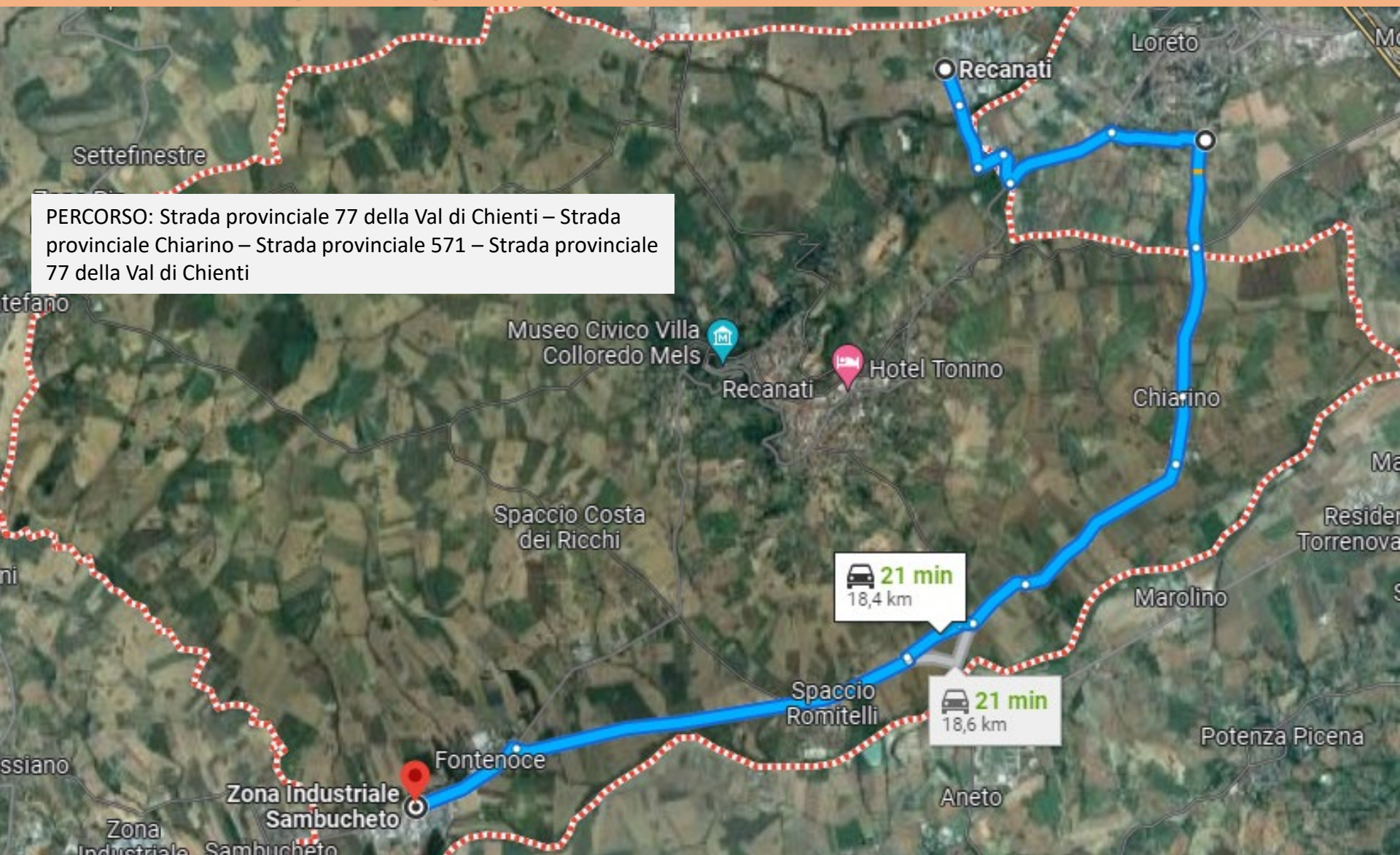
AZIONE 9: Problematica Collegamento Zona Commerciale Squartabue e Zona Sambucheto Dalla valle del Potenza alla valle del Musone – fluidificazione di itinerari esistenti e divieti



-  Zone industriali/artigianali nel territorio comunale di Recanati
-  Zone industriali/artigianali extra-comune
-  Divieto di transito per mezzi pesanti (da definire la categoria)
-  Tratti stradali da adeguare e lungo i quali prevedere indirizzamento dei flussi pesanti tra la valle del Potenza e valle del Musone (e viceversa)
-  Studio viabilità diretta di connessione tra SP106 ed SP3 (in continuità con la bretella di collegamento ZI Squartabue e la SP3)
-  Interconnessioni trasversali lungo le valli

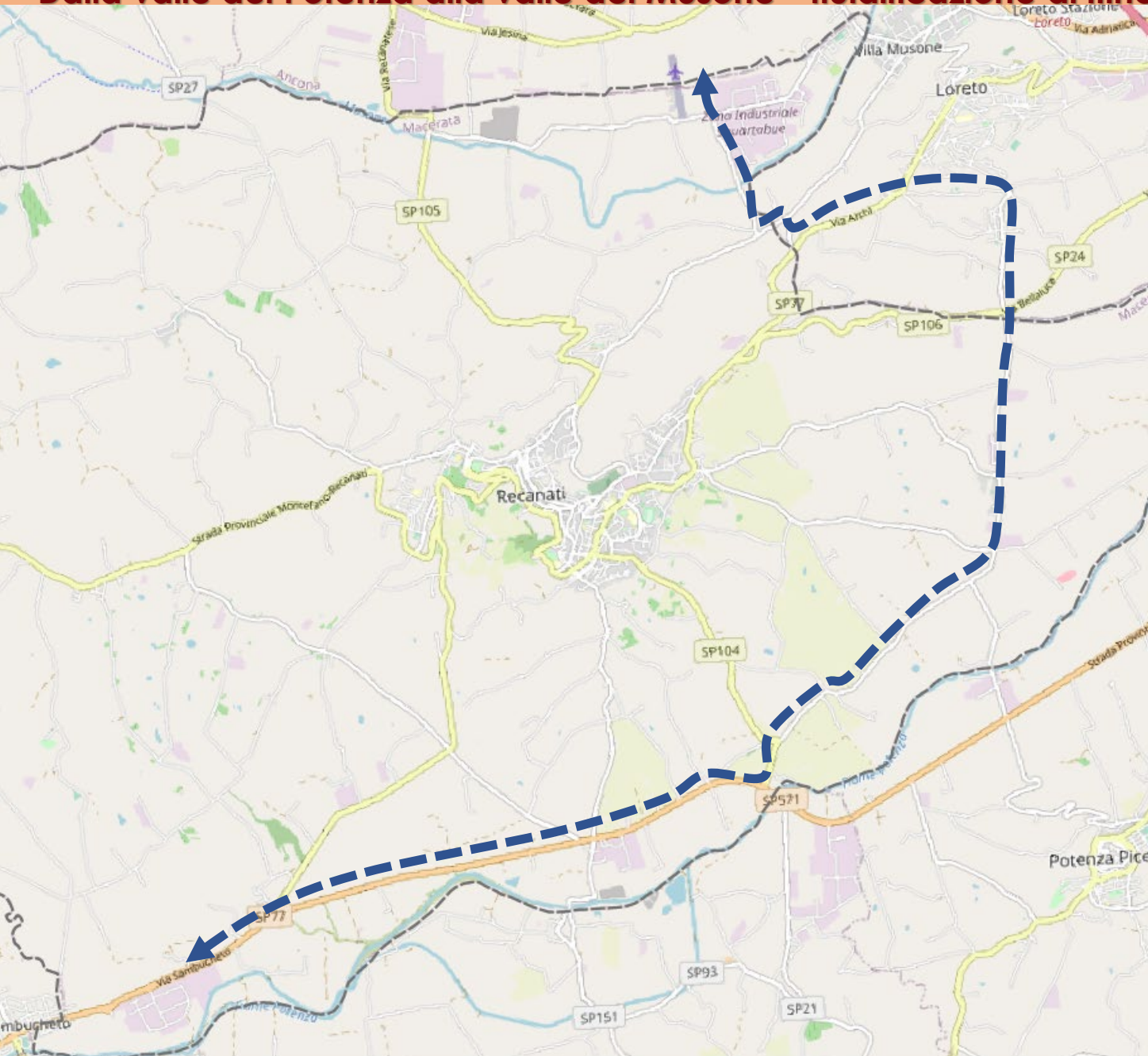
AZIONE 9: Percorso da Google Maps da Zona Commerciale Squartabue e Zona Sambucheto **Prima ipotesi di percorso– fluidificazione di itinerari esistenti e divieti**



PERCORSO: Strada provinciale 77 della Val di Chienti – Strada provinciale Chiarino – Strada provinciale 571 – Strada provinciale 77 della Val di Chienti



AZIONE 9: Problematica Collegamento Zona Commerciale Squartabue e Zona Sambucheto

Dalla valle del Potenza alla valle del Musone – fluidificazione di itinerari esistenti e divieti



-  Zone industriali/artigianali nel territorio comunale di Recanati
-  Zone industriali/artigianali extra-comune
-  Itinerario alternativo

AZIONE 9: Percorso da Google Maps Zona Commerciale Squartabue e Zona Sambucheto

Seconda ipotesi di percorso – fluidificazione di itinerari esistenti e divieti

