



Comune di Catania

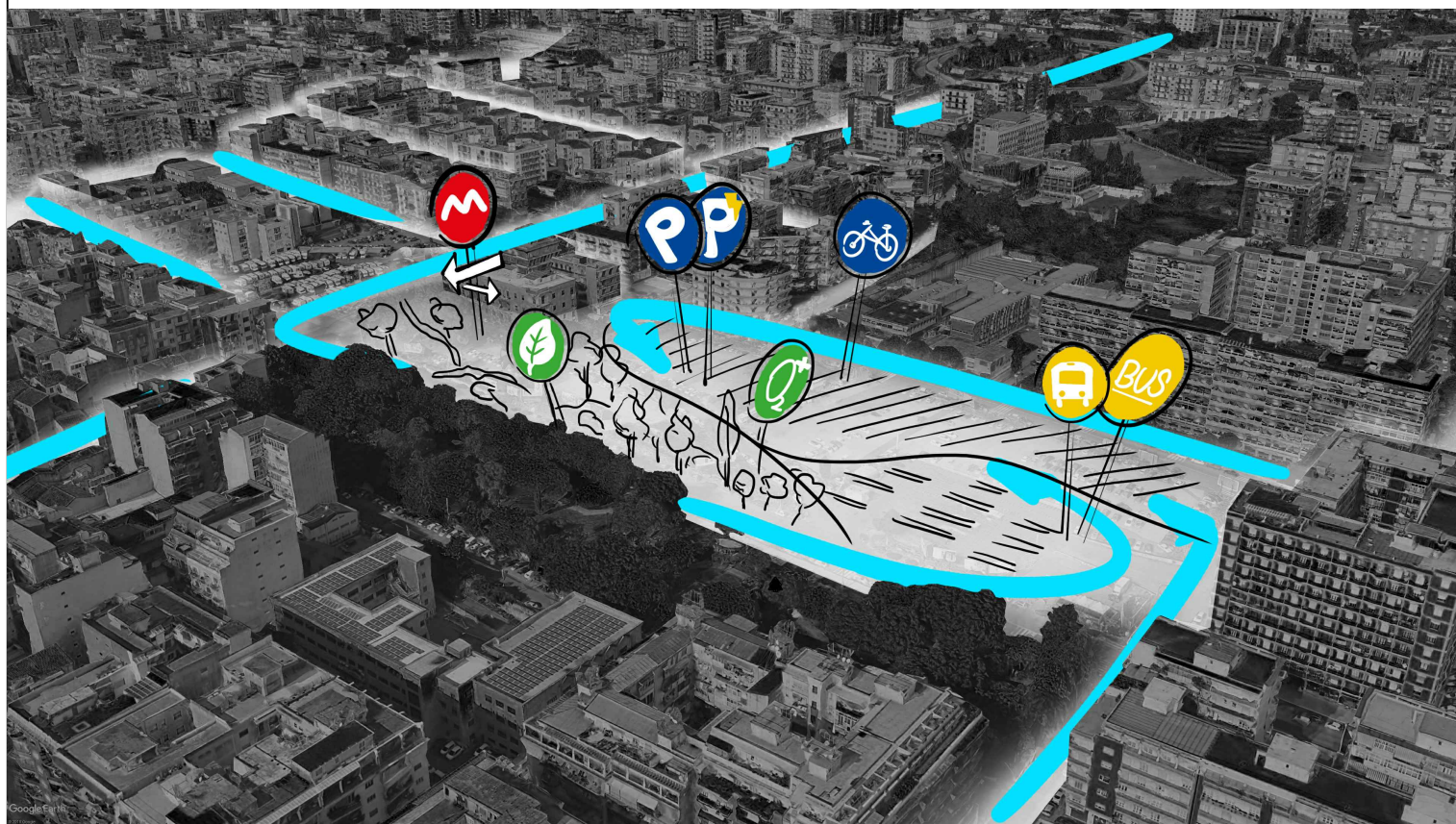
DIREZIONE LAVORI PUBBLICI - INFRASTRUTTURE

MOBILITÀ SOSTENIBILE E SERVIZI CIMITERIALI



Parcheggio Scambiatore Sanzio

PROGETTO ESECUTIVO



TAV
02m

ELABORATO:

Relazione Descrittiva Nuovo Assetto Viario
INTEGRAZIONE

DATA 11-2020

AGGIORNAMENTI

01

GRUPPO DI LAVORO

PROGETTISTA - DIRETTORE DEI LAVORI

Geom. Luigi EPAMINONDA

PROGETTISTA DEGLI IMPIANTI

Ing. Antonio CAMARDA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Arch. Salvatore PERSANO

DIRETTORE

Ing. Salvatore MARRA

VISTI

Relazione descrittiva

Progetto viabilità, Area parcheggio Raffaello Sanzio - Catania

Premessa

L'Area Metropolitana di Catania, a livello urbanistico, rappresenta un sistema di connessioni che interessa attivamente centinaia di migliaia di persone; il costante flusso di servizi e di mezzi lungo le arterie stradali rende il tema della mobilità quotidianamente centrale nei dibattiti progettuali sullo sviluppo di questa città.

Un importante intervento volto alla gestione dei flussi, ancora in itinere ma già consolidato ed assorbito, è indubbiamente il potenziamento della rete metropolitana. Servizio che si snoda seguendo la traccia della antecedente Ferrovia Circumetnea e che assiste le esigenze di spostamento di un numero sempre più crescente di cittadini. L'area oggetto della presente relazione potrebbe rivestire un ruolo centrale nel supporto alla fruizione di una delle principali fermate della linea metropolitana.

L'intervento si colloca all'interno della 3° Circoscrizione Borgo - Sanzio, in un importante lotto a Nord dalla via Imperia, a sud dal viale R. Sanzio, ad ovest da via V. Giuffrida e ad est da via Oliveto Scammacca.

L'obiettivo di tale progetto è quello di realizzare un'area di parcheggio per mezzi pubblici e privati nell'attuale piazzale Raffaello Sanzio, simbolo di vuotezza urbana ingestita e mal fruita. La potenzialità di tale area, strategica nel contesto locale e macro-locale, rende di fondamentale importanza il pensiero di un intervento che possa organizzare i flussi di traffico donando qualità ed efficienza urbana.

La realizzazione di quest'area di sosta può accogliere tante delle vetture in transito verso il centro, e proporre uno scambio coi mezzi pubblici che fanno capolinea in prossimità, o con le svariate fermate della metropolitana raggiungibili con pochi minuti di cammino.

Di seguito una trattazione sulle condizioni e le potenzialità riguardanti il *sistema mobilità* connesso all'area di progetto. Lo studio, oggetto di tale relazione, si articola nei seguenti punti:

1. Analisi dello stato di fatto della rete stradale esistente contermini all'area oggetto di studio;
2. Analisi e valutazione dei flussi di traffico esistenti;
3. Descrizione della proposta progettuale;
4. Stima degli effetti della riconfigurazione proposta.

1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Le analisi condotte sull'area di intervento si basano sui contenuti del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Catania redatto nel 2012 (Fig. 1), il cui modello di rete del trasporto urbano è stato costruito sulla base di un'intensa attività di rilievo e sistematizzazione dei dati con la collaborazione del Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale (DICA) dell'Università degli Studi di Catania, dell'Ufficio del Traffico Urbano e dell'Ufficio del Sistema Informativo Territoriale del Comune di Catania. Tali dati sono stati intrecciati con una profonda conoscenza del territorio e con ulteriori elaborazioni curate dal gruppo di studio.

Le ricognizioni sono state condotte al fine di valutare il grado di accessibilità dell'area in oggetto, rilevando sia la quantità che la qualità dei collegamenti stradali esistenti. Il sistema di circolazione dell'area è stato definito mediante il rilievo dei flussi di traffico e dalla destinazione ultima di questi, dal rilievo dei sensi unici, dei divieti di svolta e dalla presenza di stalli di sosta.

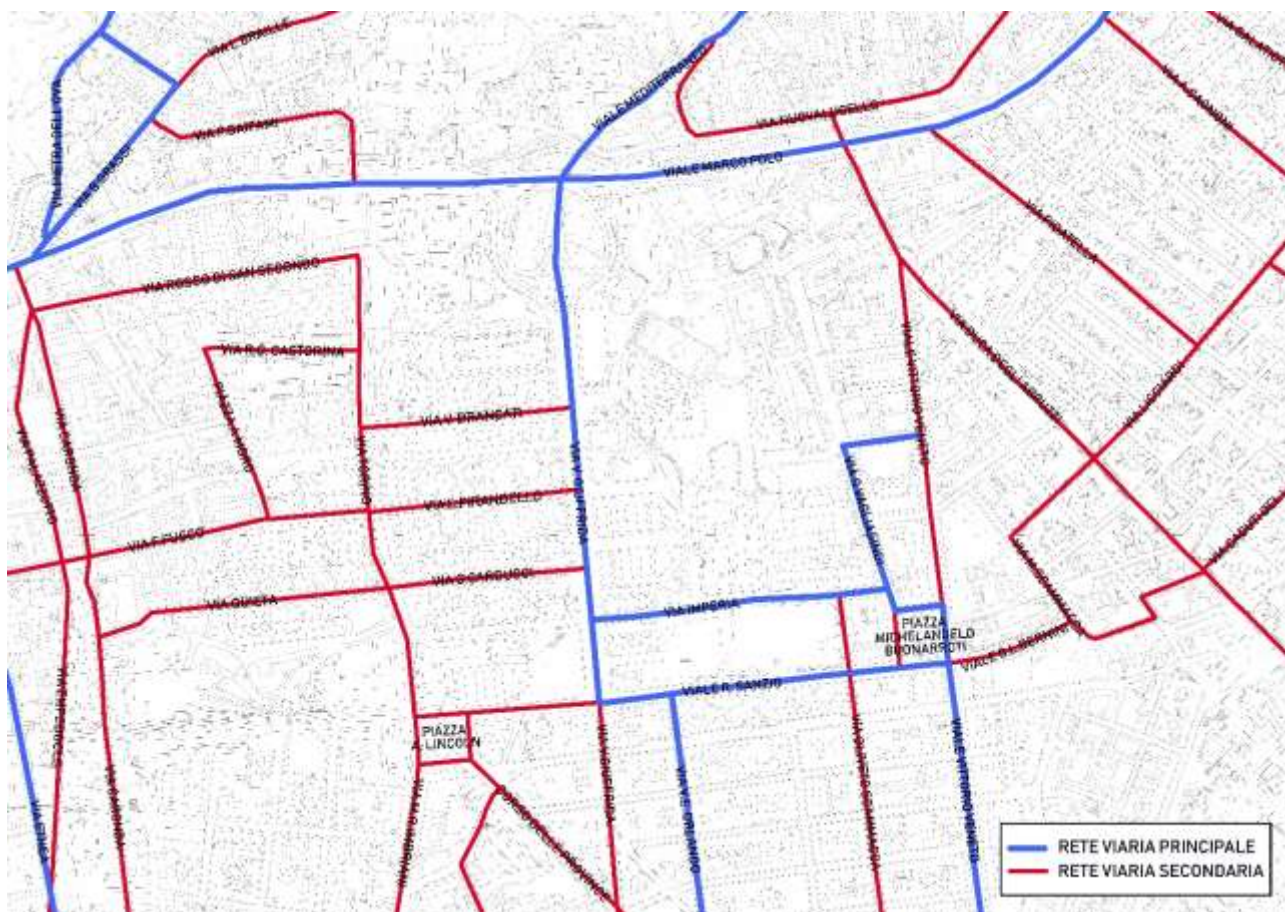


Fig. 1 - Rielaborazione di uno stralcio del PGTU, classificazione rete viaria

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DESCRIZIONE DELLA CIRCOLAZIONE VIARIA

Per la determinazione dello scenario afferente allo stato di fatto è fondamentale condurre un inquadramento preliminare della viabilità esistente e dell'attuale regolamentazione della circolazione viaria.

L'area oggetto di intervento è situata a Nord della città e coinvolge l'ingresso alla tangenziale di Catania (viale Mediterraneo), l'asse di via Vincenzo Giuffrida, la via Raffaello Sanzio, Piazza Abramo Lincoln, le arterie minori ma ricche di potenziale come via Siena, via Sassari, via La Spezia, e le vie Oliveto Scammacca e via Vittorio Emanuele Orlando, comprese tutte le intersezioni minori a ridosso di queste.

Tale sistema costituisce uno dei nodi principali all'interno della mobilità cittadina: rappresenta, infatti, uno dei punti focali di accesso alla città e di confluenza dei flussi provenienti sia dalle aree poste a nord rispetto alla Circonvallazione, sia della cinta dei paesi etnei.

La localizzazione dei principali servizi ed ambiti lavorativi all'interno della cosiddetta *area densa* del Comune di Catania caratterizza una conseguente direzionalità Nord-Sud riguardante i flussi di traffico, rispettivamente scanditi nelle fasi temporali di accesso e di abbandono delle vie cittadine.

I principali archi viari (via V. Giuffrida, viale R. Sanzio, via Torino e via G. Vagliasindi, via V. E. Orlando e O. Scammacca), protagonisti e coinvolti nella proposta progettuale, verranno di seguito descritti nei loro termini più caratteristici in tema di mobilità.

Via Vincenzo Giuffrida

Asse viario con direzione Nord-Sud, conclusione e immissione alla Tangenziale di Catania (viale Mediterraneo), nonché di accesso alla Circonvallazione. L'asse collega la parte Nord della città con il centro storico incrociando importanti assi viari quali, nell'ordine, via Raffaello Sanzio, corso delle Provincie, via Gabriele D'Annunzio, via Firenze e corso Italia. È possibile suddividere l'asse in due tratti in funzione della sua natura. Il primo tratto, a nord di via Raffaello Sanzio, e il secondo tratto, da via Raffaello Sanzio fino a piazza Giovanni Verga.

Il primo tratto è costituito da una larghezza di circa 35 metri, suddivisa in due carreggiate da 5 corsie. Le carreggiate sono separate da uno spartitraffico centrale. Entrambi i lati della strada sono interessati da innesti di strade secondarie con obbligo di dare precedenza. In particolare, la carreggiata in direzione Sud è interessata dagli incroci di: via Vitaliano Brancati, via Grassi Bertazzi, via Luigi Pirandello, via Giosuè Carducci e via Siena. La carreggiata in direzione Nord è invece interessata dagli innesti di: via La Spezia, via Lecce, via Giuseppe Patanè e via Cosenza. Da ambo i lati sono presenti marciapiedi e parcheggi in fila. Il tratto è inoltre interessato da due attraversamenti pedonali semaforizzati di cui uno rialzato mediante dosso artificiale. Sono presenti diverse attività commerciali e molti uffici.

Il secondo tratto della strada, oltre l'incrocio con viale Raffaello Sanzio, è interessato da un notevole restringimento della carreggiata a 8 metri e a due corsie, nonché dalla unica possibilità di percorrenza in direzione Nord-Sud verso il centro della città di Catania.

La differenza tra le possibilità spaziali tra la parte Nord della città e quella Sud è proprio rappresentata da questo restringimento della sezione di via V. Giuffrida, l'ingresso all'area centrale è talmente intenso quanto strozzato da una maglia viaria non adeguata ai flussi in transito.

Viale Raffaello Sanzio

Asse viario con direzione Est-Ovest di collegamento tra piazza Michelangelo Buonarroti e viale Vittorio Veneto e piazza Abramo Lincoln col corso delle Provincie e la via Torino. L'asse ha una larghezza di circa 21 metri ed è interessato da tre corsie in direzione piazza Abramo Lincoln e due corsie in direzione piazza Michelangelo. Ambo i lati della carreggiata sono interessati dalla presenza di marciapiedi e da parcheggi in fila. Nella porzione compresa tra l'intersezione con via Vincenzo Giuffrida e la piazza Abramo Lincoln è possibile rintracciare la presenza di attività commerciali; lungo il tratto successivo all'incrocio con via V. Giuffrida è presente l'accesso ad un'area di parcheggio parzialmente regolamentata e al capolinea della linea cittadina AMT nonché l'accesso al parco G. Falcone.

Viale R. Sanzio rappresenta l'approdo lineare di molti itinerari cittadini verso l'esterno della città, come quelli lungo via Oliveto Scammacca e via V. Emanuele Orlando, essi raggiungono tale asse dalle vie interne e vi si aggregano incolonnandosi verso l'uscita da una inevitabile congestione, tra semafori e continue interruzioni del flusso.

Via Torino, Via Gustavo Vagliasindi

Questa coppia di assi viari rappresenta due collegamenti verticali, aventi entrambi doppio senso di marcia ed un'importante sezione di carreggiata, che dal *sistema Sanzio* sono dirette verso Nord.

Nonostante siano protagoniste di molti itinerari di spostamento, la loro vicinanza ad assi di rango superiore come viale V. Giuffrida e viale V. Veneto riduce la loro scelta e conferma un importante grado di potenzialità all'interno di una nuova configurazione.

Via Torino è il culmine settentrionale di un asse che entra all'interno del tessuto di Catania e rappresenta quasi una costola della principale via V. Giuffrida, supportandola negli spostamenti verso le aree ad Ovest della città e negli itinerari non diretti agli assi di distribuzione primaria, come il viale Mediterraneo. Nonostante non sia affatto un'arteria protagonista degli spostamenti extraurbani, presenta una sezione media di 10 metri e una facile connessione al nuovo tratto di via G. Castorina, potenziale raccordo al viale Mediterraneo mediante il sottopasso presso lo snodo di via V. Giuffrida.

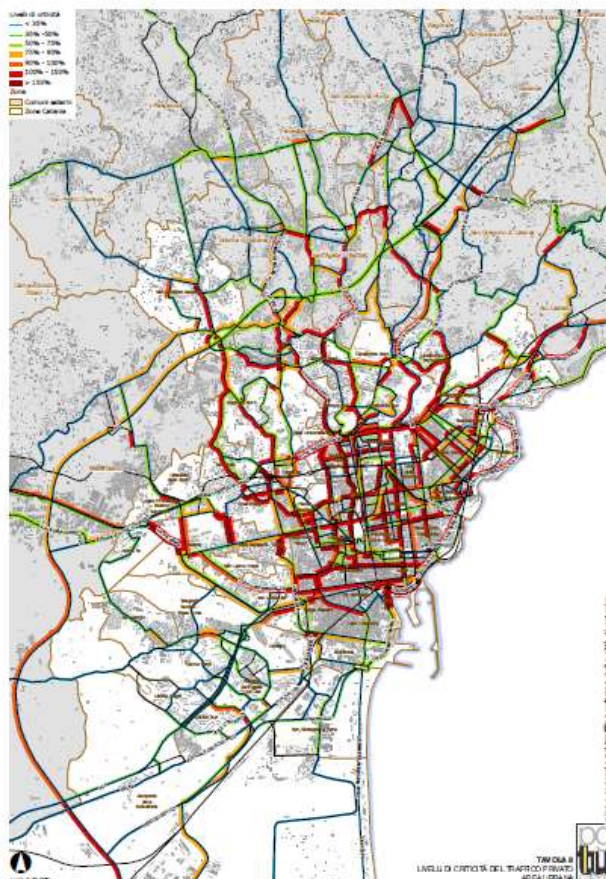
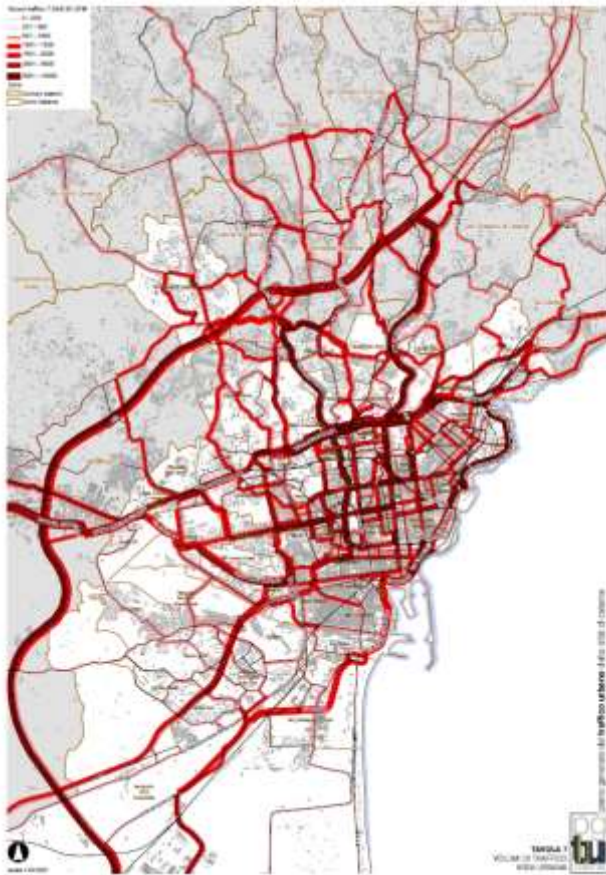
Via G. Vagliasindi scorre parallelamente al viale Vittorio Veneto nel tratto che si delinea tra piazza Michelangelo Buonarroti e la Circonvallazione, consiste in un collegamento ancor più diretto col *sistema Sanzio* e, potenzialmente, un itinerario semplificato in quanto capace di evitare la congestione della suddetta piazza e condurre agli accessi delle arterie extraurbane.

Via Vittorio E. Orlando, Via O. Scammacca

Le arterie presentate costituiscono due delle principali vie di collegamento della città verso la rete extraurbana e settentrionale di Catania.

Il senso di marcia per gli spostamenti privati è unicamente diretto verso Nord e accompagna gli itinerari verso il trasversale viale R. Sanzio, approdo lineare per una distribuzione successiva. Essendo la città di Catania frequentata in grande misura da lavoratori residenti negli anelli urbani esterni all'area densa, si riscontra nelle fasce orarie tardo-pomeridiane una congestione veicolare crescente quanto più vicina alla fine di questi due assi. Come anticipato, è viale Raffaello Sanzio che accoglie questi flussi, il loro avvicinarsi però interrompe il flusso principale e provoca inevitabilmente dei conflitti sulla fluidità del traffico. Un approccio rivolto alla linearizzazione di più itinerari indipendenti tra loro potrebbe diluire queste congestioni a favore di percorsi lievemente più lunghi ma indubbiamente indisturbati e maggiormente sicuri.

2. ANALISI E VALUTAZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO ESISTENTI;



Per analizzare in modo dettagliato l'incidenza delle previsioni, dedotte dal progetto in esame sulla viabilità locale, è necessario ricostruire i flussi di traffico in circolazione sulla rete esistente, ossia stimare la domanda di trasporto attuale.

Il volume di traffico che impegna gli archi viari della città nell'ora di punta del mattino è deducibile dal Piano Generale del Traffico Urbano, alla tavola 7 - "Volumi di traffico area urbana" (Fig. 2). Si tratta dei carichi veicolari stimati mediante l'applicazione di un metodo di analisi basato sull'assegnazione della domanda (con matrici del tipo origine/destinazione) e l'offerta di trasporto (grafo di rete e dei servizi di trasporto). Dalla tavola si evince un volume veicolare compreso tra le 3.000 e le 10.000 vetture che transita nell'ora di punta mattutina 7.30 - 8.30. Contemporaneamente, il PGTU assegna al nodo preso in esame un livello di criticità del trasporto compreso tra il 100% e il 150%. Tale dato è deducibile dalla tavola 8 "Livelli di criticità del trasporto privato" del suddetto elaborato (Fig. 3).

Fig. 2 - Tav. 7 PGTU, Volumi di traffico area urbana

Fig. 3 - Tav. 8 PGTU, Livelli di criticità del trasporto privato

Analizzando nel dettaglio l'area di progetto, possiamo rintracciare quattro intersezioni principali e motivo di congestione veicolare (Fig. 4).

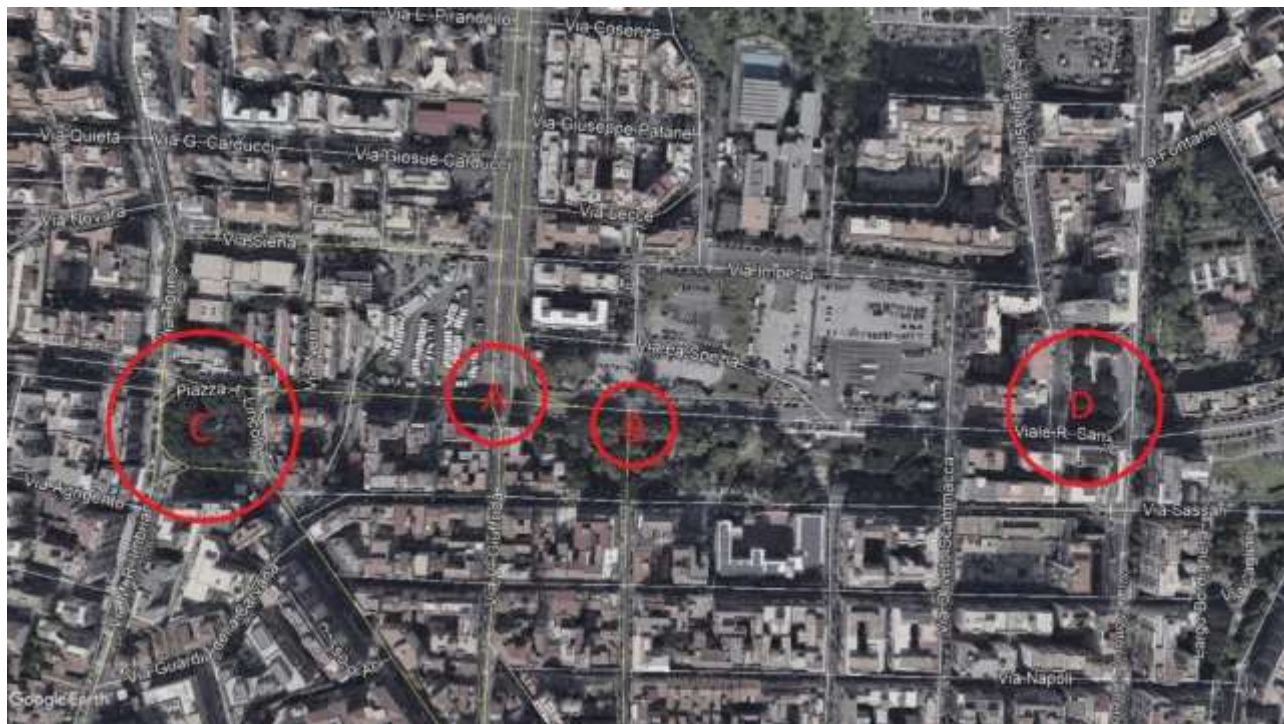


Fig. 4 - Nodi principali sistema mobilità Sanzio

Nodo A – Via Vincenzo Giuffrida/Viale Raffaello Sanzio

Il nodo A, intersezione tra via Vincenzo Giuffrida e viale Raffaello Sanzio, come sopra menzionato, rappresenta un punto nevralgico della città, per cui molto trafficato. I flussi viari ivi confluenti vengono regolati tramite l'ausilio di due semafori. Il tratto di via V. Giuffrida sovrastante l'incrocio ha doppio senso di marcia, mentre quello sottostante, con relativo restringimento di carreggiata, delinea un flusso solo verso il centro della città. Il viale R. Sanzio presenta, invece, un doppio senso di marcia anche oltre il semaforo.

Attualmente le direzioni dei flussi consentiti sono le seguenti:

- i veicoli provenienti dalla parte nord di via V. Giuffrida possono inoltrarsi in direzione sud, est, ovest e rimboccare la medesima in direzione nord;
- i veicoli provenienti dalla zona Ognina – Picanello possono inoltrarsi, percorrendo viale R. Sanzio, in direzione nord, sud e ovest;
- i veicoli provenienti da piazza Abramo Lincoln possono inoltrarsi in direzione nord, sud e est.

La forte concentrazione di autovetture crea una congestione del traffico, soprattutto negli orari critici della giornata (7:30 - 8:30, 13:00 – 15:00, 18:00 – 20:00).

Nodo B – Via Vittorio Emanuele Orlando/Viale Raffaello Sanzio

Intersezione tra via Vittorio Emanuele Orlando e viale Raffaello Sanzio, è considerato un punto critico poiché interferisce con la linearità del flusso viario presente lungo il viale R. Sanzio.

I veicoli diretti verso est si introducono nel flusso principale dopo aver rispettato lo stop presente nel tratto stradale ultimo di via V. E. Orlando; quelli diretti, invece, verso ovest creano congestione poiché costretti ad interrompere due sensi di marcia ove dovessero incolonnarsi al semaforo e proseguire in direzione piazza A. Lincoln o intraprendere via V. Giuffrida in direzione Nord. Questo

tipo di interferenza può trovare uno sfogo a viabilità ferma, qualora si creasse un varco tra le automobili, seppure in un contesto di percorrenza impulsiva e talvolta eccessivamente frenetica. Via V. E. Orlando ospita parte del traffico di ritorno dalla giornata lavorativa, per cui è da segnalare un maggiore picco di congestione dopo le ore 18:00 del pomeriggio.

Nodi C e D – Piazza Abramo Lincoln, Piazza Michelangelo Buonarroti

Le suddette piazze rappresentano snodi dalle caratteristiche comuni e tipiche se si considera l'impianto urbanistico della città di Catania. Accade che alcune piazze, circondate da importanti arterie e da conseguenti volumi di traffico, si isolino dentro la carreggiata e diventino delle semplici rotonde costantemente interessate da congestioni veicolari; la nobilitazione dovuta alla denominazione rimanda più a ciò che dovrebbero essere questi luoghi piuttosto che a ciò che rappresentano effettivamente.

L'ampiezza di tali elementi urbani potrebbe riuscire a gestire i flussi che vi si innestano, la criticità si attiva quando alla cosiddetta *piazza* si avvicinano più percorsi creando strozzature dovute alla effettiva dimensione incostante della carreggiata. In entrambe le occasioni si ha la possibilità di distribuire il traffico su più corsie nell'avvicinarsi alla fase rotatoria, ma è inevitabile la conseguenza di dover attendere il decongestionarsi di un imbuto, di cui si è in parte responsabili.

3. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Le analisi di traffico condotte manifestano una indubbia importanza del *sistema Sanzio* all'interno delle volontà e delle esigenze di distribuzione e comunicazione veicolari della città di Catania, ed al contempo una accentuata possibilità di miglioramento sia delle condizioni di fluidità del traffico, che della qualità di uno spazio di transito ma anche di sosta poiché all'interno di una zona a carattere densamente residenziale.

Esistono, pertanto, principali due livelli di miglioramento dello scenario urbano relativo al piazzale R. Sanzio: il primo, riguarda il traffico veicolare ed è proprio dimostrato da ciò che l'area in oggetto rappresenta per la città; il secondo, nasce dall'importanza di donare qualità ai luoghi pubblici attraverso la progettazione di spazi maggiormente a dimensione d'uomo, capaci di ospitare relazioni e momenti di vita urbana.

Trattasi di un luogo di passaggio tra la velocità, gli spazi, l'avvicinarsi extraurbano e la densità centrale inevitabilmente diversa dai ritmi più lenti e umani.

Questa differenza, nata anche dall'incomunicabilità di taluni processi costruttivi della città, potrebbe trovare un elemento di raccordo in un'area da dedicare a una sosta di scambio e accesso alle vie centrali, regolamentata e mirata all'alleggerimento del carico di traffico che quotidianamente insiste e si esaspera lungo le nervature più storiche di Catania.

Il continuo scorrere del traffico attorno a Piazzale R. Sanzio, vissuto con un quotidiano distacco, ha accentuato la distanza tra quest'area e la fruizione umana. Il progetto di riqualificazione proposto, ha come obiettivo anche quello di riconnettere questo vuoto urbano con la città a cui appartiene, area residenziale vitale e desiderosa di vivere gli spazi pubblici attraverso parchi e luoghi per la comunità e la condivisione.

Gli interventi relativi alla viabilità dell'area sono finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al *sistema Sanzio*; in particolare al parcheggio mediante la realizzazione di un'intersezione a raso con rotatoria e a un sistema di isole di traffico ausiliari alla regolazione dei flussi. La nuova viabilità andrà a sostituire l'incrocio esistente tra via V. Giuffrida e viale R. Sanzio, attualmente disciplinato da semafori.

La rotatoria in progetto mira a garantire una maggiore sicurezza per i pedoni e gli utenti più deboli della strada, rimuovendo il pericoloso carattere impulsivo del traffico semaforizzato, abbassando il rango delle arterie principali in questione e affidando alla rete circostante una portata maggiore di flusso.

Con l'installazione della nuova rotatoria oltre ai vantaggi legati alla migliore veicolazione del traffico si migliorerà l'aspetto estetico dell'area, grazie alla realizzazione di sistemazione a verde delle opere in progetto.

Nell'elaborazione della proposta progettuale, si sono considerati i flussi di traffico dello scenario di riferimento, unitamente a quelli potenzialmente attratti/generati dalle variazioni suggerite.

Avendo tenuto in considerazione i percorsi delle linee di Trasporto Pubblico Locale ed extraurbano (AMT, AST e autolinee private), sono stati valutati i singoli itinerari potenzialmente coinvolti dalla proposta progettuale e sono state individuate delle soluzioni relative a ogni variazione suggerita.

La proposta progettuale, di seguito illustrata e rappresentata nell'allegato cartografico "Progetto Viabilità - Area parcheggio R. Sanzio - Catania", individua:

- a) la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra via V. Giuffrida e viale R. Sanzio, dimensionata ai sensi del D.M. 19/04/06;
- b) l'istituzione del senso unico del tratto di viale R. Sanzio compreso tra via V. Giuffrida e piazza A. Lincoln;
- c) il cambio del senso di marcia di via Sassari nel tratto di strada compreso tra via V. Giuffrida e corso delle Province;

- d) la variazione della segnaletica orizzontale e verticale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
- e) la previsione di una corsia di accumulo in corrispondenza di viale R. Sanzio per l'accesso disciplinato al parcheggio in direzione Sud;
- f) la realizzazione di isole di traffico al fine di convogliare le vetture, onde necessario, in ottemperanza alle direttive sopra citate;
- g) la chiusura del tratto a Nord di piazza Michelangelo Buonarroti, con conseguente modifica del percorso delle autovetture in transito da viale Vittorio Veneto dirette in via Imperia, adesso convogliate in via Donato Bramante;
- h) l'organizzazione del nuovo spazio pubblico derivato dalla fusione di piazza Michelangelo Buonarroti con l'isolato a Nord;
- i) la modifica del senso di marcia del tratto di viale Vittorio Veneto compreso tra piazza Michelangelo Buonarroti e via Donato Bramante (senso unico in direzione Nord);
- j) la modifica del senso di marcia del tratto di via G. Vagliasindi compreso tra via Imperia e via Donato Bramante;
- k) la realizzazione di uno spartitraffico in corrispondenza dell'intersezione tra le vie V. Veneto, D. Bramante e Fontanelle;
- l) la definizione di un unico itinerario da via G. Vagliasindi in direzione ovest verso viale R. Sanzio percorrendo il primo tratto di via Imperia e via O. Scammacca.

4. STIMA DEGLI EFFETTI DELLA RICONFIGURAZIONE PROPOSTA

Come si evince dalle analisi condotte, la principale causa delle congestioni veicolari è determinata dalla mancanza di una disciplina dei flussi di traffico dell'intera area, dovuta alla carenza di opportuna segnaletica, all'ambiguità delle sezioni stradali, alla presenza di strozzature improvvisate della carreggiata, all'impulsiva viabilità derivante dalla gestione semaforizzata dei ritmi di percorrenza e alle continue e tacitamente autorizzate invasioni di carreggiata.

A tal fine, la proposta progettuale mira principalmente a regolamentare il carico di traffico tramite l'attivazione di una rete di percorsi alternativi alla viabilità fino ad ora considerata principale e la realizzazione di dispositivi che convogliano la circolazione in maniera più lineare e ordinata. Unitamente alle intenzioni di miglioramento della fluidità del traffico veicolare, è di fondamentale importanza garantire un ingresso facilitato alla nuova area parcheggio di piazzale R. Sanzio.

Essendo l'approccio progettuale guidato dalla volontà di equilibrare i flussi viari tra le arterie principali e quelle locali potenzialmente fruibili a tal proposito, è stato ritenuto opportuno rimodulare alcuni assetti viabilistici:

- il raggiungimento della parte Nord della città, in prossimità di via V. Giuffrida e con provenienza da Sud-Ovest, è affidato alla percorrenza di via Torino e all'utilizzo nel nuovo tratto di via R. G. Castorina, al termine del quale si avrà la possibilità di accedere al viale Mediterraneo o alla Circonvallazione di Catania. Rivestirà un ruolo importante il tratto via Dei Salesiani - piazza S. Domenico Savio nel quale si esplicherà la doppia possibilità precedentemente descritta;
- la direzione Nord - Est, negli itinerari che interessano principalmente il raggiungimento della Circoscrizione Ognina - Picanello e le aree successive, è assegnata alla percorrenza delle vie parallele a Sud di viale R. Sanzio come via Sassari e via Cagliari. Le direzioni di marcia sono entrambe rivolte verso est, anche a seguito di una variazione nel tratto di via Sassari in prossimità di corso delle Province utile a supplire al segmento interrotto di viale R. Sanzio;
- a seguito delle analisi dei percorsi delle linee urbane AMT, è emersa l'unica esigenza di variare il percorso della linea 214M. La proposta progettuale assegna una corsia per mezzi

pubblici alla via G. Carducci, grazie alla quale sarà possibile raggiungere la rotatoria principale e accedere al capolinea Sanzio evitando di congestionare piazza Abramo Lincoln;

- essendo la rotatoria utile a un agevole accesso all'area parcheggio Sanzio da parte dei veicoli provenienti da Nord di via V. Giuffrida, ed avendo ritenuto troppo limitato il tratto immediatamente successivo alla rotatoria, nel quale dovrebbe avvenire lo scambio di corsie (in direzione via La Spezia e V. Giuffrida direzione Nord), è stato a loro così proposto anche un accesso a Sud del parcheggio. La regolamentazione di tale accesso è garantita dalla realizzazione di una corsia di decelerazione e accumulo in via R. Sanzio prima della svolta a sinistra verso l'ingresso del parcheggio.
- la realizzazione dello spartitraffico di cui al punto I) determina una diversa distribuzione dei flussi. Procedendo in direzione Sud da viale V. Veneto non sarà consentito l'accesso al tessuto Ognina - Picanello da via Fontanelle bensì da via Menza; il raggiungimento di viale R. Sanzio coinvolgerà via D. Bramante e via G. Vagliasindi e non più la rotatoria corrispondente a piazza Michelangelo Buonarroti.

Alla luce delle analisi e delle valutazioni condotte, ne deriva una proposta di riconfigurazione urbana atta a implementare l'attuale sistema infrastrutturale con una soluzione capace di conferire qualità e efficienza alle connessioni e alle fruizioni di questo ambito cittadino così importante.