

-di adeguamento tecnologico , attuandosi una ristrutturazione delle zone adiacenti (ma le condizioni d'uso - artigianato e Marina Militare - non consentono certo tempi brevi) che attui la seconda corsia della SP di S. Vito lungo il seno di levante e, soprattutto, un alleggerimento delle influenze negative dell'edificazione (chiusura delle intersezioni, bassa volumetria, destinazioni d'uso che non siano causa di O-D di traffico operativo e di richiesta di sosta, eccetera).

La nuova strada maestra " Pittachi" sarebbe però sufficiente ad eliminare la congestione da ponte Saca a Via Ponte Ferroviario, producendo un equilibrio diverso nella distribuzione sulla rete dei flussi. E' dunque il provvedimento urbanistico decisivo e prioritario.

Tuttavia permarrrebbe la congestione sulle vie De' Carpentieri e Colombo.

Una ulteriore limitazione dei flussi di attraversamento su tali vie è perseguibile mediante il perfezionamento del raddoppio della "secante SS.16" al di là della linea ferroviaria , da via Ponte Ferroviario all'intersezione strada di Bozano - SS 16 ( dopo il Cimitero ), ossia :

- con la sistemazione a due livelli dell'intersezione fra via Ponte Ferroviario e SP di S. Vito ( in attesa della definizione di intese con la Marina Militare, la semaforizzazione resterebbe, ma con pesanti effetti negativi e sprechi )

- con la realizzazione del tratto da Via Tar Pisana ( adiacente alla stazione ferroviaria ) , canale Petri, via del Ponte di Bozano ).

Il raddoppio della "secante SS 16" consentirà che i flussi con O-D da/per le parti adiacenti a Brindisi dei quartieri Cappuccini, Commenda, Bozano da una parte, e, dall'altra, i quartieri Paradiso, Casale,