

Dai rilievi sul traffico condotti dall'Ufficio Traffico del Comune (vedi tavola N.6), si hanno al 1973 (ultimo rilievo disponibile) le seguenti trentesime ore di punta nei seguenti punti di rilevazione sulla secante SS 16 (1) :

SP di S. Vito 2750 (per un TGM di 28248 veicoli)

Porta Lecce 1530 (per un TGM di 15300 veicoli)

e

via Colombo 1180 (per un TGM di 11802)

via De' Carpentieri 1240 (per un TGM di 12380)

Come è evidente, la condizione di equilibrio si attua, oggi, in condizioni di grave congestione: soprattutto lungo la SP di S. Vito, ma, tenuto conto della più forte influenza dei fattori di riduzione della capacità teorica, anche lungo le vie de' Carpentieri e Colombo, nonché a Porta Lecce.

L'eliminazione della congestione da Ponte Saca a via Ponte Ferroviario (e la prevenzione per lungo tempo) può essere ottenuta mediante convergenti provvedimenti :

-urbanistici, tendenti a una drastica limitazione dei flussi di attraversamento (a tale obiettivo è programmabile la realizzazione della strada maestra " Pittachi" (2) per i flussi da/per i quartieri Paradiso, Casale, nuovo quartiere di PRG Mitrano-Sbitri da una parte e, dall'altra, le zone esterne (verso la SS n.379) dei quartieri Minnuta, Cappuccini, Commenda, S. Elia, Bozano, area di sviluppo industriale ASI)

(1) Per la verifica di efficienza delle strade urbane occorrerebbe riferirsi non alla trentesima ora di punta (per l'area jonico-salentina suumibile in $0,15 \times TGM$, dove 0,15 appare coefficiente accettabile), bensì all'ora di punta reale. Non disponendo di rilevazioni nelle diverse ore della giornata, si è assunto un coefficiente 0,10: come è noto, la punta reale è maggiore della trentesima ora di punta. Ciò vale soprattutto per Brindisi, sia normalmente che nei periodi estivi.

(2) Per la strada maestra " Pittachi", vedi più avanti.