

e la conurbazione (lungo la SS 7, viale Liguria, la SS16) con effetti cumulativi di congestione che hanno reso inutilizzabili l'uso di quelle strade come tramiti di penetrazione, con effetti anche di penalizzazione dei traffici operativo e turistico soprattutto nelle ore di punta e nei periodi estivi.

Un esame sufficientemente completo della congestione in Brindisi è svolto nelle descrizioni delle situazioni da parte dell'Ufficio Traffico del Comune; c'è anche, espressa con chiarezza, la consapevolezza della "inderogabile necessità di un inquadramento generale (cioè di un inquadramento urbanistico, esteso all'intero sistema di trasporto n.d.r.) della viabilità futura di pari passo con i problemi urbanistici e di utilizzazione territoriale (1).

Dal 1971 al 1976 si rileva, per la crescita della popolazione, un andamento simile a quello del periodo 1951-1961: solamente il 22% della crescita totale della provincia (24626 unità) interessa il capoluogo, mentre il 78% (19359 unità) interessa il restante della provincia. Ma non si tratta ancora (lo è però nei fatti) di inversione della tendenza insediativa, bensì di esaurimento del processo di industrializzazione. La tendenza alla concentrazione, in assenza di una politica degli interventi e di una gestione urbanistica finalizzata, si riproporrebbe con ogni attendibilità con i ritmi degli anni '60 (vedi tabella n. 7)

(1) Vedi Ufficio Traffico del Comune di Brindisi, Relazione Annuale 1973, Comune di Brindisi