

2.2 La subordinazione della destinazione della capacità di investimento alle esigenze internazionali e nazionali delle industrie di base

In tali condizioni, la destinazione della capacità di investimento per gli interventi urbanistici (trasporti, casa, servizi) sarà subordinata ancora più che nel passato, assorbita dai bisogni indotti dalle relazioni nazionali e internazionali delle industrie di base siderurgiche e petrolchimiche. Sicché vi sarà subordinata globalmente l'organizzazione urbanistica delle attività umane nell'area, con segregazione e ghettizzazione economica e territoriale di popolazioni e territori. Come già nei decenni scorsi, ma ben più marcatamente, la rete dei trasporti (stradali, ma, soprattutto, ferroviari, portuali e aeroportuali) subirà trasformazioni funzionali alle esigenze aziendalistiche delle industrie di base, a causa della limitata capacità di investimento e della subordinazione. Sulle parti restanti della rete dei trasporti (stradali nei contesti urbani congestionati, ma soprattutto dei trasporti di massa ferroviari) si aggraveranno i livelli della congestione, con effetti pesantemente negativi sulle sviluppo di attività centrali nell'economia brindisina (turismo internazionale, soprattutto, la cui crescita appare costante dopo la riapertura e l'ampliamento degli sbocchi medio-orientali). Nei contesti urbani dei capoluoghi, l'aggravamento della congestione, a causa dell'accentuazione della concentrazione della popolazione in proiezione delle tendenze dei decenni scorsi (1), diventerà irreversibile nei tempi brevi e medi. Ossia fintanto che non si disporrà di enormi risorse necessarie per ristrutturare, con demolizioni massicce, nei contesti che intanto saranno sempre più massicciamente edificati o riedificati nella logica del profitto e delle rendite parassitarie. I quartieri vecchi e quelli nuovi (sempre più "spontanei", a nastro lungo le strade radiali ai centri storici) appariranno sempre meno organizzati.