

Come è stato ampiamente dimostrato da urbanisti, geografi e tecnici dei trasporti, nelle aree interessate da crescente industrializzazione, le famiglie e le imprese tendono nelle scelte ubicazionali a minimizzare i costi complessivi dell'affitto (o dell'ammortamento dell'investimento per l'acquisto dell'abitazione) più quelli dei noli di trasporto per i trasferimenti che ciascun membro del nucleo familiare deve affrontare per garantirsi economie esterne ovunque disponibili (posti di lavoro più remunerativi in relazione alla qualificazione) e "uso di città" ossia servizi urbani e regionali non disponibili alla scala di quartiere o del piccolo Comune. Nell'area jonico-salentina, per le condizioni di sviluppo economico e sociale e, quindi, urbanistico nei decenni passati, fino al 1971, la minimizzazione dei costi complessivi (i costi del "servizio sociale casa") hanno implicato l'inurbamento e, in Brindisi, esaurite le possibilità interne di completamento edilizio, il coagulo dalla tendenza insediativa dei nuovi quartieri di S. Elia, Commenda, Cappuccini (per questi due, in completamento di tendenze già precedentemente avviate), Paradiso e, più recentemente, Bozano.

Le tavole n. 3 consentono il riscontro della descritta tendenza insediativa dal confronto delle ecografie in serie storica. Lungo le strade esposte radiali al capoluogo, infatti, a parità e quasi del costo di costruzione (tenute anche conto della politica urbanistica comunale), consentite l'accesso porta a porta, quelle ubicazioni hanno garantito minimi costi del trasporto (con automobile privata o con autolinee urbane) sia verso il Centro Storico sia verso il posto di lavoro nel capoluogo sia verso economie esterne ovunque collocate nell'area jonico-salentina.

L'effetto caratteristico di questo sviluppo è stata la congestione