

Altri esempi di subordinazione sono stati il Ponte Bozano e gli svincoli stradali fra la litoranea, la SS 16 e la traversa per l'area industriale: opere necessarie, ma che avrebbero dovuto far fronte anche alle necessità più generali della organizzazione della città.

Un esempio particolarmente evidente è quello riferito in TP 80 (I bisogni della collettività) per il pendolarismo verso l'area industriale e l'Italsider di Taranto. "...Oltre 40.000 unità lavorative fruiscono quotidianamente di servizi di linea, i quali si concentrano in ore di punta segnate dai turni di lavoro. Si registrano numerose corse con più autobus fino a raggiungere l'esempio eclatante nella partenza contemporanea di 14 autobus in colonna che si verifica a Martina Franca alle ore 5,35 con circa 600 persone trasportate. (Martina Franca è un Comune a più alta emigrazione, n.d.r.). La mancanza di interventi nel settore, connessa alla carenza delle infrastrutture, ha creato grossi problemi, resi ancor più difficili dalla scarsa utilizzabilità dei servizi ferroviari, sia su linee principali che su linee secondarie, ai fini del soddisfacimento della domanda pendolare di servizio. Domanda che è coerente alla rigidità di prestazione del servizio da parte delle ferrovie. Queste sono le più idonee al trasporto di masse notevoli che percorrono lo stesso tracciato rigido, ben definito, con terminali fissi nella localizzazione. Poiché esistono infrastrutture ferroviarie, si tratta di tuttilizzarle meglio rendendone efficiente il sistema". Dal punto di vista urbanistico, rovesciando il discorso, si tratterà di programmare una organizzazione urbanistica delle attività umane nell'area jonico-salentina che renda economicamente e socialmente proponibile la ristrutturazione e il perfezionamento dell'istema rete di ferrovie regionali.