

Una riorganizzazione comprensoriale all'insegna della ingegneria istituzionale nella quale i comprensori siano visti come nuovi livelli di governo non é solamente - come vedremo meglio più avanti - in contrasto con le storiche caratteristiche dell'organizzazione urbanistica delle attività umane nell'area jonico-salentina. Metterebbe anche in discussione la rete di relazioni impiantatesi nei decenni scorsi: se é vero infatti che le provincie dell'area sono bacini quasi chiusi, é anche vero che la tendenza al costituirsi di un unico bacino si vede già, ad esempio, nel pendolarismo per ragioni di lavoro (1).

Ma la degradazione dei comprensori a bacini ghettizzati di mano d'opera per le industrie di base metterà in discussione anche il tessuto produttivo di industrie manifatturiere e delle costruzioni che nei decenni scorsi hanno resistito alla concentrazione. Se infatti in tali settori l'importanza relativa dei capoluoghi é perfino diminuita nei confronti dei Comuni delle provincie, in assenza di una politica degli interventi finalizzata alla costruzione della metropoli policentrica, i fattori di localizzazione privilegieranno sempre più zone adiacenti ai capoluoghi lungo le strade radiali dove si concentrano popolazione e attività, anche in trascinazione colonialistica di eventuali fasi dei cicli produttivi delle industrie di base.

Infine, un maggior uso dei trasporti di massa potrebbe anche essere obbligati dall'ulteriore peggioramento della ragione di scambio con i prodotti energetici. I sistemi urbani della riorganizzazione comprensoriale disporrebbero di autolinee a/dai capoluoghi. Ma si tratterebbe di soluzioni inadeguate alla domanda (già si vede in alcune situazioni), oppure doppianti paralleli alle linee ferroviarie (che permarrebbero inefficienti in assenza della necessaria ristrutturazione con perfezionamento). Una vera e propria programmazione degli sprechi.