

Gli effetti conseguenti sono da una parte la drastica riduzione del potere d'acquisto dei salari reali, dall'altra la degradazione a "periferia" delle nuove urbanizzazioni ai margini dei capoluoghi.

La politica degli interventi urbanistici, soprattutto sulla viabilità, subisce distorsioni a causa dell'inseguimento affannoso di rimedi che invece, inevitabilmente, spostano, anziché risolvere, il problema.

Le allegate tabelle n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e le tavole n. 1 e 2, esaminate nel loro rapporto, esprimono a sufficienza, misurandola in popolazione, stanze e flussi sulle principali strade, la tendenza insediativa: queste grandezze crescono molto più rapidamente nei capoluoghi (e in alcuni, pochi, Comuni) che non nei restanti Comuni delle provincie.

In particolare, in provincia di Brindisi:

- a) la crescita di popolazione interessa il capoluogo nella misura del 44% del totale della provincia (sicché la popolazione del capoluogo è il 22% del totale della provincia al 1971, mentre era il 18% al 1951)
- b) la crescita del patrimonio edilizio residenziale interessa il capoluogo nella misura del 54% del totale della provincia (sicché il patrimonio edilizio del capoluogo è il 25% del totale della provincia al 1971, mentre era il 12% al 1951).

Inoltre:

- a) il TGM (traffico giornaliero medio) nel punto di rilevamento di Brindisi variante SS 16 e di Brindisi Apani SS 379 risulta più che triplicati dal 1965 al 1970, mentre aumenta di poco in corrispondenza degli altri punti di rilevamento nel territorio (per quanto riguarda la congestione nel contesto urbano, vedi più avanti).