

- per una gerarchizzazione in funzione della fruizione di servizi pubblici o privati, matrici di pendolarità casa-scuola o simili;
- per una gerarchizzazione in funzione delle interdipendenze industriali o, più in generale, economico-produttive, matrici di flussi di merci, matrici di relazioni commerciali, matrici di diffusione di innovazioni ecc..

Al di là di questi pur importanti aspetti settoriali, la gerarchia che riveste maggiore interesse è quella omnicomprensiva e cioè, posto che l'organizzazione territoriale di tutte le attività umane è sostanzialmente configurata in termini di città, quella tra sistemi urbani.

Un modo, quasi certamente più preciso ma anche assai più complesso, è quello di ricavare tale gerarchia per opportuna combinazione di gerarchie settoriali; un altro modo, più praticabile operativamente, è quello di individuare una matrice di interazione spaziale sufficientemente adeguata a rappresentare, in tutt'uno, la multidimensionalità urbana.

Nel lavoro dell'IRES, sia in quello del 1977 sia nel presente, si è proceduto per la seconda via e la matrice di interazione considerata è quella della pendolarità giornaliera tra casa e luogo di lavoro. Non è necessario dilungarci per mostrare che, se è vero che così facendo, vengono trascurati molti aspetti della complessità urbana, è anche vero che ne viene colta la principale caratteristica contraddistinta.

Quanto al concetto di subordinazione, data una matrice di interazione spaziale, questo può essere specificato in modo inequivoca-