

con l'obiettivo esplicito di individuare, sul territorio nazionale, le aree metropolitane per farne delle unità statistico-censuarie, utilizzate poi anche per l'allocazione di fondi federali e statali. L'idea generale su cui si fonda è quella «di un consistente nucleo urbano (città centrale) al quale si aggregano le circostanti comunità (contee) che abbiano sufficienti caratteri metropolitani e un alto grado di integrazione economica e sociale con il nucleo stesso»⁹. I caratteri metropolitani sono valutati attraverso indicatori «di omogeneità», che, nel corso del tempo, sono stati parzialmente modificati (densità residenziale, percentuale di occupati extragricoli, dinamica demografica recente, ecc.). Il grado di integrazione economica e sociale è valutato attraverso indicatori «di relazione», essenzialmente i flussi pendolari per motivi di lavoro tra nucleo e contee circostanti (flussi che devono risultare superiori a un *range* predeterminato di soglie, anch'esse ricalibrate nel corso del tempo). Una MSA è dunque, al tempo stesso, un'area «omogenea» (le diverse parti che la compongono hanno caratteri simili) e un'area «funzionale» (le diverse parti sono tra loro funzionalmente integrate).

Altro aspetto significativo della metodologia è che essa stabilisce, nell'ambito di una procedura *multistep*, una relazione di proporzionalità inversa tra indicatori di carattere metropolitano e indicatori di integrazione economico-sociale. Se i primi presentano, nella contea in esame, valori bassi, l'inclusione nella MSA richiede valori elevati di integrazione; viceversa, se sono questi ultimi ad essere esigui (ma pur sempre superiori alle soglie minime) sono necessari valori più elevati per i primi. Il procedimento, pur con l'inevitabile approssimazione di criteri convenzionali e di soglie in qualche misura arbitrarie, permette di tener conto simultaneamente del «deposito storico» dell'urbanizzazione (indicatori di omogeneità) e delle interrelazioni esistenti, ad un dato momento, tra le singole unità insediative (indicatori di relazione)¹⁰.

All'inizio degli anni '70 sul ceppo di questa metodologia si è innestata, differenziandosene, la nota proposta di Berry, fondata sul concetto di sistema urbano giornaliero (Daily Urban System - DUS) secondo il quale un'area urbana, o metropolitana, può essere funzionalmente definita come uno «spazio territoriale autocontenuto», all'interno del quale, cioè, gli spostamenti giornalieri prevalenti - quelli per lavoro - risultano superiori a quelli diretti verso l'esterno (Berry, 1973). Il concetto è ben noto e, ai nostri fini, è sufficiente evidenziarne le diversità, nell'applicazione empirica e nei risultati, rispetto al precedente.