

empirico, alle dinamiche dell'intero sistema urbano nazionale (Busca, 1973; Cafiero, 1976; Cafiero e Cassese 1981; Costa e Cane-strelli, 1983)¹⁸.

Nel 1986 un gruppo di lavoro congiunto Istat-Irpet ha reso noti i risultati di un'ampia indagine statistica condotta sulla base delle rilevazioni dei flussi pendolari intercomunali effettuate, per la prima volta in Italia, dal Censimento demografico del 1981. L'indagine, finalizzata ad offrire strumenti analitici per la formulazione e gestione di politiche attive del lavoro e, quindi, a delineare la geografia dei mercati locali del lavoro, è pervenuta, attraverso funzioni di autocontenimento dei flussi ispirate alle più recenti metodologie inglesi, a suddividere l'intero territorio nazionale (regionalizzazione esaustiva) in 955 sistemi locali del lavoro, riaggregati poi in 177 regioni funzionali del lavoro (Istat-Irpet, 1986).

Successivamente uno degli autori dell'indagine (Sforzi, 1990) ha proposto, in un interessante saggio, di utilizzare i sistemi locali del lavoro, piuttosto che i singoli comuni, come elementi di base costitutivi delle aree metropolitane, che potrebbero essere identificate, in una delle ipotesi formulate, con le regioni funzionali del lavoro il cui comune centrale ha oltre 300.000 abitanti. Le 11 aree così individuate rappresentano «sistemi di sistemi locali», all'interno di ciascuno dei quali i flussi pendolari risultano superiori a quelli diretti verso qualsiasi altro sistema locale.

3. Per una delimitazione integrata al livello nazionale

In definitiva, nonostante i progressi recenti degli studi in materia, non disponiamo ancor oggi di una delimitazione statistico-analitica del fenomeno urbano e metropolitano standardizzata a livello nazionale, univoca, generalmente accettata, e, per così dire «ufficiale»¹⁹, tale da poter essere assunta dalle regioni come base sulla quale applicare scelte programmatico-gestionali. La metodologia Svimez, adeguata alle finalità delle indagini condotte in quella sede, dovrebbe essere integrata con le verifiche empiriche rese possibili dai dati relativi ai flussi pendolari. Quella Istat-Irpet richiederebbe, a sua volta, l'integrazione non a posteriori con altri indicatori, cui del resto fa riferimento, seppur genericamente, la stessa legge 142²⁰.

Per una delimitazione del tipo indicato esistono però oggi tutte le premesse: essa dovrebbe avere, come le esperienze sommariamente richiamate suggeriscono, alcuni requisiti: