

L'intensità e le forme dell'interazione quotidiana nell'Italia Centrale

Se assumiamo uno dei principali indicatori dei fenomeni dell'interazione funzionale, quello legato alla *mobilità pendolare*⁷, per motivi di lavoro e studio, possiamo notare la formazione nell'Italia Centrale di tre sistemi maggiori: il *sistema adriatico*, il *sistema toscano Pistoia-Firenze-Arezzo*, il *sistema romano*.

Il *sistema medio-adriatico* appare molto fitto, con alcune *linee di forza* (Ancona-lesì e Pescara-Chieti) ma poggiato su una rete intermedia e minuta di relazioni, prevalentemente di breve raggio e a pettine. Le relazioni trasversali, intendendo con ciò relazioni tra sistemi insediativi collocabili nel medesimo livello gerarchico-funzionale, prendono corpo sulla transcollinare e sulla pedemontana marchigiana (Sassoferrato-Fabriano-Tolentino) sia pure *parziali e discontinue*. Più evidente è il sistema di *reciprocità* che si viene a determinare tra S. Benedetto T., Ascoli, Teramo, Giulianova, a cavallo tra il confine marchigiano e abruzzese.

Il *sistema toscano Pistoia-Firenze-Arezzo* presenta densità molto elevate, ed è fortemente integrato al sistema Versilia e ai sistemi meridionali, a loro volta fortemente interconnessi. Il sistema di trasversalità-reticolarità si presenta molto più maturo che nel medio-alto adriatico.

Nel *sistema romano* è chiara la permanenza di una forte struttura radiale e gerarchica, centrata su Roma. Una formazione più tipicamente reticolare si viene a determinare solo nella periferia metropolitana, a sud di Roma, e più in generale nel Lazio meridionale. A nord della capitale si può invece registrare una tendenziale maggiore interdipendenza solo con il Viterbese, segno, forse, di una nuova e inedita capacità attrattiva di questa realtà territoriale.

Il sistema umbro appare un sistema più *debole* dal punto di vista dell'intensità delle relazioni di mobilità pendolare, ma di raggio mediamente più lungo rispetto al sistema marchigiano, sostanzialmente imperniato su Perugia, interconnesso lungo il sistema lineare Perugia-Assisi-Foligno, con relazioni di *reciprocità* significative riguardanti solo questo sotto-sistema e l'Alto Tevere.

L'incremento, rispetto ai primi anni ottanta, della gravitazione su Perugia sembra segnalare fenomeni di crescente debolezza dell'intorno economico e produttivo del capoluogo, per lo meno in alcuni comparti occupazionali: in altri termini il sistema umbro-perugino sembra evolvere verso un modello di tendenziale gerarchizzazione, un'eccezione rispetto ai fenomeni in atto in gran parte delle città medie dell'Italia Centrale.

Il modello regionale evidenzia invece un sistema di *reciprocità*, sia pure più debole, operante le realtà insediativi poggiati sulla Flaminia, che si configura come asse di connessioni parziali (di segmenti consecutivi).

⁷ Le elaborazioni riguardanti i flussi di mobilità sono state effettuate sulla base dei dati censuari relativi agli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro e studio (CPA 1991 e CPA 1981) ricostruendo le matrici O-D e definendo opportuni indicatori e classi dei flussi in base all'intensità e alla direzione. Ai fini dell'inquadramento dell'Umbria nel contesto dell'Italia Centrale, i dati comunali sono stati riaggregati a livello spaziale in base ai sistemi locali del lavoro (SLL), ossia quei contesti che soddisfano il criterio dell'autocontenimento di relazioni giornaliere d'interdipendenza; cfr. Sforzi-Orasi (1997).