

prevalere l'Emilia Romagna con valori che oscillano tra il 65 ed il 70% è comune a tutte le regioni del Nordest.

Questi pochi dati economici, sottolineano come nel Nordest le dinamiche economiche e di mobilità delle persone e delle merci, siano in realtà distribuiti su tutto il territorio della macroregione. Ed è proprio la diffusione dello sviluppo economico che nel Nordest, genera una domanda di contatti che non ha pari in Italia, non tanto per l'intensità quanto per la diffusione territoriale.

Con un patrimonio composto da 3000 km di rete ferroviaria, cioè il 19% del patrimonio nazionale con prevalenza di binario doppio elettrificato (il 48%), il Nordest ha soprattutto autostrade di alto livello qualitativo con tre corsie, un sistema aeroportuale costituito dagli scali di Venezia, Trieste, Bologna e Verona tra i più significativi in Italia e un sistema portuale costituito dagli scali di Grado, Trieste, Venezia e Ravenna.

Nel Nordest, sono più numerose le province che chiedono mobilità delle merci per valori superiori al dato Italia rispetto a quelle che domandano servizi alla mobilità delle persone. Aree a domanda forte sono le province di Bologna, Modena, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Gorizia, Pordenone, Trieste, Padova, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza.

Ma l'elemento veramente significativo che caratterizza sia le prestazioni complessive del sistema dei trasporti che quelle proprie di ogni singola modalità di trasporto, è che, in tutte le province a domanda forte, sia il sistema dei trasporti inteso nel suo complesso che le singole modalità di trasporto registrano sempre prestazioni in squilibrio per scarsità di offerta o eccesso di domanda.

Tra le aree a domanda forte, è evidente una sorta di disagio trasportistico per eccesso di domanda o insufficiente offerta di servizi nelle province interessate.

Relativamente al mercato della mobilità delle merci, la forte densità di unità locali presenti nel Nord Est descrive un'area territoriale che ha la caratteristica di avere una diffusa esigenza di mobilità.

La distribuzione territoriale delle attività produttive disegnano nel Nordest una singolare domanda di mobilità. A dimostrazione di quanto appena detto, è da segnalare che benché i centri intermodali siano presenti su ben 13 delle province del Nord Est, l'erogazione di prestazioni di questa specifica modalità sono in equilibrio solo per le province di Bologna, Ravenna, Reggio Emilia, Pordenone, Venezia e Verona, mentre sono in squilibrio per scarsità di servizi o eccesso di domanda nelle province a domanda forte di Modena, Rimini, Gorizia, Padova, Treviso e Vicenza.

La modalità di trasporto merci via aerea, che nel Nord Est registra valori non trascurabili, è servita anche da scali come quello di Forlì che organizzano soprattutto voli a richiesta, mentre

intesa come modalità, eroga prestazioni di equilibrio nelle province di Bologna, Ravenna, Rimini, Pordenone e Venezia.

Interazioni tra il Nordest ed i corridoi europei

Queste esigenze di mobilità così diffusamente sentite dal territorio del Nordest, permettono una funzionalità diversa dei due corridoi europei che interessano il territorio, il corridoio est ovest Lione Budapest ed il corridoio Nord Sud Berlino Palermo, che si innestano su Verona.

Se nel Nordovest il corridoio Est Ovest è costituito dal potenziamento degli assi principali di traffico e di tutte le infrastrutture puntuali a queste connesse, nel Nordest le cui esigenze di mobilità non nascono da una riconversione del sistema della grande industria ma si sono storicamente e spontaneamente sviluppate in maniera diffusa, quel potenziamento in qualche caso non è sufficiente.

Qui, nel Nordest, infrastrutturare per corridoi europei, significa costruire le infrastrutture necessarie al mantenimento dei flussi di traffico di direzione Nord Sud ed alla pianificazione della cattura dei nuovi flussi in direzione Est.

Il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE con Delibera 121/2001, aveva infatti delineato per il Nordest, un insieme di infrastrutture di trasporto di tipo puntuale, sotto la definizione di Hub interportuali e di Sistemi urbani, oltre al completamento del cosiddetto asse orizzontale ad alta velocità ferroviaria del corridoio padano.

In questo contesto territoriale, il rafforzamento dell'asse adriatico con il potenziamento delle infrastrutture stradali esistenti lungo questo corridoio, permetterà di convogliare traffici significativi in direzione Nord Sud anche sul lato orientale del nostro Paese. Contemporaneamente rimane, nel Nordest la necessità di individuare sistemi urbani di recente costituzione, in cui è sempre più evidente la necessità di infrastrutturazione. Se il Veneto necessita di sistemi a terra di allacciamento agli hub aeroportuali, aree urbane e metropolitane in forte espansione, come Trieste Bologna e città di media dimensione come Parma, hanno bisogni di nuovi livelli di infrastrutturazione urbana.

Nordest	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	230	737	3662	1527	6156
Asse Est Ovest Lione Budapest		470	1979	950	3399
Friuli Venezia Giulia		200	879	400	1479
Veneto		270	600	300	1170
Veneto Emilia Romagna			500	250	750
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	230	267	500	300	1297
Emilia Romagna	230	267			497
Provincia Autonoma di Bolzano			500	300	800
Connessione Asse Nord Sud e Asse Rotterdam Genova Palermo			220		220
Emilia Romagna, Veneto			220		220
Asse Nord Sud e Asse Est Ovest			330	200	530
Emilia Romagna			330	200	530
Connessione tra Asse Nord Sud e Asse Est Ovest			33	77	110
Emilia Romagna			33	77	110
Altro			600		600

Tabella 2 Le esigenze per il Nordest

Il Centro: economia ed infrastrutture di trasporto

Tra le regioni che compongono il Centro, le Marche e la Toscana hanno fatto registrare nel quinquennio compreso tra il 1995 ed il 2000, valori relativi alle esportazioni decisamente superiori rispetto a quelli dell'Umbria e del Lazio. Anche se con un andamento non lineare ma che ha registrato alcune flessioni nel 1998 e nel 1999, queste due regioni hanno esportato una quota compresa tra il 25 ed il 28% del proprio prodotto interno lordo, ma registrano valori comunque lontani da quelli registrati per le regioni del Nordovest e del Nordest. Il centro, esporta comunque meno dei valori medi italiani.

Il dato relativo alle importazioni registrate dalle regioni del Centro nel quinquennio tra il 1995 ed il 2000, pone chiaramente in evidenza come alcune regioni registrino percentuali di importazioni rispetto al PIL nazionale più alte di quelle relativi alle esportazioni.

Cominciano, proprio in questa macroregione e sarà più evidente per alcune regioni del Mezzogiorno, a delinearsi strutture territoriali caratterizzate non da una prevalenza industriale, il

che in un certo senso semplifica la programmazione e la pianificazione dei sistemi di trasporto, ma da strutture economiche dedite soprattutto alla produzione di servizi e da territori che si qualificano soprattutto come mercati di consumo.

Per quanto riguarda i dati relativi agli investimenti fissi lordi, le regioni che compongono il Centro, hanno registrato nel periodo che va dal 1995 al 2000 valori molto simili: in un range strettissimo che oscilla tra il 17 ed il 18 -19%, si posizionano il Lazio, le Marche, l'Umbria la Toscana, descrivendo un andamento in cui il contributo di ogni singola regione, non risulta particolarmente significativo rispetto alla media della macroregione.

La stessa omogeneità dei dati relativamente al contributo di ogni singola regione, si registra per il dato relativo al tasso di attività della popolazione attiva.

Le caratteristiche economiche della macroregione Centro, sembrano indicare un utilizzo delle infrastrutture di trasporto che al netto delle necessità di attraversamento di tutti i traffici Nord Sud che interessano la penisola, vedono nel mercato della mobilità delle persone un maggiore sviluppo che di quello del mercato di mobilità delle merci.

I circa 3280 km di linea ferrata, cioè il 21% della rete ferroviaria nazionale, costituita da un 30% di binario doppio elettrificato e da una percentuale leggermente superiore di binario doppio non elettrificato e una rete autostradale di medio livello costituita più da autostrade a due corsie che da tre (80% vs. 20%), rappresentano il patrimonio infrastrutturale a rete del Centro.

Gli scali aeroportuali significativi della macroregione sono, a parte Roma Fiumicino e Roma Ciampino, Firenze, Pisa e Perugia, mentre i porti più significativi per il trasporto marittimo di passeggeri, sono Ancona, Livorno e Civitavecchia.

Il mercato della mobilità dei passeggeri è nel Centro più significativo di quello delle merci, nel senso che le province che domandano mobilità passeggeri in maniera superiore a quella nazionale sono più numerose di quelle che hanno esigenze forti di mobilità merci. Aree a domanda forte di mobilità passeggeri sono Roma, Ancona, Firenze, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Pistoia e Prato hanno forti esigenze di mobilità delle persone e tra queste, solo Ancona e Lucca domandano mobilità merci per valori superiori a quelli nazionali.

Interazioni tra il Centro ed i corridoi europei

Da quanto detto, sembra emergere per il territorio del Centro, una sorta di costante dicotomia, dovuta soprattutto ad una netta differenziazione tra il lato tirrenico più infrastrutturato e più densamente abitato ed il lato adriatico, dalle caratteristiche insediative ed infrastrutturali

opposte. A questa caratteristica territoriale, va aggiunta la relativamente bassa densità di attività industriali.

Il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche, approvato come detto in precedenza dal CIPE nel dicembre 2001, aveva infatti individuato per il centro due corridoi europei: il corridoio Tirrenico Nord Sud , inteso come parte fortemente significativa del corridoio Nord Sud Berlino Palermo, ed il Corridoio adriatico, funzionale al completamento dei collegamenti europei ed in particolare al corridoio 8 Bari - Varna.

Questa infrastrutturazione, necessaria soprattutto per il completamento di alcuni assi come quello tirrenico che ancora attendono un completamento funzionale e di quello adriatico, mancano ancora oggi di assi di connessione trasversali.

Proprio per questo motivo, il Documento di Programmazione economica e finanziaria del 2004 2007, prevede di investire nei prossimi anni in questo territorio quasi 6 miliardi di euro, di cui, oltre il 30% è destinato al completamento delle maglie secondarie che ancora mancano alla connettibilità di molte regioni del Centro.

<i>Centro</i>	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	25	2199	2806	1940	6970
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	11	741	1426	610	2787
Lazio	11	741	1063	310	2124
Lazio Toscana			150	300	450
Toscana			213		213
Assi di connessione tra il Tirrenico e l'Adriatico	14	1355	780	520	2669
Umbria	14	520	105		639
Umbria Marche		300	425	400	1125
Lazio Umbria		135			135
Marche Toscana		400	200		600
Lazio			50	120	170
Corridoio n. 8 Bari Mar Nero		103	600	810	1513
Marche		103			103
Lazio Marche			100	110	210
Lazio Umbria Marche Emilia Romagna			500	700	1200

Tabella 3 Le esigenze per il Centro

Il Mezzogiorno: economia ed infrastrutture di trasporto

Con valori decisamente inferiori ai valori medi italiani, il Mezzogiorno rimane caratterizzato in tutte le sue componenti regionali da valori relativi alle esportazioni sempre e costantemente

inferiori alla media italiana. Nell'analisi dei singoli contributi regionali, rimane significativa la distanza che esiste tra l'Abruzzo e la Calabria che individualmente presentano valori di esportazioni la prima pari al 20% del PIL e la seconda a valori praticamente prossimi allo zero. Nel range definito da questi due valori, + 20% e quasi lo 0%, si collocano tutte le altre regioni, tra cui, spicca la singolarità della Basilicata che, a partire dal 1998, ha fatto registrare percentuali di esportazioni rispetto al PIL significativi, balzando al 10% nel 1998 e poi attestandosi con un andamento decisamente crescente intorno al 15% nel 2000. Le altre regioni occupano una fascia di valori che rimane costantemente tra il 5 ed il 10%.

La vivacità degli scambi commerciali, attraverso l'analisi anche delle importazioni, non fa registrare valori particolarmente elevati: tra il 1995 ed il 2000 le uniche regioni del Mezzogiorno che presentano valori più elevati delle altre, sono l'Abruzzo, la Sicilia e la Sardegna.

Per quanto riguarda i dati relativi agli investimenti fissi lordi, l'analisi della serie storica tra il 1995 ed il 2000 vede le regioni del Mezzogiorno su valori sostanzialmente molto prossimi che rimangono tra il 15 ed il 25% anche se rimane necessario specificare che se la Sicilia registra valori costanti lungo tutto il periodo che va dal 1995 al 2000, la Puglia, registra valori crescenti e la Sardegna un picco registrato nel 1998.

La complessa e variegata condizione economica del Mezzogiorno che negli anni ha fatto parlare di sviluppo a macchia di leopardo, mette in evidenza come in questa macroregione non manchino le infrastrutture, ma manchino le infrastrutture di qualità superiore.

Nel caso del trasporto ferroviario, nel Mezzogiorno è presente il 36% delle reti ferroviarie italiane, di cui, però, la percentuale maggiore, il 48%, è costituita da binario semplice non elettrificato, il 30% da binari semplici elettrificati e solo il 22% da binari doppi elettrificati. A fronte di questo patrimonio ferroviario, il patrimonio di autostrade è costituito per il 92% da autostrade a due corsie, quello aeroportuale ha molti scali significativi distribuiti su tutto il territorio della macroregione e rappresentati da Bari, Brindisi, Olbia ed Alghero in provincia di Sassari, Cagliari, Catania, Lamezia Terme in provincia di Catanzaro, Crotone, Foggia, Napoli, Palermo, Pescara, Reggio Calabria, Trapani e Pantelleria; quello portuale è dotato di scali importanti per il trasporto di passeggeri e merci a Bari, Brindisi, Termoli, Ortona, Napoli, Reggio Calabria, di cui molti a vocazione internazionale.

Le condizioni economiche brevemente descritte nell'introduzione mettono in evidenza come il mercato della mobilità passeggeri nel Mezzogiorno sia caratterizzato soprattutto da diffuse esigenze di mobilità passeggeri e da esigenze puntuali di mobilità delle merci.

Sono province a domanda forte di mobilità passeggeri quelle di Pescara, Catanzaro, Reggio Calabria, Caserta, Napoli, Bari, Brindisi, Lecce, Taranto, Catania e Palermo; a domanda debole, tutte le altre, cioè la maggior parte delle province della macroregione.

Un elemento particolarmente evidente riferito alle province del Mezzogiorno riguarda l'entità della differenza rispetto ai valori nazionali che interessa sia le aree a domanda forte che quelle a domanda debole: le province che hanno esigenze di mobilità maggiori rispetto a quanto non si registri nel Paese, lo fanno per valori che superano di molto il dato nazionale. Parimenti, le province a domanda debole chiedono molto meno di quanto non facciano le altre province a domanda debole d'Italia.

La disomogeneità del tessuto economico si riflette nella disomogeneità del tessuto connettivo descritto dal patrimonio di infrastrutture di trasporto e di servizi e nelle esigenze di mobilità delle merci..

Disomogeneità finalmente analizzate ed affrontata in modo organico dalle azioni mirate che il Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze è riuscito ad attivare nell'ultimo biennio.

Sono infatti solo quattro le province del Mezzogiorno che possono essere definite a domanda forte nel segmento di mercato della mobilità delle merci: Pescara, Bari, Teramo e Napoli registrano valori di domanda di spostamento merci che nel caso di Pescara e di Bari è quasi in media nazionale.

Gli Schemi idrici: infrastrutture strategiche essenziali per il Mezzogiorno

Un'altra condizione essenziale, sia per incentivare i processi di localizzazione, sia per consentire al Mezzogiorno di superare un'emergenza che ha raggiunto livelli patologici davvero irreversibili, è quella legata alla attuazione organica delle reti idriche. Tale intervento, previsto nella delibera del CIPE 21.12.2001, supportato da un preciso quadro finanziario che identifica un volano globale di risorse pari a **4.641 milioni di** , ed una previsione di spesa nel triennio pari a **1.316 milioni di** , deve, con la massima urgenza, essere attivato concretamente. Vengono incontro a questa esigenza di concretezza la serie di accordi di programma sottoscritti da tutte le Regioni del Mezzogiorno all'interno dei quali sono già identificati: interventi, costi e tempi di attuazione.

Il miglioramento dei servizi di approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno costituisce quindi uno degli obiettivi prioritari del Governo.

Nel Paese è avvertita un'esigenza generale di recuperare efficienza, efficacia ed economicità nella gestione dei servizi idrici, riconducendosi all'esempio di alcune realtà già esistenti, che sarebbe auspicabile ritrovare su gran parte del territorio. Nel Mezzogiorno questa esigenza è diventata ormai irrinunciabile in quanto il ricorso a sistemi gestionali efficienti costituisce l'unica soluzione per far fronte alle ricorrenti situazioni di emergenza e per soddisfare i territori che si presentano fisicamente più vulnerabili, in relazione alla rinnovabilità delle risorse utilizzate.

In queste zone lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture idriche spesso travalica la dimensione locale e deve mirare a perseguire gli obiettivi di solidarietà (trasferire risorse in zone a naturale carenza), di risparmio idrico (ridurre le perdite e favorire forme di riuso e di contenimento dei consumi), di recupero delle risorse utilizzabili (garantire i massimi volumi d'invaso nei serbatoi artificiali e regolarne le possibilità di compenso pluriennale).

Il ruolo del Governo è di stare al fianco delle regioni per favorire lo sviluppo di tutte le azioni necessarie per il migliore uso dell'acqua, secondo i criteri di sostenibilità, razionalizzando ed, eventualmente, completando gli interventi sugli schemi idrici, concepiti e realizzati, in massima parte, dalla soppressa Cassa per il Mezzogiorno.

Oltre all'intervento strutturale, è necessario garantire forme di gestione adeguate per le opere realizzate, da parte dei soggetti, a qualsiasi titolo interessati al governo delle acque ed alla gestione

delle reti e degli impianti, siano essi gli enti locali, i Consorzi, le aziende. A tal fine il Governo ha promosso accordi di programma per la gestione delle risorse idriche condivise da più regioni, attraverso i quali le regioni stesse, d'intesa tra loro ed in collaborazione con lo Stato, individuano le disponibilità e la ripartizione dell'acqua tra i vari usi, potabile irriguo ed industriale, le opere da realizzare, le forme di finanziamento attivabili (concorrendo a tali fini anche la tariffa), le modalità di gestione delle opere e di governo delle risorse.

Il Governo intende dare, con il sostegno delle regioni, un impulso concreto verso l'efficienza della gestione delle risorse idriche anche attraverso la razionalizzazione e la semplificazione delle competenze amministrative presenti nel settore, garantendo, se del caso, l'efficacia del potere sostitutivo nei casi di inadempienza o di manifesta inefficienza.

La Legge Obiettivo diventa strumento strategico per lanciare definitivamente il programma per la realizzazione delle infrastrutture idriche nel Mezzogiorno e per garantire l'adeguata gestione facendo leva sulla stretta collaborazione tra lo Stato e le Regioni, sugli strumenti amministrativi acceleratori ivi previsti, sulla potenzialità finanziarie di strumenti come il Fondo Rotativo per le Opere Pubbliche o come "Infrastrutture S.p.A."; quest'ultima Società potrebbe attivare, ove ne ricorressero le condizioni, forme di coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione e nella gestione di servizi di approvvigionamento idrico.

Interazioni tra il Mezzogiorno ed i corridoi europei

Il tessuto produttivo del Mezzogiorno presenta caratteristiche molto differenti da quelle delle altre macroregioni: se nel Nord Ovest e nel Centro le province a domanda debole di mobilità delle merci registrano esigenze di spostamento inferiori al valore nazionale ma prossimi a questo tanto da descrivere un modello insediativo di attività produttive abbastanza omogeneo, il Nord Est ed il Mezzogiorno hanno esigenze di mobilità delle merci quasi puntuali, cioè circoscritte in specifici punti del territorio. Se nel Nord Est la densità di porzioni del territorio interessato a punte di domanda di spostamento merci può essere considerata più elevata, nel Mezzogiorno i confini di queste esigenze locali sono più limitati., e spesso coincidono con quelli di una provincia. Come risultato, il Nord Est registra valori di domanda che pur essendo diffusi nello spazio della macroregione non sono omogenei nel territorio, mentre nel Mezzogiorno la concentrazione delle

esigenze di spostamento coincide con la limitatezza dell'area interessata, non trovando supporto nelle porzioni di territorio finitime.

Il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche, prima richiamato, individuava per il Mezzogiorno una dotazione di nuove infrastrutture che avessero come obiettivo non tanto uno sforzo infrastrutturale *tout court*, quanto quello di infrastrutturare la qualità dei sistemi di trasporto già esistenti, nel tentativo di restituire connettività e continuità territoriale al tessuto economico e produttivo dell'Europa del Sud.

È proprio nel Mezzogiorno che la logica agglomerativa che si attribuisce alle infrastrutture di trasporto trova la sua maggiore sfida. L'individuazione del corridoio Nord Sud Berlino Palermo e di quello Adriatico che innesta su Bari il Corridoio n 8 in direzione Varna, rispondono ad una logica di infrastrutturazione che ha nella restituzione della coesione economica e territoriale il primo vero obiettivo.

La Rete Transeuropea contribuisce a far raggiungere lo scopo della coesione economica e sociale. Il superamento del divario economico di numerose regioni, valido in futuro per i nuovi stati membri, dipenderà dalla bontà dell'accesso ai grandi assi europei e dalle interconnessioni efficienti con le altre reti.

Se il maggior livello qualitativo che interessa le infrastrutture stradali e ferroviarie si materializza sul versante adriatico in progetti come l'infrastrutturazione dell'area metropolitana di Bari e sul versante tirrenico in progetti come quello dell'Autostrada Salerno Reggio Calabria, il maggiore contributo atteso dal Ponte sullo Stretto, consisterà soprattutto nella integrale realizzazione di tutte le infrastrutture a terra necessarie per la piena accessibilità del territorio meridionale, continentale ed insulare.

In questo contesto, va considerata l'infrastrutturazione della Sicilia che prevede soprattutto il completamento dei principali assi di trasporto dell'isola, mentre la Sardegna, nella sua invidiabile posizione al centro del Tirreno, va trasformata completamente in una piattaforma logistica complessa, con le connessioni a terra del suo complesso sistema portuale.

Le esigenze di infrastrutturazione del Mezzogiorno, sembrano concentrare in una unica macroregione tutte quelle necessità che, altrove, in Italia rappresentavano delle specificità territoriali: il potenziamento ed il completamento delle infrastrutture, trova nel Mezzogiorno maggiore respiro e maggiore funzionalità dalla realizzazione di un grappolo di infrastrutture, da un insieme di infrastrutture di II livello e che qui prende il nome di Assi di Connessione tra il versante tirrenico e quello adriatico. Queste trasversali, che dal sud continentale dello Jonio fino ai confini

con il Centro hanno natura ferroviaria, stradale ed anche puntuale, mettono in evidenza come le connessioni tra i due versanti siano ancora oggi da completare.

Oltre 11 miliardi di euro, sono destinati al Mezzogiorno dal Documento di programmazione economica e finanziaria 2004 2007, cioè oltre il 36.4%.

<i>Mezzogiorno</i>	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	90,16	4573,55	3873,95	3222,75	11760,41
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	85,16	3097,8	2387,95	2038,75	7609,66
Basilicata Calabria		2622,8			2622,8
Calabria	76,16				76,16
Campania		342,6	860	657,8	1860,4
Campania Basilicata Calabria			120	150	270
Sicilia	9	132,4	1407,95	1230,95	2780,3
Asse Rotterdam Genova Palermo		200	200	200	600
Sardegna		200	200	200	600
Connessione tra Asse Nord Sud e Corridoio Adriatico		64,3	356	294	694,3
Abruzzo		64,3			64,3
Basilicata Campania Puglia			57	133	190
Campania			230		230
Molise Campania			69	161	210
Corridoio n°8 Bari Mar Nero	5	911,45	530	390	1836,45
Abruzzo		51,65			51,65
Puglia	5	501,69	180	100	786,69
Puglia Basilicata		175,8			175,8
Puglia Basilicata Calabria		182,31	350	290	822,31
Schemi Idrici		300	400	300	1000

Tabella 4 Le esigenze per il Mezzogiorno