



## **Logistica e politiche di sviluppo pubbliche 2007-2013: i risultati di un Osservatorio sulle Regioni Convergenza**

**Alessandro Panaro<sup>1</sup>, Agnese Casolaro<sup>2</sup>**

*SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno*

---

### **Sommario**

L'obiettivo del lavoro è presentare i risultati dell'*Osservatorio sulle Politiche di Sviluppo per i Trasporti e la Logistica* che gestisce SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. I risultati sono stati presentati annualmente alle riunioni trascorse del SIET (Napoli, Sassari, Trieste, Roma, Messina). L'obiettivo è quello di delineare un quadro degli investimenti relativi al settore dei trasporti e della logistica nel Mezzogiorno con particolare riferimento a quanto previsto dal Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013. Nell'ambito di questa programmazione, infatti, ricadono non solo le singole previsioni a carattere regionale (POR) ma anche un Programma a valenza multiregionale specificatamente dedicati al comparto in esame (PON Reti e Mobilità 2007-2013). Per meglio delineare il contesto di riferimento sono state, inoltre, considerate le previsioni dell'Agenda 2000-2006 soffermandosi, in particolar modo, sui risultati raggiunti a chiusura della stessa.

In merito a quest'ultima va detto che il Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006, al pari dell'attuale programmazione, prevedeva anch'essa tanto delle politiche regionali (POR) quanto una cornice multi regionale (PON Trasporti 2000-2006) e l'analisi dell'andamento di tali programmi, oltre a quella degli effetti conseguiti, può essere vista come un utile strumento per meglio parametrare le *performances* degli interventi attualmente in corso. Dal confronto, infatti, è possibile trarre utili informazioni circa l'utilizzo dei fondi disponibili con riferimento non solo alle entità stanziare ma anche alle scelte di allocazione delle stesse in termini di tipologia di opere e territori destinatari.

Lo studio svolto, focalizzato sulle aree della Convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), ha inteso quindi indagare da un lato su quanto inizialmente previsto (in termini tanto finanziari quanto di interventi fisici da realizzare) e, dall'altro, sui principali risultati raggiunti, così come contenuto nei Rapporti d'Esecuzione disponibili.

Per l'agenda 2000-2006, sono stati analizzati per lo più i dati di chiusura dei Programmi. Il PON Trasporti ha fatto registrare un *overbooking* tanto negli impegni di spesa quanto nei pagamenti: i dati della Ragioneria Generale dello Stato per il monitoraggio degli interventi comunitari riportano, infatti, un'attuazione finanziaria che, al 30 giugno 2010, raggiunge il 114,2% in termini di pagamenti effettuati. Anche secondo le informazioni contenute nei Rapporti Finali di Esecuzione, l'Agenda 2000-2006 si è conclusa con rilevanti risultati.

Prendendo come riferimento il PON Trasporti 2000-2006 si registrano, infatti, *performance* realizzative che hanno permesso il raggiungimento dell'impatto stabilito con quote di pagamento che toccano e superano la totalità dell'importo stanziato. Ottimi risultati si registrano anche per i Programmi Regionali

---

<sup>1</sup> *a.panaro@sr-m.it*

<sup>2</sup> *a.casolaro@sr-m.it*

analizzati che, dal canto loro, se si escludono i progetti rinviati alla nuova programmazione, hanno spesso riportato un'analoga situazione con il completo raggiungimento degli obiettivi prefissati in termini di realizzazione fisica e di impatto e con un *overbooking* della spesa relativa.

Per quanto concerne, invece, i Programmi 2007-2013, dai Rapporti d'Esecuzione disponibili emerge come, in linea generale, inizino a registrarsi i primi risultati di spesa pur se, in termini di realizzazione fisica degli interventi, nella maggior parte dei casi, non si evidenziano *performance* particolarmente significative; ciò è dovuto per lo più al fatto che le attività svolte hanno per molto tempo riguardato la fase di progettazione degli interventi che hanno, quindi, visto l'avvio in ritardo rispetto alle tempistiche ottimali.

Il PON Reti e mobilità, dal canto suo, secondo gli ultimi dati disponibili della Ragioneria Generale dello Stato (al 30 giugno 2012) fa registrare pagamenti per una quota pari a solo il 20,5% del totale disponibile.

Vengono, infine, riportate alcune informazioni sulla nuova Agenda di programmazione 2014-2020, oltre ad alcune considerazioni generali sul particolare contesto che fa da sfondo all'attuazione delle politiche comunitarie, soffermando l'attenzione su quelle che possono essere delle possibili strade per il loro rilancio.

*Parole chiave:* Logistica e trasporti, Politiche di sviluppo, Finanza pubblica

---

## 1. Introduzione

Con questo lavoro si mira a delineare un quadro degli investimenti relativi al settore dei trasporti e della logistica nel Mezzogiorno con particolare riferimento a quanto previsto dal Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006 e dal Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013.

Nell'ambito di queste programmazioni, infatti, ricadono non solo le singole previsioni a carattere regionale (POR) ma anche due Programmi a valenza multiregionale specificatamente dedicati al comparto in esame, il PON Trasporti 2000-2006 e il PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Le programmazioni delle due Agende, in particolare, sono state analizzate in modo congiunto: l'analisi in parallelo dell'andamento di tali programmi, oltre a quella degli effetti conseguiti, può essere vista come un utile strumento per meglio parametrare le *performances* degli interventi attualmente in corso. Dalla comparazione, infatti, è possibile trarre utili informazioni circa l'utilizzo dei fondi disponibili con riferimento non solo alle entità stanziare ma anche alle scelte di allocazione delle stesse in termini di tipologia di opere e territori destinatari.

Il lavoro è così strutturato:

- in una prima parte vengono messi a confronto i Programmi Operativi Nazionali delle due Agende 2000-2006 e 2007-2013;
- in una seconda parte vengono, invece, messe a confronto le programmazioni regionali delle due programmazioni;
- in un'ultima parte, infine, si tracciano alcune sintetiche considerazioni conclusive per poi fornire un'anticipazione di quanto previsto dalla futura Agenda 2014-2020.

## **2. I Programmi Operativi Nazionali per il settore dei trasporti: le due Agende 2000-2006 e 2007-2013 a confronto**

Il PON Trasporti 2000-2006 perseguiva la finalità di realizzare un sistema di trasporti integrato, coerente con gli obiettivi comunitari, idoneo a supportare lo sviluppo locale sostenibile attraverso una più equilibrata distribuzione dei traffici tra le diverse modalità (privilegiando quelle più efficienti sul piano economico, sociale e ambientale). Il tutto attraverso lo sviluppo di un sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno, il potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le grandi direttrici di traffico nazionali e transnazionali e lo sviluppo delle infrastrutture nodali di interesse nazionale, quali porti, aeroporti e nodi intermodali.

Proseguendo tale orientamento, il PON 2007-2013 ha puntato all'attivazione di politiche per il trasporto e la logistica orientate al superamento del divario tra Centro-Nord e Sud del Paese e al sostegno dei fattori di sviluppo competitivo dei territori, soprattutto delle aree Convergenza, tenendo conto sia dei profili di adeguatezza e sostenibilità ambientale della dotazione infrastrutturale sia dell'efficienza e diffusione dei servizi (informativi, gestionali) connessi a tale dotazione. Il tutto con l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzino una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'UE verso tale area.

Entrambi i Programmi prevedono una suddivisione per Assi principali ai quali corrispondono specifici obiettivi e linee strategiche.

Per entrambi i Programmi gli Assi sono 3; per il PON Trasporti, in particolare, sono:

- Asse I - Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno;
- Asse II - Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali;
- Asse III - Sviluppo delle infrastrutture nodali.

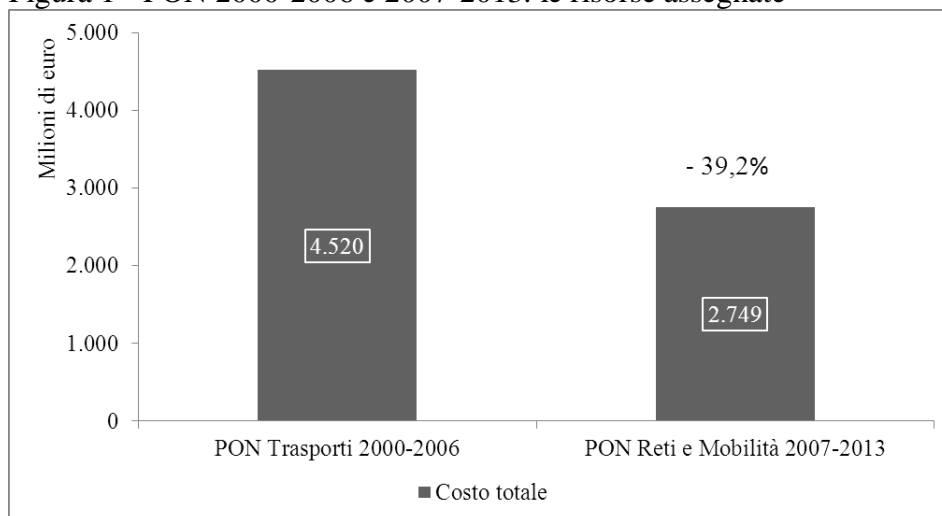
Per il PON Reti e Mobilità, invece, riguardano:

- Asse I - Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale;
- Asse II - Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza;
- Asse III - Assistenza tecnica.

Per quanto riguarda le risorse assegnate, il PON Trasporti prevedeva un importo pari ad oltre 4,5 miliardi di euro dei quali 2,6 miliardi (circa il 58% del totale) a valere su risorse nazionali e 1,9 miliardi sulle risorse comunitarie (FESR).

Con la nuova Agenda 2007-2013 le risorse destinate alla tematica trasporti hanno subito un calo di quasi il 40%, con un valore assoluto di 2,75 miliardi di euro equamente ripartiti tra contributo comunitario e nazionale (Figura 1).

Figura 1 - PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate

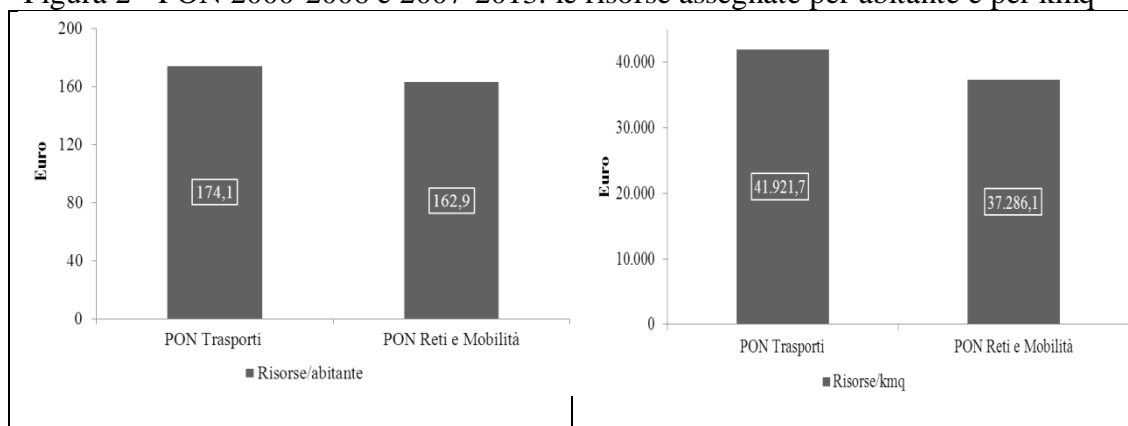


Fonte: elaborazione SRM su dati PON Trasporti 2000-2006 e PON Reti e Mobilità 2007-2013

Allo stesso tempo sono cambiate le aree di pertinenza dei due Programmi; per un più opportuno confronto delle risorse assegnate è, quindi, possibile far riferimento al rapporto tra le stesse e delle variabili territoriali quali, ad esempio, la popolazione e la superficie delle aree di riferimento degli stessi (Figura 2).

In entrambi i casi la nuova Agenda 2007-2013 ha fatto registrare un calo, seppur di entità minore rispetto a quello visto per l'importo complessivo. In riferimento alla popolazione residente, in particolare, si è passati da 174 euro a 163 euro per abitante con un calo del 6,4%; mentre in riferimento all'estensione territoriale si è passati da circa 42 mila euro a 37,3 mila euro per kmq (-11%).

Figura 2 - PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate per abitante e per kmq



Fonte: elaborazione SRM su dati PON Trasporti 2000-2006, PON Reti e Mobilità 2007-2013 e ISTAT 2011

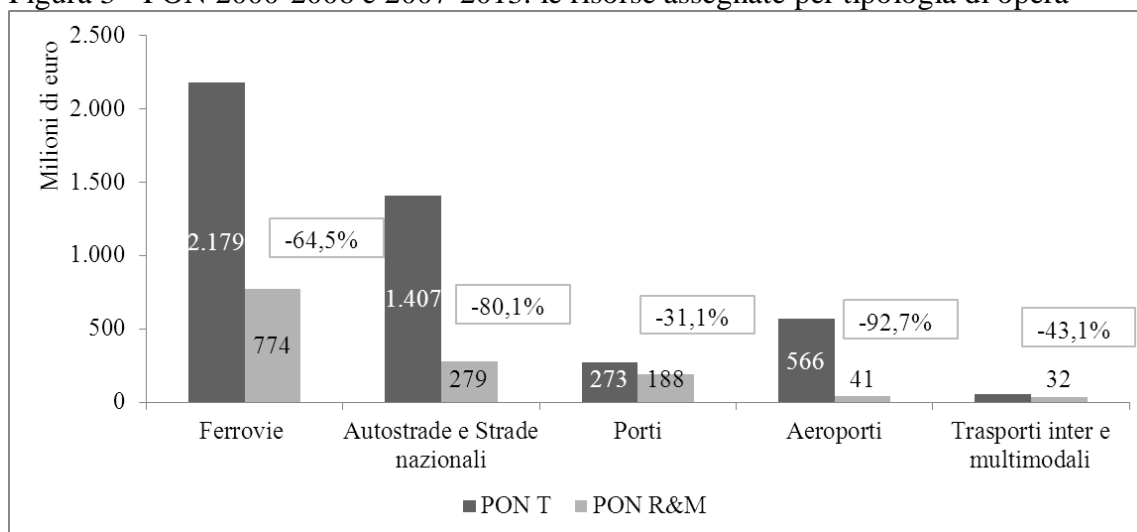
Delle variazioni più consistenti si registrano, invece, se si osserva la distribuzione delle risorse assegnate per le singole categorie di spesa (Figura 3).

L'attuale programmazione 2007-2013 ha destinato la maggior percentuale dell'importo complessivo a "ferrovie (RTE-T)" e "trasporti ferroviari", con rispettivamente con il 34,7% e il 21,6% dell'importo totale, seguiti dalle "strade

nazionali” (17,1%) e dai “porti” (13,7%). In termini di valori assoluti, tuttavia, tutte le categorie hanno visto diminuire l’entità finanziaria a loro indirizzata, sia per effetto del calo generale dell’importo assegnato al Programma sia come conseguenza delle diverse scelte programmatiche effettuate.

Osservando i singoli dati è possibile notare una variazione non omogenea delle assegnazioni: le risorse per gli interventi in ambito aeroportuale e stradale, ad esempio, hanno fatto registrare una riduzione pari a circa il doppio di quella subito dagli altri comparti. Per essi, infatti, si è censito un calo pari, rispettivamente, al 93% e all’80% contro uno del 31% per il comparto portuale e del 43% per l’intermodalità.

Figura 3 - PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate per tipologia di opera



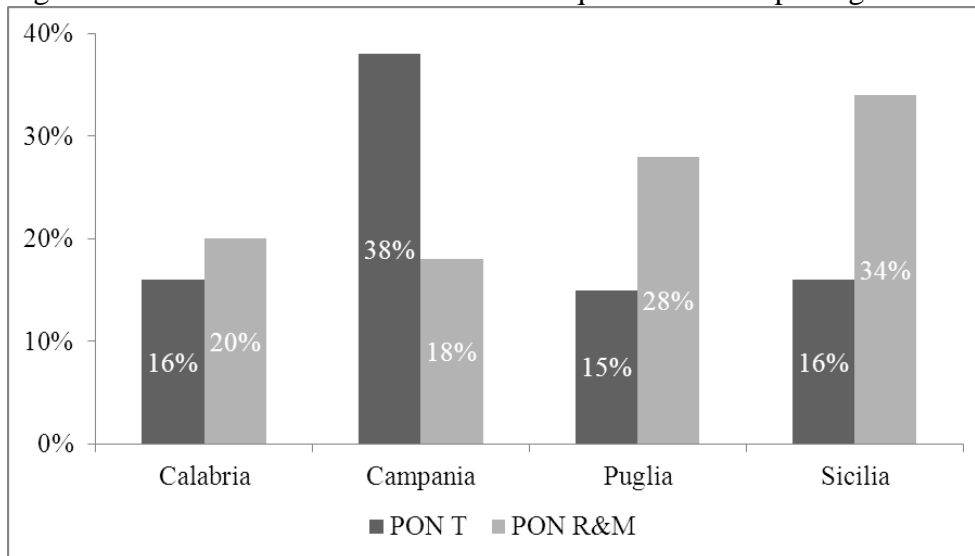
Fonte: elaborazione SRM su dati PON Trasporti 2000-2006, PON Reti e Mobilità 2007-2013 e rispettivi RAE

Essendo i due Programmi in esame di natura multi regionali, un ulteriore confronto riguarda l’assegnazione delle risorse tra i diversi territori destinatari.

Considerando solo le 4 aree della Convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) che, mentre nell’attuale Agenda sono le uniche previste, nel periodo 2000-2006 assorbivano l’85% dell’ammontare complessivo di risorse, si osservano differenze significative (Figura 4).

Con il PON Trasporti, ad esempio, la principale regione destinataria era la Campania con il 38% del totale; mentre con la nuova programmazione la percentuale di riferimento della stessa si è più che dimezzata (18%). Per contro, sono aumentate le quote delle altre aree e, in particolare, quella della Sicilia che da un peso del 16% del 2000-2006 è passata al 34%.

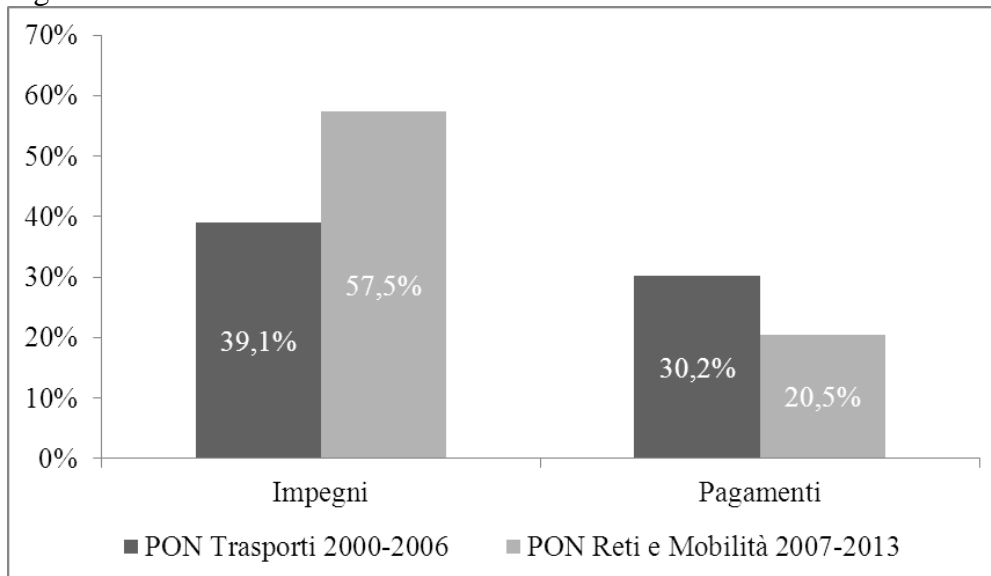
Figura 4 - PON 2000-2006 e 2007-2013: la quota di risorse per regione



Fonte: elaborazione SRM su dati PON Trasporti 2000-2006, PON Reti e Mobilità 2007-2013 e rispettivi RAE

Un'ultima comparazione riguarda i risultati conseguiti in termini di risorse impegnate e spese (Figura 5). A parità di tempo trascorso dall'avvio dei Programmi, il PON Reti e Mobilità 2007-2013 procede a rilento. Esso fa, infatti, registrare impegni per il 57,5% dell'entità complessiva (contro il 39,1% del PON Trasporti) ma i pagamenti si fermano al 20,5% del totale disponibile (30,2% per il PONT).

Figura 5 - PON 2000-2006 e 2007-2013: lo stato d'avanzamento\*



\* I dati d'attuazione fanno riferimento al Monitoraggio al 30/06/2012 per il PON R&M e al 30/06/2005 per il PONT

Fonte: Ragioneria Generale dello Stato (2012)

### 3. I Programmi Operativi Regionali della Convergenza: le due Agende 2000-2006 e 2007-2013 a confronto

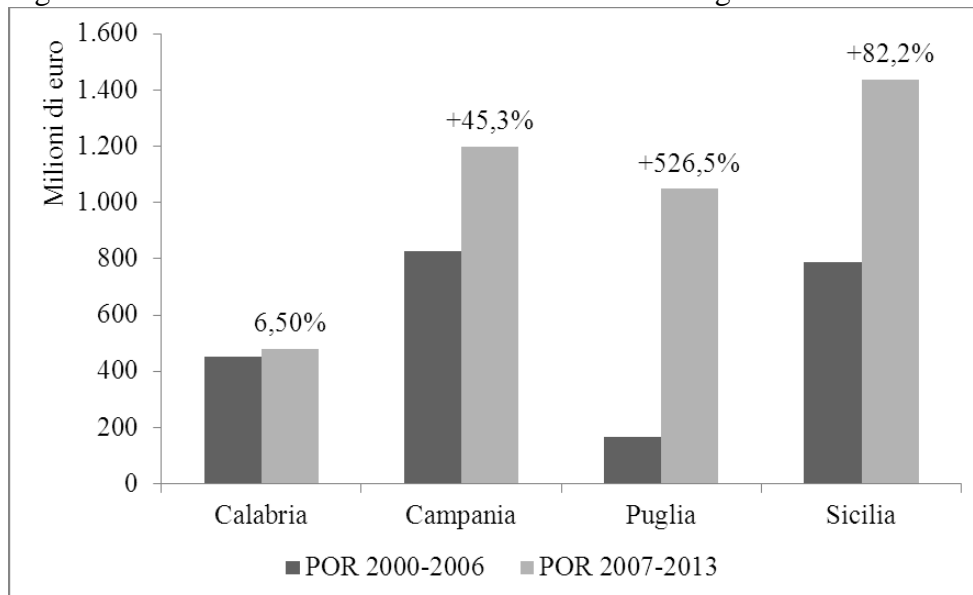
Nell'ambito delle due programmazioni prese in esame, accanto alle previsioni dei PON, vi sono quelle che ogni singolo Programma Operativo Regionale (POR) ha dedicato al settore trasporti.

In questa sede, in particolare, sono stati analizzati i PO delle 4 regioni Convergenza ricadenti, nella precedente Agenda, nell'area Obiettivo 1 (Figura 6).

Il confronto sulle risorse indirizzate al settore evidenzia una crescita complessiva dell'86%: si è infatti passati dai 2,2 miliardi di euro del 2000-2006 ai circa 4,2 miliardi del periodo successivo.

Nel dettaglio delle singole programmazioni, è quella pugliese a far registrare il maggior incremento con una crescita di oltre il 520%;

Figura 6 - POR 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate



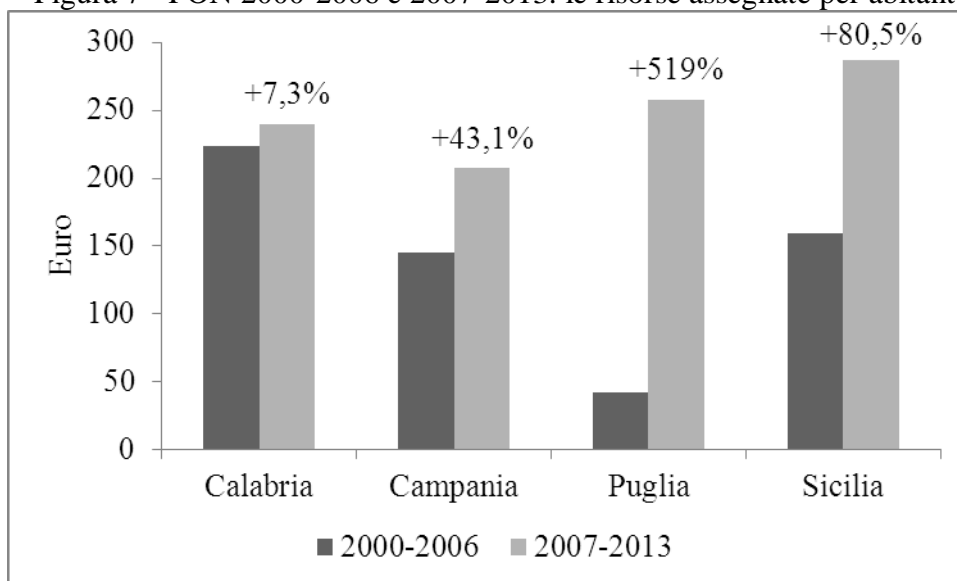
\* Sono state considerate le 4 regioni Convergenza con riferimento alle Misure specifiche per i trasporti per il periodo 2000-2006 e all'Asse specifico per il periodo 2007-2013

Fonte: elaborazione SRM su dati POR 2000-2006 e 2007-2013 e rispettivi RAE

Come già visto anche per i PON, per meglio capire com'è variato l'impatto della programmazione per il settore trasporti sul territorio regionale, ci si è soffermati sul rapporto tra gli importi stanziati e dei parametri territoriali.

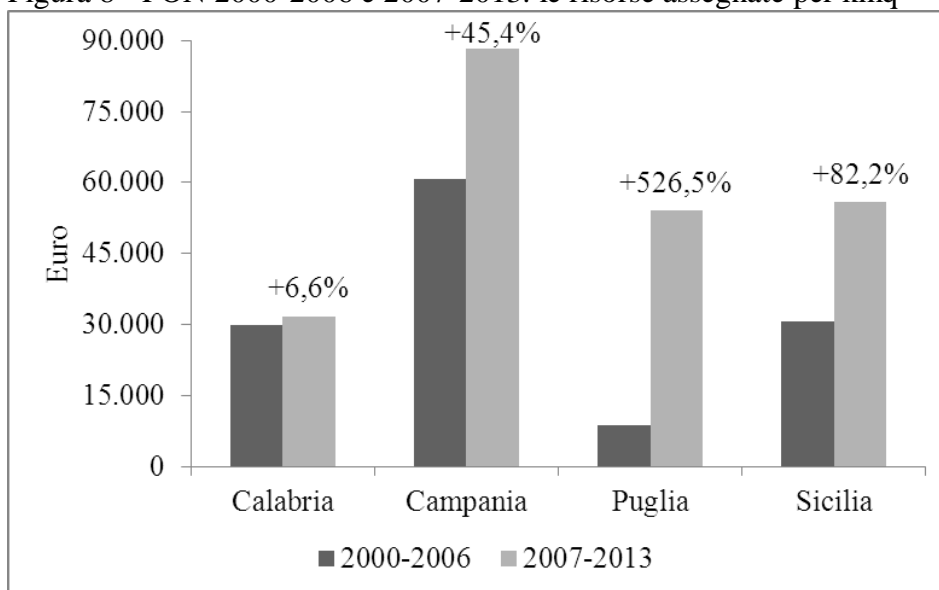
Considerando sia la popolazione residente (Figura 7) sia la superficie regionale (Figura 8), il maggior impatto si registra per la regione Puglia che nel passaggio tra le due programmazioni ha visto aumentare la spesa in trasporti da 42 a 258 euro per abitante e da 8.654 ad oltre 54.000 euro per kmq. Scostamenti minori sono stati, invece, rilevati per le altre programmazioni.

Figura 7 - PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate per abitante



Fonte: elaborazione SRM su dati PO 2000-2006 e 2007-2013, rispettivi RAE e ISTAT 2011

Figura 8 - PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse assegnate per kmq



Fonte: elaborazione SRM su dati PO 2000-2006 e 2007-2013, rispettivi RAE e ISTAT 2011

Per quanto concerne, infine, i risultati conseguiti dagli interventi previsti, se si escludono i progetti rinviati alla nuova programmazione, i PO 2000-2006 hanno spesso riportato *performance* realizzative che hanno permesso il raggiungimento dell'impatto stabilito con quote di pagamento che toccano e superano la totalità dell'importo stanziato, con il completo raggiungimento degli obiettivi prefissati in termini realizzazione fisica.

Gli ultimi Rapporti Annuali di Esecuzione disponibili per i PO 2007-2013, invece, riportano informazioni ancora poco dettagliate. I primi anni della programmazione, infatti, sono stati per lo più caratterizzati da azioni di progettazione e gli interventi sono stati, quindi, avviati in ritardo rispetto ai tempi ottimali. Di conseguenza, osservando il tutto in termini di somme impegnate e pagate, si riscontrano valori ancora poco



soddisfacenti in considerazione del tempo trascorso. Basti pensare che al 30 giugno 2012 le migliori performance sono quelle del PO Puglia a valere sul quale sono stati fatti pagamenti per il 25,6% dell'ammontare disponibile (Tabella 1).

Tavola 1 - POR Convergenza 2007-2013: lo stato d'avanzamento 30/06/2012

	Impegni	Pagamenti
Calabria	44,7%	17,3%
Campania	53,4%	14,4%
Puglia	63,9%	25,6%
Sicilia	45,5%	14,8%

Fonte: Ragioneria Generale dello Stato (2012)

#### 4. Alcune considerazioni conclusive

Secondo le informazioni di chiusura dell'Agenda 2000-2006, la stessa si è conclusa con rilevanti risultati.

Il PON Trasporti 2000-2006 ha, infatti, riportato *performance* realizzative che hanno permesso il raggiungimento dell'impatto stabilito con quote di pagamento che toccano e superano la totalità dell'importo stanziato. I dati della Ragioneria Generale dello Stato per il monitoraggio degli interventi comunitari parlano, dal canto loro, di un'attuazione finanziaria che, al 30 giugno 2010, raggiunge il 114,2% in termini di pagamenti effettuati.

Anche i Programmi Regionali analizzati, se si escludono i progetti rinviati alla nuova programmazione, hanno spesso riportato un'analogia situazione con il completo raggiungimento degli obiettivi prefissati in termini di realizzazione fisica e di impatto e con un *overbooking* della spesa relativa.

Per quanto concerne, invece, i Programmi 2007-2013 emerge come, dopo i primi anni dedicati alla programmazione, si registrano i primi risultati di spesa anche se, in linea generale, essi si attestano ancora a livelli poco soddisfacenti. Si pensi che il PON Reti e Mobilità, secondo gli ultimi dati disponibili della Ragioneria Generale dello Stato (al 31 dicembre 2011), fa registrare pagamenti per una quota pari a solo il 16% del totale disponibile. Anche l'attuazione fisica degli interventi riporta le prime esecuzioni ma, nella maggior parte dei casi, non si evidenziano *performance* particolarmente significative.

Va segnalato, inoltre, che inizia a delinarsi la nuova Agenda 2014-2020 che oltre a prevedere nuovamente degli stanziamenti per le regioni della Convergenza (nell'ambito delle politiche di Coesione), introduce un nuovo Fondo (il *Connecting Europe Facility*) indirizzato, tra l'altro, alle infrastrutture per i trasporti. Alla base di tale iniziativa vi è la constatazione che l'esistenza di un Mercato unico pienamente funzionante dipende dall'esistenza di infrastrutture moderne e ad alto rendimento, in particolare nei settori trasporti, energia e ICT.

Le analisi effettuate – si legge nei documenti della Commissione Europea - hanno portato a stimare che per poter completare nel periodo 2014-2020 la rete dei trasporti transeuropea occorrono circa 540 miliardi di euro (200 per quella energetica e 250 per quella dell'ICT).

Di conseguenza, il Fondo a disposizione, finanzia una serie di priorità individuate a monte e coerenti con il criterio di sviluppo sostenibile. Allo stesso tempo, attraverso la definizione congiunta degli strumenti finanziari da adottare si punterà ad attrarre

capitale privato (sia interno che esterno all'Unione) in modo da integrare e migliorare l'utilizzo di quanto a disposizione.

Il budget comunitario per il periodo 2014-2020 è pari ad oltre 1.000 miliardi di euro destinati per quasi la metà alla crescita intelligente ed inclusiva; ed è nell'ambito di quest'ultima che si inserisce il *Connecting Europe Facility* con uno stanziamento di 40 miliardi di euro, indirizzati per 21,7 miliardi di euro ai trasporti (la restante quota è equamente divisa tra gli altri due settori).

Nonostante gli ottimi risultati è rimasta comunque non facile l'attuazione dei provvedimenti comunitari inerenti i trasporti e la logistica e racchiusi nei POR e nei PON, con una spesa ed un impegno sempre a rilento che destano, oggi come in passato, preoccupazione circa un eventuale taglio delle risorse.

Le cause vanno ricercate in meccanismi "*anti-driver* dello sviluppo" su cui da tempo SRM invita a porre l'attenzione: eccessiva burocrazia, carenza di progettualità, iniziative collegate al varo di documenti di programmazione mai approvati, risorse UE disponibili ma che non trovano riscontro nella necessaria disponibilità di risorse nazionali, cambio al vertice delle autorità di gestione dei programmi o dei responsabili dei POR e non ultimi, per gli enti pubblici, i vincoli posti dal patto di stabilità e una persistente crisi economica che hanno forse portato la questione dell'utilizzo dei fondi comunitari in secondo piano.

Detto in altri termini, il rallentamento della spesa per i trasporti può essere imputato, al pari di quanto avviene per gli altri comparti destinatari di risorse, ad alcune criticità non trascurabili che, qualora sanate, potrebbero lasciare spazio ad rapito ed efficiente utilizzo delle risorse disponibili.

A seguito delle analisi effettuate, sono state, quindi, di seguito sintetizzate le principali criticità riscontrate e, al contempo, sono state individuate alcune proposte utili per rimuovere le stesse in vista della prossima programmazione 2014-2020:

*1 - Rallentamenti burocratici ed opere legate all'uscita di documenti di programmazione.*

Le lungaggini burocratiche contraddistinguono una buona parte degli iter in essere: una tempistica certa per i diversi passaggi necessari alla realizzazione di un'opera sarebbe il primo grande passo verso una riduzione della durata dei cantieri con tutti i benefici che ne deriverebbero non solo in termini di rendicontazione, ma anche di reali benefici collegati all'utilità dell'opera stessa.

È auspicabile, per il futuro, che le opere non siano collegate a documenti di programmazioni, bensì siano realizzate in quanto tali.

*2 - Il "cambio della guardia"*

Tra i motivi del rallentamento delle attività previste da un progetto c'è l'eventuale cambio del responsabile. Per il futuro si potrebbero prevedere dei meccanismi di continuità; ad esempio, si potrebbe prevedere, attraverso il "silenzio assenso", la continuità dei lavori qualora il nuovo responsabile non si pronunci in merito entro un limitato periodo di tempo.

*3 - Ricorsi e contenziosi*

A dilatare ulteriormente i tempi influiscono i ricorsi ed i contenzioni a cui spesso si assiste in corso d'opera, con il conseguente blocco dei lavori: anche in tal caso sarebbe

auspicabile che il periodo necessario per la loro risoluzione fosse il più breve possibile per consentire alle attività di riprendere al più presto.

4 - *RAE non di pari passo*

Le informazioni sull'attuazione dei Programmi vengono rese disponibili dopo un ampio lasso di tempo e, spesso, i singoli RAE seguono tempistiche diverse rendendo poco agevole la confrontabilità tra gli stessi.

I controlli sugli stati d'avanzamenti dovrebbero, quindi, essere intensificati; nonostante il maggior costo che tale azione richiederebbe, sarebbe, così, possibile avere un miglior controllo sulle criticità riscontrate e, quindi, si potrebbe pensare ai possibili correttivi con maggior tempestività.

5 - *Obiettivi non vincolanti*

Gli obiettivi stabiliti dai singoli Programmi per la valutazione delle performance degli stessi non sono, ad oggi, vincolanti nel senso che il loro raggiungimento o meno non inficia la continuità delle attività. Per il futuro si potrebbero rendere maggiormente stringenti prevedendo, ad esempio, dei meccanismi di penalità e/o di perdita di fondi qualora non venissero raggiunti i target prestabiliti.

*Riferimenti bibliografici*

Strategic documents:

Commissione Europea, *Quadro Comunitario di Sostegno per le Regioni Italiane dell'Obiettivo 1 2000-2006*, Brussels

Commissione Europea (2011), *A Budget for Europe 2020*, Brussels

Commissione Europea (2012), *"Position Paper" dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in ITALIA per il periodo 2014-2020*, Brussels

Ministero dell'Economia e delle Finanze (anni vari), *Rapporti RGS sul Monitoraggio degli interventi comunitari*, Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2009), *Rapporto Annuale d'Esecuzione 2009 PON Reti e Mobilità*, Roma

Ministero delle Infrastrutture (2008), *Rapporto Annuale d'Esecuzione 2007 del PON Trasporti 2000-2006*, Roma

Ministero delle Infrastrutture (2007), *Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" 2007-2013*, Roma

Ministero dello Sviluppo Economico (2007), *Quadro Strategico Nazionale 2007-2013*, Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001) *Programma Operativo Nazionale "Trasporti" 2000-2006*, Roma

Ministero delle Infrastrutture (Anni vari), *Complemento di Programmazione PON Trasporti 2000-2006*, Roma

Ministero dello Sviluppo Economico, *POR 2000-2006 e POR 2007-2013 delle Regioni Convergenza*

Regioni Convergenza (Anni vari), *Rapporti Annuali d'Esecuzione dei POR 2007-2013 e Rapporti Finali d'esecuzione dei POR 2000-2006*

Book:

SRM (2012), *Trasporto Marittimo e Sviluppo Economico*, Giannini editore, Napoli

Presentation at conference:

SRM (2012), Atti della XIV Riunione Scientifica della SIET – “Infrastructure, Accessibility and Growth”, Università di Bari, Giugno 2012.

Newsletter:

SRM-Assoporti (2012), *Porti e Mediterraneo*, Newsletter Semestrale, Roma