



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 10.12.2008
COM(2008) 847 definitivo

2008/0239 (COD)

**Proposta di
REGOLAMENTO (CE) n. .../2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1692/2006 che istituisce il secondo programma
"Marco Polo" relativo alla concessione
di contributi finanziari comunitari per migliorare
le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II")**

{SEC(2008) 3021}
{SEC(2008) 3022}

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

1.1. Motivazione e obiettivi della proposta

Il secondo programma Marco Polo non realizza completamente gli obiettivi stabiliti nella base giuridica per quanto riguarda il trasferimento modale e la riduzione del traffico. Nonostante il programma contribuisca in maniera significativa al trasferimento modale, i risultati sia del secondo invito a presentare proposte nell'ambito del programma "Marco Polo II", pubblicato nel 2008, sia della valutazione esterna del programma "Marco Polo I" mostrano che il programma molto probabilmente non potrà raggiungere l'obiettivo di ridurre o trasferire ad altri modi di trasporto una parte sostanziale del previsto aumento totale del traffico merci internazionale su strada in Europa, come previsto nella base giuridica.

L'attuazione del primo programma Marco Polo non realizza l'obiettivo del trasferimento modale, come indicato da una valutazione esterna secondo la quale tale obiettivo sarà realizzato per il 64%¹. Questa percentuale è confermata dal livello di risposta al secondo invito a presentare proposte nell'ambito del programma "Marco Polo II", che indica un netto calo del trasferimento modale complessivo proposto. Inoltre i nuovi tipi di azioni introdotti da questo secondo programma, come le autostrade del mare e le azioni di riduzione del traffico, non hanno suscitato sufficiente interesse (solo il 9% delle proposte nel 2007 e il 4% nel 2008).

Le modifiche proposte sono volte a potenziare l'efficacia del programma in termini di riduzione o spostamento dalla strada ad altre modalità di trasporto di tonnellate per chilometro al fine di conseguire gli obiettivi stabiliti nella base giuridica. Le misure specifiche sono finalizzate a stimolare la presentazione di domande di finanziamento aumentando la partecipazione delle piccole imprese, in particolare delle società di navigazione interna, abbassando le soglie di ammissibilità, aumentando l'intensità delle sovvenzioni e semplificando le procedure amministrative del programma.

Valutazione del programma

A norma dell'articolo 14 del regolamento, entro il 30 giugno 2007 la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione di valutazione dei risultati ottenuti dal programma Marco Polo nel periodo 2003-2006. Se la relazione rivela che sono necessari adeguamenti del programma Marco Polo II, la Commissione presenta proposte in merito.

Nel 2007 il programma è stato pertanto oggetto di una valutazione indipendente². I valutatori hanno riscontrato quanto segue:

- la strategia del programma Marco Polo è idonea a contribuire a un sistema di trasporto efficiente e sostenibile ed è complementare ad altri interventi CE;
- occorre dare maggiore importanza e visibilità all'efficacia del programma nel ridurre la congestione stradale;

¹ 12 miliardi di tkm all'anno per il programma MP I.

² Effettuata da Ecorys. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

- il programma presenta un forte effetto incentivante nel generare investimenti imprenditoriali significativi. Ogni euro di sovvenzione programmata comporta 20 euro di costi ammissibili;
 - si prevede che il programma realizzerà uno spostamento di 30,6 miliardi di tkm, pari al 64% dell'obiettivo;
 - è stato impegnato solo il 73% della dotazione disponibile;
 - si prevede che il programma realizzerà benefici esterni per un importo di 650 milioni di euro grazie alla riduzione dei costi dovuti alla congestione stradale, dei costi ambientali, dei costi legati alla sicurezza dei trasporti e di altri costi;
 - i candidati sono dell'opinione che le tappe formali di valutazione delle proposte e le procedure da seguire prima della firma dei contratti siano complesse e non trasparenti e che il periodo di tempo che intercorre fra i negoziati contrattuali e la firma del contratto sia troppo lungo;
 - i contatti fra la Commissione e i beneficiari del progetto sono stati molto limitati.
- I valutatori hanno formulato le seguenti raccomandazioni:
 - estendere la durata massima dei progetti;
 - abbassare le soglie per i progetti di trasferimento modale riguardanti le vie d'acqua interne;
 - aumentare la visibilità del programma;
 - dare maggior risalto all'aspetto della riduzione della congestione stradale nella fase di valutazione delle proposte;
 - produrre una guida di agevole consultazione in modo che i candidati e i beneficiari comprendano perfettamente le disposizioni da seguire per la presentazione delle domande e la gestione dei progetti.

1.2. Contesto generale

Il programma Marco Polo è uno degli strumenti finalizzati a ridurre la congestione stradale nell'ambito di una politica europea coerente in materia di trasporti e prevede, fra l'altro, l'internalizzazione dei costi esterni e l'impiego di strumenti basati sul mercato per riflettere l'utilizzazione delle infrastrutture.

Secondo il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti³, il costo totale della congestione stradale è pari all'1% del PNL europeo e il relativo costo ambientale all'1,1%. Uno degli strumenti della politica europea dei trasporti finalizzati a ridurre tali costi è il programma Marco Polo; quanto più successo avrà il programma, tanto minori saranno i costi ambientali e di congestione stradale.

³ COM(2006) 314 definitivo.

Secondo la valutazione esterna del primo programma Marco Polo, l'obiettivo di spostare dalla strada ad altri modi di trasporto il numero di tkm stabilito sarà conseguito per il 64%. Dato il calo delle proposte e dei progetti di successo, se non verranno presi provvedimenti il secondo progetto Marco Polo raggiungerà nel migliore dei casi la stessa percentuale di successo. In tal modo non verrebbe raggiunto l'obiettivo di ridurre o trasferire una parte sostanziale del previsto aumento del 60%⁴ del traffico merci internazionale su strada, pari a 20,5 miliardi di tonnellate per chilometro in termini assoluti. Ciò comporterà conseguenze negative in termini di ulteriori costi per infrastrutture stradali, incidenti, congestione del traffico, inquinamento locale e globale, danni ambientali e inaffidabilità della catena di approvvigionamento e delle attività logistiche.

1.3. Disposizioni vigenti nel settore della proposta

L'attuale base giuridica del programma è costituita dal regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II") e abroga il regolamento (CE) n. 1382/2003.

1.4. Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

La politica dei trasporti perseguita dall'UE mira ad offrire un elevato livello di mobilità alle persone e alle imprese in tutta l'Unione, proteggendo al tempo stesso l'ambiente dagli effetti negativi dei trasporti. Questo obiettivo è conseguito sviluppando una vasta gamma di strumenti politici atti a realizzare trasferimenti verso modi di trasporto più compatibili con l'ambiente, ottimizzando ciascun modo di trasporto e puntando a un'utilizzazione efficiente dei diversi modi singolarmente e in combinazione fra loro; tutto questo dovrebbe dar luogo a un'utilizzazione ottimale e sostenibile delle risorse.

In tale contesto si possono distinguere due tipi di misure:

- misure intese a potenziare la competitività e l'efficienza ambientale di tutti i modi di trasporto, in particolare di quelli meno congestionati e più compatibili con l'ambiente, quali il trasporto marittimo, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne;
- misure intese a potenziare la competitività e l'efficienza dell'intero sistema di trasporti mediante finanziamenti della TEN-T (rete transeuropea dei trasporti), fondi della politica di coesione (Fondo europeo di sviluppo regionale e Fondo di coesione) e investimenti da parte degli Stati membri e di operatori privati.

Le misure summenzionate sono finalizzate a raggiungere gradualmente una distribuzione più efficiente ed ecocompatibile dei flussi di merci fra i diversi modi di trasporto. Per concretizzarsi, tuttavia, tali misure avranno bisogno di diversi anni e pertanto l'unica misura a livello comunitario volta ad incoraggiare a brevissimo termine una distribuzione dei flussi di merci più accettabile sotto il profilo ambientale è il programma Marco Polo.

⁴ Modello PRIMES, compreso nella relazione della Commissione "European Energy and Transport trends to 2030".

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

Il 4.4.2008 è stata avviata una consultazione pubblica sul sito web dell'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione (EACI), che gestisce il programma per conto della Commissione. Una notifica della pubblicazione è stata inviata a due riprese per posta elettronica a oltre 1500 contatti, compresi rappresentanti dell'industria coinvolti nella preparazione e gestione di progetti Marco Polo. Il 28.4.2008 la consultazione è stata presentata a una riunione della rete dei corrispondenti e della promozione del trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping Focal Points and Promotion Network*). Il 23.5.2008 la consultazione è stata presentata alla riunione del comitato "Marco Polo".

La consultazione esterna, aperta dal 4.4.2008 al 30.5.2008, comprendeva 13 domande precise finalizzate a valutare l'accettabilità delle modifiche proposte dalla Commissione. Il questionario si concludeva con una domanda aperta destinata alla formulazione di osservazioni generali. In tutto sono stati ricevuti 97 contributi da 20 Stati membri più Norvegia e Serbia. Solo il 12% di coloro che hanno risposto non aveva presentato una candidatura nell'ambito del programma Marco Polo o non aveva intenzione di farlo; il valore aggiunto dei contributi è quindi considerato elevato.

Grazie alle due riunioni annuali, il comitato per il programma "Marco Polo" degli Stati membri ha potuto seguire con continuità lo svolgimento della consultazione.

2.2. Ricorso al parere di esperti

La valutazione dell'impatto è stata effettuata con il contributo della "Valutazione del programma Marco Polo (2003-2006)" (*Evaluation of the Marco Polo programme (2003-2006)*), realizzata da Ecorys nel novembre 2007. Come seconda fonte esterna di esperti è stata utilizzata la relazione intermedia di uno studio realizzato da Price Waterhouse Coopers sulla valutazione d'impatto dell'istituzione di un fondo di innovazione per il settore della navigazione interna, che comprende una valutazione degli effetti conseguenti alla modifica del secondo regolamento Marco Polo.

2.3. Valutazione dell'impatto

Secondo le conclusioni della valutazione dell'impatto, una revisione mirata della base giuridica tramite l'attuazione delle misure proposte apporterà un valore aggiunto considerevole in quanto:

- migliorerà l'efficacia del programma in termini di tonnellate per chilometro ridotte o trasferite ad altri modi di trasporto;
- consegnerà una distribuzione più equilibrata del trasferimento modale e della riduzione del traffico fra i diversi modi di trasporto e tipi di progetti;
- semplificherà la base giuridica e la gestione del programma, riducendo i costi e gli oneri amministrativi e attraendo così un maggior numero di imprese, anche quelle di piccole dimensioni che attualmente sono intimorite dalla complessità del programma o non sono attrezzate per gestirla;

- avrà ripercussioni positive in termini di distribuzione multidimensionale degli effetti.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi delle misure proposte

Le modifiche proposte sono finalizzate a una revisione limitata della base giuridica del secondo programma Marco Polo (regolamento (CE) n. 1692/2006) per accrescere l'efficacia dei suoi obiettivi di riduzione del traffico e di trasferimento modale, misurati in termini di tonnellate per chilometro. Sono proposti quattro tipi di modifiche: in primo luogo, modifiche intese a facilitare la partecipazione delle piccole imprese; in secondo luogo, modifiche volte ad abbassare le soglie di tonnellate per chilometro ammissibili; in terzo luogo, l'aumento dell'intensità del finanziamento e infine la semplificazione delle procedure del programma.

3.2. Base giuridica

L'articolo 71, paragrafo 1, e l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea definiscono il quadro dell'intervento comunitario nei trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri.

3.3. Principio di sussidiarietà

Il programma Marco Polo mira ad avere un impatto sul trasporto stradale internazionale. Poiché gli obiettivi di trasferimento modale non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, grazie alla portata del programma, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato.

3.4. Principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto l'intervento comunitario è molto inferiore ai suoi effetti. L'intensità massima della sovvenzione è attualmente di 1 EUR per 500 tonnellate per chilometro trasferite dalla strada ad altri modi, con un risparmio medio di 9,15 EUR di costi esterni ottenuto grazie al trasferimento modale. Anche con l'adeguamento dell'intensità dell'aiuto a un massimo di 2 EUR, il principio di proporzionalità dell'intervento comunitario è mantenuto. L'esperienza acquisita con il programma dimostra peraltro che a un euro di sovvenzione del programma Marco Polo corrispondono circa 20 EUR di investimenti in progetti finalizzati a un sistema di trasporto più compatibile con l'ambiente.

3.5. Scelta dello strumento

Strumento proposto: regolamento.

Il regolamento proposto modifica il regolamento (CE) n. 1692/2006 che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II") e abroga il regolamento (CE) n. 1392/2003.

**Proposta di
REGOLAMENTO (CE) n. .../2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1692/2006 che istituisce il secondo programma
"Marco Polo" relativo alla concessione
di contributi finanziari comunitari per migliorare
le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II")**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, e l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁶,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁷,

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea⁸" evidenzia il potenziale del secondo programma Marco Polo come fonte di finanziamento in grado di offrire agli operatori del trasporto stradale su assi congestionati soluzioni alternative con altri modi di trasporto. Il secondo programma Marco Polo costituisce pertanto un elemento fondamentale dell'attuale politica dei trasporti.
- (2) In assenza di un'azione risoluta, il trasporto di merci complessivo su strada in Europa dovrebbe crescere di oltre il 60% entro il 2013. L'effetto sarebbe un aumento previsto del trasporto internazionale di merci su strada entro il 2013 di 20,5 miliardi di tonnellate/km l'anno per l'Unione europea, con conseguenze negative in termini di ulteriori costi per infrastrutture stradali, incidenti, congestione del traffico,

⁵ GU....

⁶ GU....

⁷ GU....

⁸ COM(2006) 314 definitivo.

inquinamento locale e globale, danni ambientali e inaffidabilità della catena di approvvigionamento e delle attività logistiche.

- (3) Per far fronte a questo aumento è necessario utilizzare più di quanto si faccia attualmente il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne ed incentivare nuove poderose iniziative del settore dei trasporti e della logistica per promuovere nuovi approcci e l'impiego di innovazioni tecniche in tutti i modi di trasporto e nella loro gestione.
- (4) A norma dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II") e abroga il regolamento (CE) n. 1382/2003⁹, la Commissione effettua una valutazione del programma Marco Polo II e, qualora siano necessari adeguamenti, presenta proposte in merito.
- (5) Una valutazione esterna dei risultati del primo programma Marco Polo ha stimato che il programma non avrebbe conseguito gli obiettivi di trasferimento modale e conteneva alcune raccomandazioni per migliorarne l'efficacia.
- (6) La Commissione ha effettuato un'analisi d'impatto delle misure proposte dalla valutazione esterna e di altre misure volte a potenziare l'efficienza del programma. Dall'analisi è emersa la necessità di apportare una serie di modifiche al regolamento (CE) n. 1692/2006 intese a facilitare la partecipazione delle piccole imprese, abbassare le soglie di ammissibilità dei progetti, aumentare l'intensità del finanziamento e semplificare l'attuazione del progetto e le relative procedure amministrative.
- (7) È opportuno incrementare la partecipazione al programma delle piccole imprese consentendo a singole imprese di presentare domanda di finanziamento e abbassando le soglie di ammissibilità per le proposte presentate da società di navigazione interna.
- (8) Le soglie di ammissibilità delle proposte presentate per il finanziamento devono essere abbassate ed espresse in tonnellate/km trasferite ad altri mezzi di trasporto, fatta eccezione per le azioni comuni di apprendimento. Non è più necessaria una soglia specifica applicabile alle azioni di riduzione del traffico e per questo tipo di progetti, così come per le azioni catalizzatrici e le autostrade del mare, è stabilita una durata minima.
- (9) Occorre aumentare l'intensità del finanziamento introducendo una definizione di "merci" che includa l'elemento del trasporto nel calcolo del trasferimento modale e autorizzando in via eccezionale proroghe della durata massima per progetti che registrano ritardi di avviamento. È opportuno che si tenga conto dell'adeguamento dell'intensità del finanziamento, che passerà da 1 EUR a 2 EUR, secondo la procedura di cui all'allegato I, punto 2, lettera d).
- (10) Al fine di semplificare l'attuazione del programma occorre sopprimere l'allegato II del regolamento (CE) n. 1692/2006 sulle condizioni per la concessione del contributo

⁹ GU L 328 del 24.11.2006, pag. 1.

finanziario applicabile alle infrastrutture ausiliarie. È inoltre opportuno eliminare la procedura di comitato per la selezione annuale dei progetti da finanziare nonché rendere applicabili per diversi anni le disposizioni dettagliate per la selezione dei progetti.

- (11) È necessario istituire un legame più dettagliato fra il programma e la rete transeuropea dei trasporti per quanto riguarda le autostrade del mare nonché ampliare le considerazioni ambientali in modo che comprendano la totalità dei costi esterni delle azioni.
- (12) Occorre pertanto modificare in tal senso il regolamento (CE) n. 1692/2006.
- (13) Affinché le misure previste dal presente regolamento possano essere attuate nel modo più opportuno e rapido, esso deve entrare in vigore il prima possibile dopo la sua adozione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1692/2006 è così modificato:

1. All'articolo 2 è aggiunta la seguente lettera p):

" "merci": ai fini del calcolo del trasferimento modale, le merci trasportate più l'unità di trasporto, incluse le sue parti motorizzate. le unità di trasporto vuote portate da un'altra unità di trasporto saranno considerate merci ai fini del calcolo del trasferimento modale."
2. All'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le azioni sono presentate da imprese stabilite negli Stati membri o nei paesi partecipanti di cui all'articolo 3, paragrafi 3 e 4."
3. L'articolo 5 è così modificato:
 - a) Al paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"azioni per le autostrade del mare; all'interno dell'Unione europea queste azioni sono conformi alle caratteristiche del progetto prioritario delle autostrade del mare definito nel quadro della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti¹⁰."
 - b) Al paragrafo 2 è soppressa la seconda frase.
4. L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Disposizioni procedurali dettagliate"

¹⁰ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

Le disposizioni procedurali dettagliate per la presentazione delle domande e la selezione delle azioni sono adottate per l'intera durata del programma secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2."

5. All'articolo 7, è soppressa la seconda frase.
6. L'articolo 9 è così modificato:
 - a) "Nel primo comma, lettera d), i termini "dei benefici ambientali delle azioni" sono sostituiti da "dei benefici delle azioni in termini di riduzione dei costi esterni".
 - b) Il secondo comma è soppresso.
7. All'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"Entro il 30 giugno 2011 la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione di valutazione dei risultati ottenuti dal programma Marco Polo nel periodo 2003-2009."
8. All'articolo 15, secondo comma, la seconda frase è soppressa.

Articolo 2

1. L'allegato I del regolamento (CE) n. 1692/2006 è sostituito dal testo dell'allegato del presente regolamento.
2. L'allegato II del regolamento (CE) n. 1692/2006 è soppresso.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I

Condizioni di finanziamento e requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 2

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
1. Condizioni di finanziamento	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a) a)L'azione catalizzatrice raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b) a)L'azione delle autostrade del mare (AdM) raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c) a)L'azione di trasferimento modale raggiunge i propri obiettivi entro 36 mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d) a)L'azione di riduzione del traffico raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e) a)L'azione comune di apprendimento porta ad un miglioramento dei servizi commerciali offerti sul mercato, in particolare promuovendo e/o facilitando la riduzione del traffico e il trasferimento modale dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne, migliorando la cooperazione e condividendo le conoscenze, con durata massima di 24 mesi;

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	b)l'azione catalizzatrice è innovativa a livello europeo in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti, infrastrutture o servizi forniti;	b)l'azione AdM è innovativa a livello europeo in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti, infrastrutture o servizi forniti; saranno tenuti in considerazione anche l'alta qualità del servizio, la semplificazione delle procedure e delle ispezioni, la conformità con le norme di sicurezza tecnica-operativa e del personale, la facilità di accesso ai porti, l'efficienza dei collegamenti con l'hinterland e la flessibilità e l'efficienza dei servizi portuali;	b)l'azione di trasferimento modale non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;	b)l'azione di riduzione del traffico è innovativa a livello europeo in termini di integrazione della logistica di produzione nella logistica dei trasporti;	b)l'azione è innovativa a livello europeo;

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	c)è previsto che l'azione catalizzatrice realizzi un trasferimento modale effettivo, misurabile e sostenibile dal trasporto su gomma a quello marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne;	c)l'azione AdM si prefigge di incoraggiare il trasporto marittimo a corto raggio delle merci mediante servizi intermodali molto frequenti capaci di movimentare volumi molto elevati di merci, compresi, ove opportuno, i servizi combinati di trasporto merci-passeggeri o una combinazione tra trasporto marittimo a corto raggio e altri modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibili. L'azione dovrebbe preferibilmente comprendere servizi integrati interni di trasporto merci su ferrovia e/o lungo le vie d'acqua interne;	c)l'azione di trasferimento modale propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi;	c)l'azione di riduzione del traffico ha il fine di incoraggiare una maggiore efficienza del trasporto internazionale di merci nei mercati europei senza ostacolare la crescita economica, focalizzandosi sulla modificazione dei processi di produzione e/o di distribuzione per dar luogo a distanze minori, a carichi più elevati, a un minor numero di viaggi a vuoto, a una riduzione dei flussi di rifiuti, a una riduzione del volume e/o del peso e a qualsiasi altra iniziativa idonea a ridurre significativamente il traffico merci su	c)l'azione non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d) strada, senza compromettere le capacità generali di produzione o di impiego.	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Art. 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	d)l'azione catalizzatrice propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi e determina la necessità degli interventi di indirizzo e controllo della Commissione;	d)è previsto che l'azione AdM realizzi un trasferimento modale effettivo, misurabile e sostenibile, superiore all'aumento previsto del trasporto merci su strada, dal trasporto su gomma al trasporto marittimo a corto raggio, alle vie d'acqua interne o al trasporto ferroviario;	d)qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte del consorzio, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.		d)l'azione comune di apprendimento propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi e determina la necessità degli interventi di indirizzo e controllo della Commissione.

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	e)l'azione catalizzatrice non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;	e)l'azione AdM propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi e determina la necessità degli interventi di indirizzo e controllo della Commissione;		d)l'azione di riduzione del traffico propone un piano realistico precisando le tappe concrete previste per raggiungere i suoi obiettivi e determinare la necessità degli interventi di indirizzo e controllo della Commissione;	

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	f) qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte del consorzio, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.	f) l'azione AdM non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;		e) l'azione di riduzione del traffico non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;	

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
		g) qualora l'azione AdM si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte del consorzio, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.		f) qualora l'azione di riduzione del traffico si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte del consorzio, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.	

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
2. Intensità e ampiezza del finanziamento	a)Il contributo finanziario comunitario per le azioni catalizzatrici è limitato ad un massimo del 35% dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 10% del totale dei costi ammissibili del progetto.	a)Il contributo finanziario comunitario per le azioni AdM è limitato ad un massimo del 35% dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 10% del totale dei costi ammissibili del progetto.	a)Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è limitato ad un massimo del 35% dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 10% del totale dei costi ammissibili del progetto.	a)Il contributo finanziario comunitario per le azioni di riduzione del traffico è limitato ad un massimo del 35% dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 10% del totale dei costi ammissibili del progetto.	a)Il contributo finanziario comunitario per le azioni comuni di apprendimento è limitato ad un massimo del 50% dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione.

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché sia il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato.

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	b)il contributo finanziario comunitario, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali	b)il contributo finanziario comunitario, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti.	b)il contributo finanziario comunitario, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali	b)il contributo finanziario comunitario alle azioni di riduzione del traffico non deve essere impiegato per sostenere imprese o attività produttive che non hanno alcun rapporto diretto con il trasporto o la distribuzione; c)il contributo finanziario comunitario è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni riduzione di 500 tonnellate/km di merci trasportate su strada o di 25 veicoli/km. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti.	

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a) effettivamente ottenuti.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c) effettivamente ottenuti.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p>

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	c)la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	c)la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	c)la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	d)la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
3. Forma e durata della convenzione di finanziamento	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni catalizzatrici è concesso sulla base di convenzioni di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali convenzioni di regola non è superiore a 62 mesi e quella minima è di 36 mesi. Una proroga eccezionale di 6 mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, debitamente giustificati dal beneficiario.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni AdM è concesso in base a convenzioni di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali convenzioni di regola non è superiore a 62 mesi e quella minima è di 36 mesi. Una proroga eccezionale di 6 mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, debitamente giustificati dal beneficiario.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è concesso in base a convenzioni di finanziamento. La durata massima di tali convenzioni non è di regola superiore a 38 mesi. Una proroga eccezionale di 6 mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, debitamente giustificati dal beneficiario.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni di riduzione del traffico è concesso in base a convenzioni di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali convenzioni di regola non è superiore a 62 mesi e quella minima è di 36 mesi. Una proroga eccezionale di 6 mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, debitamente giustificati dal beneficiario.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni comuni di apprendimento è concesso in base a convenzioni di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali convenzioni di regola non è superiore a 26 mesi, ma, su richiesta del beneficiario, può essere prorogata di altri 26 mesi nell'ambito della dotazione finanziaria iniziale, se sono stati ottenuti risultati positivi nei primi 12 mesi dell'operazione.</p>
	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile

oltre la durata massima stabilita di 62 mesi o, in casi eccezionali, di 68 mesi.

oltre la durata massima stabilita di 62 mesi o, in casi eccezionali, di 68 mesi.

oltre la durata massima stabilita di 38 mesi o, in casi eccezionali, di 44 mesi.

rinnovabile oltre la durata massima stabilita di 62 mesi o, in casi eccezionali, di 68 mesi.

comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di 52 mesi.

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
4. Soglie contrattuali	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione catalizzatrice è di 30 milioni di tonnellate/km all'anno di trasferimento modale o di riduzione del traffico, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento;	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione AdM è di 250 milioni di tonnellate/km all'anno di trasferimento modale, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento;	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione di trasferimento modale è di 80 milioni di tonnellate/km all'anno di trasferimento modale, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento. Le azioni di trasferimento modale finalizzate a un trasferimento alle vie d'acqua interne saranno soggette a una soglia speciale di 17 milioni di tonnellate/km di trasferimento modale all'anno, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento.	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione di riduzione del traffico è di 80 milioni di tonnellate/km o 4 milioni di veicoli/km all'anno di riduzione del traffico su strada, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento.	La soglia minima indicativa di finanziamento per ogni azione comune di apprendimento è di 250 000 EUR.

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici	B. Autostrade del mare	C. Trasferimento modale	D. Azioni di riduzione del traffico	E. Azioni comuni di apprendimento
	Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
5. Divulgazione	I risultati e i metodi delle azioni catalizzatrici sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori pratiche, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.	I risultati e i metodi delle azioni delle AdM sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori pratiche, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.	Non sono previste attività specifiche di divulgazione per le azioni di trasferimento modale.	I risultati e i metodi delle azioni di riduzione del traffico sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori pratiche, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.	I risultati e i metodi delle azioni comuni di apprendimento sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori pratiche, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.

SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Modifica del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il secondo programma "Marco Polo" per la concessione di un contributo finanziario comunitario destinato a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II").

QUADRO ABM/ABB (Gestione per attività/Suddivisione per attività)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività oggetto dell'iniziativa:

06: Energia e trasporti

06 02: Trasporto interno, aereo e marittimo

06 01: Spese amministrative del settore Energia e trasporti

LINEE DI BILANCIO

06 01 04 01: Programma Marco Polo II: Spese di gestione amministrativa

06 01 04 32: Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione – Sovvenzione del programma Marco Polo II

06 02 06: Programma Marco Polo II

Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

Inizio: 2010 Fine: 2015

Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
06 01 04 01	Spese non obblig.	Stanz. non dissoc.	NO	SÌ	SÌ	1a
06 01 04 32	Spese non obblig.	Stanz. non dissoc.	NO	SÌ	SÌ	1a
06 02 06	Spese non obblig.	Stanz. dissoc.	NO	SÌ	SÌ	1a

SINTESI DELLE RISORSE

Risorse finanziarie

Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	------	--------

Spese operative¹¹

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Stanziamenti di pagamento (SP)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento¹³

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Stanziamenti di pagamento		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento¹⁴

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e							

Costo totale indicativo dell'intervento

¹¹ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

¹² Un importo di 20 milioni di EUR potrebbe essere aggiunto fra il 2010 e il 2013 per ripristinare l'importo non utilizzato nel 2008 e trasferito nello stesso anno a un altro programma.

¹³ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

¹⁴ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d+ e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

Compatibilità con la programmazione finanziaria

La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore.

Incidenza finanziaria sulle entrate

Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate

Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

Fabbisogno annuo	Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

L'attuazione del primo programma Marco Polo non realizza l'obiettivo del trasferimento modale, come indicato da una valutazione esterna secondo la quale tale obiettivo sarà realizzato per il 64%¹⁵. Questa situazione è confermata dal livello di risposta al secondo invito a presentare proposte nell'ambito del programma "Marco Polo II", che indica un calo netto del trasferimento modale complessivo proposto. Inoltre i nuovi tipi di azioni introdotti da questo secondo programma, come le autostrade del mare e le azioni di riduzione del traffico, non hanno suscitato sufficiente interesse (solo il 9% delle proposte nel 2007 e il 4% nel 2008).

Due misure sono già state adottate per migliorare i risultati del programma senza che sia necessario modificare il regolamento. La prima è costituita dall'affidamento della gestione del programma a un'agenzia esecutiva esterna esperta nella gestione di progetti e la seconda dal raddoppiamento dell'intensità del finanziamento, che passerà da 1 EUR a 2 EUR per ciascuna riduzione o trasferimento ad altri modi di 500 tkm, così da attirare un maggior numero di progetti.

¹⁵ 12 miliardi di tkm all'anno per il programma MP I.

Queste misure non saranno tuttavia sufficienti e per questo è stata proposta una revisione mirata del programma, che comporterà:

- un ulteriore aumento dell'efficacia del programma;
- una distribuzione più equilibrata del finanziamento comunitario fra i diversi tipi di progetti;
- una semplificazione sostanziale della base giuridica e della gestione del programma;
- una riduzione significativa dei costi amministrativi di gestione del programma;
- un effetto positivo in termini di benefici per le zone periferiche e i paesi non membri.

Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

Come indicato nella relazione di valutazione esterna, il programma Marco Polo costituisce una strategia appropriata per contribuire a un sistema di trasporto efficiente e sostenibile. Il programma è inoltre complementare ad altre possibilità di intervento della CE, in particolare le sovvenzioni della rete TEN-T.

L'obiettivo perseguito dalle misure proposte rafforzerà la coerenza già esistente fra le finalità del programma e le altre politiche UE.

Per evitare gli effetti negativi della mobilità, dovuti all'aumento ingente del trasporto di merci previsto per i prossimi anni, la revisione intermedia del Libro bianco sulla politica comune dei trasporti, del giugno 2006, propone fra l'altro di proseguire la politica di trasferimento del traffico merci verso modi di trasporto meno inquinanti e più efficienti sotto il profilo energetico.

Il trasferimento modale e la co-modalità rappresentano due degli attuali obiettivi della politica dei trasporti dell'Unione che hanno posto tale politica al centro della Strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione. Gli obiettivi della politica dei trasporti che integrano il trasferimento modale sono anche, per loro natura, di lungo termine in quanto equilibrano gli imperativi della crescita economica, del benessere sociale e della protezione ambientale in tutte le scelte d'intervento.

Come indicato nella revisione intermedia del Libro bianco sui trasporti, la congestione del sistema di trasporto stradale dell'UE e l'efficienza ambientale dell'intero sistema di trasporto, oltre ad essere oggetto di una continua riflessione sulle possibili misure politiche da adottare in futuro, sono affrontate direttamente tramite varie misure che sono già poste in atto o lo saranno entro breve.

A livello degli Stati membri, programmi nazionali come Ecobonus in Italia trattano la stessa questione, ma unicamente in ambito nazionale e per un periodo di tempo limitato. Il regolamento Marco Polo stabilisce comunque un massimale del contributo comunitario che tiene conto degli aiuti nazionali erogati al collegamento di trasporto oggetto del contratto.

Le misure summenzionate sono finalizzate a raggiungere gradualmente una distribuzione dei flussi di merci fra i diversi modi di trasporto più efficiente e compatibile con l'ambiente; per concretizzarsi, tuttavia, tali misure avranno bisogno di diversi anni e quindi l'unica iniziativa a livello comunitario volta ad incoraggiare una riduzione della congestione stradale a brevissimo termine è il programma Marco Polo.

Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

Per il quadriennio 2010-2013 sono previste 131 realizzazioni, pari a una media di 36 interventi rispetto a 120 proposte presentate all'anno. Questa percentuale di successo di uno su tre è essenziale per ricevere proposte dai migliori operatori del mercato (v. relazione ex-ante del programma Marco Polo, capitolo 7 "Consultazione delle parti interessate"). L'intensità media del contributo finanziario per realizzazione è stimata a circa 1,8 milioni di EUR. Il numero di tonnellate/km che saranno oggetto della riduzione o del trasferimento dalla strada ad altri modi di trasporto è valutato in 60 miliardi per il periodo 2010-2013, ossia 15 miliardi di tkm all'anno.

Modalità di attuazione

Gestione centralizzata: delega all'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione.

CONTROLLO E VALUTAZIONE

Sistema di controllo

La concessione dei finanziamenti si baserà sul contratto standard di sovvenzione delle Comunità europee. Al contratto si applicheranno integralmente le pertinenti disposizioni in materia di monitoraggio, informazione e controllo contabile.

Il personale dell'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione seguirà da vicino l'esecuzione dei progetti. In funzione delle caratteristiche specifiche del singolo progetto, il piano di lavoro e il bilancio dovranno comprendere "misure di accompagnamento" per la divulgazione o il monitoraggio dei risultati.

Valutazione

È stata effettuata una valutazione esterna del programma Marco Polo II. La relazione è consultabile sul sito web della DG TREN al seguente indirizzo:

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Una valutazione dei risultati conseguiti dal programma Marco Polo nel periodo 2003-2009 sarà effettuata nel 2011.

MISURE ANTIFRODE

Poiché i contratti per le azioni previste saranno dei contratti di finanziamento standard, si applicheranno le misure antifrode usuali.

Per tutti i tipi di azione i risultati saranno chiaramente visibili e quantificabili. I tipi di sovvenzioni saranno chiari: essi riguarderanno spese d'investimento e costi derivanti dalle operazioni. Queste voci potranno essere verificate dettagliatamente e, grazie ai progetti PACT, esistono sufficienti conoscenze e materiali per una valutazione in conoscenza di causa del rischio di frode.

Una caratteristica costante dei progetti saranno le ispezioni in loco.

DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1¹⁶																
Azione 1 trasferimento/riduzione di tkm																
- Realizzazione 1	contratto	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
COSTO TOTALE		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2. Spese amministrative

8.2.1 Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto	Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funzionari o agenti temporanei ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1
Personale finanziato¹⁸ con l'art. XX 01 02						
Altro personale¹⁹ finanziato con l'art. XX 01 04/05						
TOTALE		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Definizione e coordinamento del programma

Feedback politico all'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione

Adozione dei programmi di lavoro annuali che fungono da decisioni di finanziamento

Rappresentanza della Commissione nel comitato del programma e presentazione in tale sede delle misure per le quali è prevista una procedura di comitato

Effettuazione delle consultazioni interservizi nell'ambito della Commissione

Valutazioni strategiche e inviti a presentare proposte strategici

Attività legate all'avvio e all'esecuzione di decisioni di recupero.

8.2.3 Origine delle risorse umane (statutaria)

I posti sono attualmente assegnati alla gestione del programma.

¹⁷ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹⁸ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

¹⁹ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4 Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (06 01 04 32 – Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione – Sovvenzione del programma Marco Polo II)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	2010	2011	2012	2013	2014	Anno 2015 e segg.	TOTALE
1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							
Agenzie esecutive ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Altra assistenza tecnica e amministrativa	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros (manutenzione informatica)</i>							
Totale assistenza tecnica e amministrativa	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

²⁰ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei*

Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1.

Anno 2010 e segg.: 2,6 funzionari (122 000 EUR/funzionario/anno)