



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 febbraio 2009 (05.03)
(Or. en)**

6704/09

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0239 (COD)**

**TRANS 76
MAR 34
CADREFIN 8
ENV 130
CODEC 214**

RELAZIONE

del: Segretariato generale del Consiglio

Al: COREPER

doc. prec. 6361/09 TRANS 58 MAR 21 CADREFIN 4 ENV 94 CODEC 157

prop. Com: 17294/09 TRANS 483 MAR 264 CADREFIN 24 ENV 1016 CODEC 1854

Oggetto: Regolamento (CE) n. .../2008 del Parlamento europeo e del Consiglio 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")

- Esame delle questioni irrisolte

I. Introduzione

L'11 dicembre 2008 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta in oggetto. Obiettivo della proposta è modificare il programma Marco Polo II di modo da accrescere l'efficacia del programma in termini di riduzione o spostamento dalla strada ad altre modalità di trasporto di tonnellate per chilometro conformemente agli obiettivi fissati nel regolamento (CE) n. 1692/2006 in vigore. Le misure specifiche della proposta sono finalizzate a stimolare la presentazione di domande di finanziamento aumentando la partecipazione delle piccole imprese, in particolare delle società di navigazione interna, semplificando le procedure amministrative e aumentando l'intensità delle sovvenzioni. Le misure si prefiggono inoltre di ottenere una distribuzione più equilibrata del trasferimento modale e della riduzione del traffico fra i diversi modi di trasporto e tipi di progetti ridefinendo e abbassando le soglie di ammissibilità per le proposte. Le modifiche in questione dovrebbero consentire al programma Marco Polo II di dispiegare appieno il suo potenziale.

Nel corso della presidenza ceca, il Gruppo "Trasporti intermodali e reti" ha esaminato la proposta in oggetto a varie riprese. Sui principali elementi della proposta in questione è emerso un largo consenso, tuttavia alcune questioni, che figurano nelle note in calce dell'allegato, devono ancora essere risolte.

II. Questioni irrisolte da sottoporre al Coreper

Procedura di comitato (nota 10, pag. 9)

La Commissione ha proposto di abolire la procedura di comitato e la consultazione del medesimo per quanto attiene alla decisione finale sulla concessione di contributi finanziari. Nel corso del dibattito, varie delegazioni si sono dichiarate contrarie a questa proposta e la presidenza ha presentato una proposta di compromesso che mantiene l'obbligo di informare il comitato.

La Commissione ha accettato di formulare una dichiarazione atta a chiarire le modalità di tale obbligo d'informazione, che sarà allegata al verbale del Consiglio.

Alcuni Stati membri stanno tuttora esaminando la nuova proposta della presidenza e desiderano vagliare il progetto di dichiarazione della Commissione: hanno quindi formulato una riserva d'esame su questo punto.

Soglie (note 11-15, pag. 24)

La proposta della Commissione sulle soglie per l'ammissibilità (soglie contrattuali) incontra il sostegno di una chiara maggioranza di Stati membri. Tuttavia alcuni Stati membri sono favorevoli a una riduzione delle soglie di modo da facilitare la partecipazione di progetti più piccoli, in particolare progetti presentati da PMI, che potrebbero beneficiare del sostegno finanziario del programma. Queste soglie più basse riguarderebbero in particolare due tipi di azioni: azioni per le autostrade del mare (nota 12) e azioni di trasferimento modale (nota 13).

Altre questioni

DE ha manifestato timori per la sostituzione dei termini "benefici ambientali" con "riduzione dei costi esterni" e mantiene una riserva sulla questione (nota 9, pag. 9).

BE formula una riserva generale d'esame sulla proposta.

III. Contatti con il Parlamento europeo

La presidenza ha avuto alcuni contatti informali con il relatore del PE (Sig. Stockmann, DE/PSE) sulla proposta in oggetto. Il 3 marzo 2009 è stato indicato come termine per la presentazione di eventuali emendamenti che saranno poi votati dalla commissione TRAN.

Per facilitare le consultazioni con il PE, il Consiglio dovrebbe presentare una posizione chiara e coordinata sui principali aspetti della proposta, in particolare sulle soglie proposte per i vari tipi di azione.

IV. Intervento del COREPER

Visto quanto precede, il Coreper è invitato ad esaminare le questioni irrisolte descritte al precedente punto II nella prospettiva di facilitare i contatti con il relatore del PE onde giungere ad un accordo in prima lettura sulla presente proposta.

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

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 europeo ¹,

visto il parere del Comitato delle regioni ²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ³,

considerando quanto segue ⁴:

¹ GU....

² GU....

³ GU....

⁴ Il Gruppo non ha ancora esaminato i considerando.

- (1) La comunicazione ⁵ 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 europea" 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, 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. 1382/2003 ⁶, la Commissione effettua una valutazione del programma Marco Polo II e, qualora siano necessari adeguamenti, presenta proposte in merito.

⁵ COM(2006) 314 definitivo.

⁶ GU L 328 del 24.11.2006, pag. 1.

- (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 programma 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 dovrebbero essere abbassate ed espresse in tonnellate/km trasferite annualmente ad altri mezzi di trasporto, fatta eccezione per le azioni comuni di apprendimento. **Queste soglie sono calcolate su tutto il periodo di attuazione del progetto e non è fissato alcun tasso annuale di attuazione**⁷. 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).

⁷ Proposta di PL.

- (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 finanziario applicabile alle infrastrutture ausiliarie. È inoltre opportuno eliminare la procedura di comitato per la selezione annuale dei progetti da finanziare.
- (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, è auspicabile che esso entri 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 delle tonnellate/chilometro trasferite dalla strada, le merci trasportate più l'unità di trasporto intermodale più il veicolo stradale, inclusi le unità di trasporto intermodale vuote e i veicoli stradali vuoti, se sono trasferiti dalla strada.

2. All'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le azioni sono presentate da imprese o consorzi stabiliti 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 trasporti ⁸."

⁸ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

- b) Al paragrafo 2 è soppressa la seconda frase.
4. [...]
5. All'articolo 7, è soppressa la seconda frase.
6. L'articolo 9 è così modificato:
- a) al primo comma, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
"delle condizioni stabilite nell'allegato I;"
- (aa) "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" ⁹.
- b) Il secondo comma è **sostituito dal testo seguente:**
"La Commissione, dopo aver informato il comitato di cui all'articolo 10, adotta la decisione di concedere un contributo finanziario." ¹⁰

⁹ Riserva d'esame: DE.

¹⁰ Riserva d'esame: AT, DK, EL, ES, FR, IT, MT, NL, RO, UK. La Commissione suggerisce di mettere la dichiarazione seguente a verbale del Consiglio: "Per quanto riguarda l'informazione del Comitato dell'articolo 10, cui si fa riferimento nel secondo comma dell'articolo 9, la Commissione farà in modo che essa sia messa a disposizione degli Stati membri non meno di 14 giorni di calendario prima dell'adozione della decisione di modo da offrire agli Stati membri il tempo necessario per formulare osservazioni."

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 DELL'ALLEGATO

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
	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)
1. Condizioni di finanziamento	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;	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;	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;	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;	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
<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>b) l'azione catalizzatrice è innovativa a livello europeo in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti, infrastrutture o servizi forniti;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>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;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p> <p>b) l'azione di riduzione del traffico è innovativa a livello europeo in termini di integrazione della logistica di produzione nella logistica dei trasporti;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p> <p>b) l'azione è innovativa a livello europeo;</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
<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>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;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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 di trasporto merci verso l'hinterland su ferrovia e/o lungo le vie d'acqua interne;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>c) l'azione di trasferimento modale propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p> <p>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 modifica 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 strada, senza compromettere le capacità generali di produzione o di impiego.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p> <p>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;</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
	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>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;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>d) qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p> <p>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.</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
<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>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;</p> <p>f) qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p> <p>d) l'azione di riduzione del traffico propone un piano realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento dei suoi obiettivi e determina la necessità degli interventi di indirizzo e controllo della Commissione;</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p>	
<p>f) qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.</p>	<p>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;</p>			<p>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;</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
	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p>
	<p>g) qualora l'azione AdM si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.</p>	<p>f) qualora l'azione di riduzione del traffico si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.</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
2. Intensità e ampiezza del finanziamento	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento modale 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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p> <p>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.</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)
	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 nella convenzione 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 nella convenzione 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 nella convenzione 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 nella convenzione 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 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.	

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)	
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</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
	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p> <p>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.</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
<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p>	
<p>3. Forma e durata della convenzione di finanziamento</p>	<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 modale è concesso in base a convenzioni di finanziamento. La durata massima di tali convenzioni di regola non è 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>

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)
	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di 62 mesi o, in casi eccezionali, di 68 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di 62 mesi o, in casi eccezionali, di 68 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di 38 mesi o, in casi eccezionali, di 44 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di 62 mesi o, in casi eccezionali, di 68 mesi.	Il contributo finanziario 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
4. Soglie contrattuali	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)</p> <p>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 della convenzione ¹¹.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p> <p>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 della convenzione ¹²,</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p> <p>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 della convenzione 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 della convenzione ¹³.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p> <p>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, da mantenere per tutta la durata della convenzione di finanziamento ¹⁴.</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p> <p>La soglia minima indicativa di sovvenzione per ogni azione comune di apprendimento è di 250 000 EUR ¹⁵.</p>

¹¹

IE è favorevole ad un abbassamento della soglia, ma non ha proposto alcuna cifra esatta. FI, PL, RO vorrebbero abbassare la soglia del 50%.

¹²

IE è favorevole ad un abbassamento della soglia, ma non ha proposto alcuna cifra esatta. EE, EL, LV, MT, PL, RO, SE, SK vorrebbero abbassare la soglia del 50%. FI propone di abbassare la soglia a 100 milioni di tonnellate/km.

¹³

IE e SI sono favorevoli ad un abbassamento della soglia, ma non hanno proposto alcuna cifra esatta. EE, FI, HU, LV, MT, PL, RO, SE, SK vorrebbero abbassare la soglia del 50%.

¹⁴

IE è favorevole ad un abbassamento della soglia, ma non ha proposto alcuna cifra esatta. RO vorrebbe abbassare la soglia del 50%.

¹⁵

IE è favorevole ad un abbassamento della soglia, ma non ha proposto alcuna cifra esatta. RO vorrebbe abbassare la soglia del 50%.

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)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)</p>	<p>Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)</p>	
<p>5. Divulgazione</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Non sono previste attività specifiche di azioni di trasferimento modale.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>