

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**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

(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 europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) Il Libro bianco della Commissione sulla politica comune dei trasporti del settembre 2001 sottolinea lo sviluppo dell'intermodalità quale strumento pratico ed efficace per raggiungere un sistema di trasporto equilibrato e propone sia lo sviluppo delle autostrade del mare, opzioni intermodali marittime integrate di alta qualità, sia un impiego più intensivo del trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne, come elementi fondamentali di questa strategia. Il Consiglio europeo tenutosi a Göteborg il 15 e 16 giugno 2001 ha dichiarato che la modifica dell'equilibrio tra le modalità di trasporto è al centro della strategia per uno sviluppo sostenibile. Inoltre, nella riunione tenutasi a Barcellona il 15 e 16 marzo 2002 il Consiglio europeo ha sottolineato la necessità di ridurre la congestione nelle strozzature del traffico in numerose regioni menzionando in particolare le Alpi, i Pirenei e il Mar Baltico; quest'ultima precisazione indica che le linee marittime delle autostrade del mare costituiscono parte integrante e importante della rete transeuropea dei trasporti. Un programma di sostegno dell'intermodalità orientato al mercato rappresenta uno strumento centrale per sviluppare ulteriormente l'intermodalità e dovrebbe sostenere in modo specifico la creazione delle autostrade del mare,

garantendo anche un miglioramento della coesione economica, sociale e territoriale, nonché del trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne.

(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 durante il periodo 2007-2013 di 20,5 miliardi di tonnellate/km l'anno per i venticinque Stati membri dell'Unione europea, con conseguenze negative in termini di ulteriori costi per infrastrutture stradali, incidenti, congestione del traffico, inquinamento locale e globale, affidabilità della catena di approvvigionamento, delle attività logistiche e per danni ambientali.

(3) Per affrontare questo aumento del trasporto stradale di merci, è necessario utilizzare maggiormente 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, quali ad esempio lo sviluppo di innovazioni tecniche del materiale rotabile, per ridurre la congestione stradale.

(4) Il programma istituito dal regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci («programma Marco Polo») ⁽³⁾, dovrebbe quindi essere rafforzato con nuove azioni, finalizzate alla riduzione effettiva del trasporto internazionale su strada. La Commissione ha proposto quindi un programma più ambizioso, di seguito «programma Marco Polo II» o «il programma», volto a potenziare l'intermodalità, a ridurre la congestione stradale e a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci nella Comunità. Per realizzare tale obiettivo, il programma dovrebbe prevedere azioni di sostegno destinate al settore del trasporto merci, della logistica e ad altri mercati rilevanti, tenendo conto delle necessità delle piccole e medie imprese (PMI). Esso dovrebbe contribuire a trasferire per lo meno l'atteso aumento complessivo del

⁽¹⁾ GU C 234 del 22.9.2005, pag. 19.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 17 maggio 2006 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 ottobre 2006.

⁽³⁾ GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 788/2004 (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 17).

- traffico internazionale di merci su strada, ma preferibilmente un volume superiore, verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne, o verso una combinazione di questi modi di trasporto, dove i percorsi stradali siano i più brevi possibili. Il programma Marco Polo istituito dal regolamento (CE) n. 1382/2003 dovrebbe essere quindi sostituito.
- (5) Il programma Marco Polo II prevede diversi tipi di azioni, che dovranno contribuire a un trasferimento modale misurabile e sostenibile e ad una migliore cooperazione nel mercato intermodale. Inoltre, le iniziative previste dal programma Marco Polo II dovranno anche contribuire ad una reale riduzione del trasporto internazionale di merci su gomma.
- (6) Le azioni che saranno finanziate dal programma Marco Polo II dovrebbero esplicarsi in un ambito geografico internazionale. Per riflettere la dimensione europea delle azioni, i progetti dovrebbero essere presentati da imprese stabilite in paesi diversi sotto forma di un consorzio che presenti un'azione. I soggetti di diritto pubblico dovrebbero poter partecipare a tale consorzio, quando intervengono in attività economiche, conformemente alle loro legislazioni nazionali.
- (7) I candidati dovrebbero essere in grado di presentare progetti nuovi o, se del caso, già esistenti che soddisfino al meglio le attuali esigenze di mercato. È opportuno non scoraggiare progetti accettabili, in particolare quelli che tengono conto delle esigenze delle PMI, introducendo una definizione eccessivamente restrittiva delle azioni ammissibili.
- (8) Vi possono essere casi in cui lo sviluppo di un servizio esistente può produrre benefici pari o superiori in termini di ulteriore trasferimento modale, di qualità, di vantaggi ambientali e redditività rispetto all'avviamento di un nuovo servizio che comporta una spesa significativa.
- (9) Per essere trasparente, obiettivo e chiaramente limitato, l'aiuto per la fase di avviamento delle azioni di trasferimento modale dovrebbe, ad esempio, fare riferimento alle economie di costi per la società generata dal trasferimento verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne anziché il solo trasporto su strada. Per questo motivo, il presente regolamento dovrebbe prevedere un contributo finanziario indicativo con riferimento alle tonnellate per chilometro di merci trasportate su strada.
- (10) L'assistenza finanziaria comunitaria basata sulle tonnellate per chilometro trasferite dal modo stradale al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o per vie d'acqua interne, oppure basata sulla riduzione delle tonnellate per chilometro o dei veicoli per chilometro di trasporto merci su strada dovrebbe essere regolabile in modo da premiare i progetti di elevata qualità o i progetti che dimostrino di apportare un effettivo beneficio ambientale.
- (11) In sede di attribuzione dei fondi, è opportuno prestare particolare attenzione alle zone sensibili e alle zone metropolitane rientranti nell'ambito geografico di applicazione del programma.
- (12) È opportuno che i risultati di tutte le azioni del programma siano adeguatamente divulgati, per garantirne pubblicità, trasparenza e lo scambio delle migliori pratiche.
- (13) Nel corso della procedura di selezione e per tutta la durata dei progetti, è necessario assicurare che le azioni selezionate contribuiscano effettivamente alla politica comune dei trasporti e non provochino distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune. La Commissione dovrebbe pertanto valutare l'attuazione di entrambi i programmi. Entro il 30 giugno 2007 essa dovrebbe presentare la relazione di valutazione dei risultati del programma Marco Polo per il periodo 2003-2006.
- (14) Le azioni non dovrebbero provocare distorsioni della concorrenza, in particolare tra i modi di trasporto diversi da quello stradale o nell'ambito di ciascun modo alternativo, in misura contraria all'interesse comune. È opportuno evitare accuratamente tali distorsioni, in modo che le azioni contribuiscano a trasferire il traffico merci dal trasporto stradale verso modi alternativi piuttosto che sottrarre merci a servizi esistenti di trasporto ferroviario, di trasporto marittimo a corto raggio o per vie d'acqua interne.
- (15) Poiché lo scopo del programma Marco Polo II non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, considerata la sua portata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (16) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (17) Il presente regolamento stabilisce, per tutta la durata del programma, una dotazione finanziaria che costituisce per l'autorità di bilancio il riferimento privilegiato nel corso della procedura di bilancio annuale ai sensi del punto 37 dell'accordo interistituzionale del 17 maggio 2006 concluso tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria ⁽²⁾.

(1) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata da ultimo dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

(2) GU C 139 del 14.6.2006, pag. 1.

(18) Per garantire la continuità e la trasparenza del programma Marco Polo dovrebbero essere stabilite disposizioni transitorie relative ai contratti e alla procedura di selezione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce uno strumento finanziario, di seguito «il programma Marco Polo II» o «il programma», volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto e a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficace e sostenibile che dia valore aggiunto all'Unione europea, senza conseguenze negative per la coesione economica, sociale o territoriale. Il programma ha durata dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2013 e la sua finalità è il trasferimento, entro la fine del programma, di una parte sostanziale del previsto aumento aggregato annuo del traffico merci internazionale su strada, misurato in tonnellate/chilometro, verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne o verso una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibili.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «azione»: qualunque progetto eseguito da imprese, che contribuisca a ridurre la congestione nel sistema del trasporto merci su strada e/o a migliorare le prestazioni ambientali del sistema dei trasporti nel territorio degli Stati membri o dei paesi partecipanti; azioni catalizzatrici, azioni di trasferimento fra modi e azioni comuni di apprendimento possono comprendere vari progetti coordinati fra di loro;
- b) «azione catalizzatrice»: qualsiasi azione innovativa volta a superare importanti barriere strutturali presenti nel mercato del trasporto merci della Comunità che ostacolano il buon funzionamento dei mercati, la competitività del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario o per vie d'acqua interne e/o l'efficienza della catena dei trasporti che fa ricorso a tali modi, inclusa la modifica o la creazione delle infrastrutture ausiliarie; ai fini della presente definizione per dette barriere strutturali si intende qualsiasi ostacolo reale, non temporaneo né di natura regolamentare che impedisce il buon funzionamento della catena del trasporto merci;
- c) «azione autostrade del mare»: qualsiasi azione innovativa intesa a trasferire direttamente il traffico merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio o ad una combinazione di trasporto marittimo a corto raggio con altri modi di trasporto, in cui i percorsi stradali siano più brevi possibili; azioni di questo tipo possono comprendere la modifica o la creazione delle infrastrutture ausiliarie necessarie per realizzare un servizio di trasporto intermodale marittimo di grande volume e con frequenza elevata. L'azione comprende preferibilmente l'impiego delle modalità di trasporto più ecologiche, quali le vie d'acqua interne e le ferrovie per il trasporto di merci nell'hinterland e servizi integrati porta a porta; se possibile, andrebbero integrate anche le risorse delle regioni ultraperiferiche;
- d) «azione di trasferimento fra modi»: qualsiasi azione intesa, in maniera diretta, misurabile, sostanziale ed immediata, a trasferire il traffico dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne o a una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibile, e diversa dalle azioni catalizzatrici; essa include, se del caso, azioni in cui il trasferimento tra modi è originato dallo sviluppo di un servizio esistente; la Commissione esamina la possibilità di assicurare un sostegno ai progetti di infrastrutture ausiliarie;
- e) «azione di riduzione del traffico»: qualsiasi azione innovativa integrante il trasporto nelle logistiche di produzione per evitare il trasporto su strada di un'elevata percentuale di merci, senza ripercussioni negative sulle capacità globali di produzione o sull'occupazione; questo tipo di azioni può comprendere la modifica o la creazione di infrastrutture ausiliarie e di impianti;
- f) «azione comune di apprendimento»: qualsiasi azione volta a migliorare la cooperazione, al fine di ottimizzare in maniera strutturale i metodi e le procedure di lavoro nella catena del trasporto merci, tenuto conto delle esigenze logistiche;
- g) «azione innovativa»: qualsiasi azione caratterizzata da elementi precedentemente assenti in un determinato mercato;
- h) «infrastruttura ausiliaria»: l'infrastruttura necessaria e sufficiente per la realizzazione degli obiettivi delle azioni, compresi gli impianti merci-passeggeri;
- i) «misure di accompagnamento»: qualsiasi misura preparatoria o di sostegno alle azioni in atto o pianificate, fra cui le attività di diffusione, quelle di valutazione e monitoraggio del progetto e quelle di raccolta ed analisi di dati statistici; le misure legate alla commercializzazione di prodotti, processi o servizi, nonché alle attività promozionali e di marketing non sono considerate misure di accompagnamento;
- j) «misura preparatoria»: qualsiasi misura che prepara un'azione catalizzatrice, un'autostrada del mare o un'azione per la riduzione del traffico, come studi di fattibilità tecnica, operativa o finanziaria e prove di impianti;

- k) «impresa»: qualunque soggetto che svolga un'attività economica, indipendentemente dalla sua forma giuridica e dalle sue fonti di finanziamento;
- l) «consorzio»: qualunque accordo in base al quale almeno due imprese eseguono congiuntamente un'azione condividendone i rischi;
- m) «tonnellata per chilometro»: il trasporto di una tonnellata di merci, o il suo equivalente volumetrico, per la distanza di un chilometro;
- n) «veicolo per chilometro»: il trasporto di un autocarro, carico o vuoto, per la distanza di un chilometro;
- o) «paese terzo vicino»: qualunque Stato non membro dell'Unione europea che ha una frontiera comune con l'Unione europea o che si affaccia su un mare chiuso o semichiuso confinante con l'Unione europea.

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Il programma si applica ad azioni:
 - a) che riguardano il territorio di almeno due Stati membri;
 - o
 - b) che riguardano il territorio di almeno uno Stato membro e quello di un paese terzo vicino.
2. Nel caso di azioni che riguardano il territorio di un paese terzo, i costi generati nel territorio di tale paese non sono finanziati dal programma, tranne nelle fattispecie di cui ai paragrafi 3 e 4.
3. Il programma è aperto alla partecipazione dei paesi candidati all'adesione all'Unione europea. Detta partecipazione è disciplinata dalle condizioni previste dagli accordi di associazione con tali paesi e in base alle regole stabilite dalla decisione del Consiglio di associazione per ciascun paese interessato.
4. Il programma è aperto inoltre alla partecipazione dei paesi dell'EFTA e del SEE e dei paesi terzi vicini, sulla base di stanziamenti supplementari e secondo procedure da concordare con tali paesi.

CAPO II

PROPONENTI ED AZIONI AMMISSIBILI

Articolo 4

Richiedenti ammissibili

1. Le azioni sono presentate da un consorzio composto da due o più imprese stabilite in almeno due diversi Stati membri o in almeno uno Stato membro e un paese terzo vicino, o, nel caso

di un collegamento di trasporto con un paese terzo vicino, e in via eccezionale, da una impresa stabilita in uno Stato membro.

2. Le imprese stabilite al di fuori di uno dei paesi partecipanti di cui all'articolo 3, paragrafi 3 e 4, possono essere associate ai progetti, ma non possono in alcun caso beneficiare dei finanziamenti comunitari previsti dal programma.

Articolo 5

Azioni ammissibili e condizioni di finanziamento

1. Possono essere finanziate dal programma le seguenti azioni:
 - a) azioni catalizzatrici, con specifico riferimento a quelle volte a migliorare le sinergie nei settori ferroviario, delle vie d'acqua interne e del trasporto marittimo a corto raggio, comprese le autostrade del mare, mediante un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti;
 - b) azioni per le autostrade del mare; all'interno dell'Unione europea queste azioni utilizzano le reti transeuropee di cui alla 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 ⁽¹⁾;
 - c) le azioni di trasferimento fra modi;
 - d) azioni per la riduzione del traffico;
 - e) azioni comuni di apprendimento.

2. Le specifiche condizioni per l'erogazione dei contributi e altre disposizioni relative alle diverse azioni sono riportate nell'allegato I. Le condizioni per l'erogazione dei contributi per le infrastrutture ausiliarie ai sensi dell'articolo 2, lettera h), sono riportate nell'allegato II.

3. Il contributo finanziario comunitario si basa su contratti negoziati fra la Commissione e il beneficiario. I termini e le condizioni di tali contratti mantengono, per quanto possibile, i costi finanziari e amministrativi al minimo, ad esempio agevolando la concessione di garanzie bancarie vantaggiose per le imprese, conformi alle norme e ai regolamenti applicabili, in particolare al regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio, del 25 giugno 2002, che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee ⁽²⁾, onde assicurare la massima efficacia e flessibilità amministrative.

⁽¹⁾ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1; rettifica nella GU L 201 del 7.6.2004, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 248 del 16.9.2002, pag. 1.

4. Senza pregiudicare gli obiettivi generali di cui all'articolo 1, le priorità annuali nella presentazione delle candidature per le azioni catalizzatrici e le azioni comuni di apprendimento sono fissate e, se necessario, riviste dalla Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 10, e secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Articolo 6

Disposizioni procedurali dettagliate

Le disposizioni procedurali dettagliate per la presentazione delle domande e la selezione delle azioni previste dal programma sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Articolo 7

Aiuti di Stato

Il contributo finanziario comunitario alle azioni contemplate dal programma non impedisce la concessione alle stesse di aiuti di Stato a livello nazionale, regionale o locale, purché tali aiuti siano compatibili con il regime degli aiuti di Stato prescritto dal trattato e nei limiti cumulativi fissati per i singoli tipi di azione di cui all'allegato I. L'ammontare complessivo dell'aiuto concesso sotto forma di aiuto di Stato e il contributo finanziario comunitario alle infrastrutture ausiliarie non deve superare il 50 % dei costi ammissibili.

CAPO III

PRESENTAZIONE E SELEZIONE DELLE AZIONI

Articolo 8

Presentazione delle azioni

Le azioni sono presentate alla Commissione nell'osservanza delle disposizioni procedurali dettagliate adottate a norma dell'articolo 6. La presentazione contiene tutte le informazioni necessarie per consentire alla Commissione di procedere alla selezione a norma dell'articolo 9.

Articolo 9

Selezione delle azioni ai fini della concessione del contributo finanziario

Le azioni presentate sono valutate dalla Commissione. Nella selezione delle azioni ai fini della concessione del contributo finanziario ai sensi del programma, la Commissione tiene conto di quanto segue:

- a) degli obiettivi di cui all'articolo 1;
- b) se del caso, delle condizioni stabilite negli allegati I e II;

- c) del contributo delle azioni finalizzate alla riduzione della congestione stradale;
- d) dei benefici ambientali delle azioni, compreso il loro contributo alla riduzione delle incidenze ambientali negative causate dal trasporto marittimo a breve distanza, dal trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne. Attenzione specifica sarà data ai progetti che prescrivono requisiti più severi di quelli previsti dalla normativa ambientale in vigore;
- e) della complessiva sostenibilità delle azioni.

La decisione sulla concessione del contributo finanziario è adottata secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

La Commissione informa i beneficiari delle decisioni adottate.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 10

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 4 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 11

Bilancio

La dotazione finanziaria per l'esecuzione del programma Marco Polo II, per il periodo tra il 1° gennaio 2007 e il 31 dicembre 2013, è pari a 400 000 000 di EUR ⁽¹⁾.

Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio entro i limiti del quadro finanziario.

Articolo 12

Accantonamenti per le misure di accompagnamento e la valutazione del programma

Una percentuale non superiore al 5 % dei fondi previsti dal presente regolamento è accantonata per finanziare le misure di accompagnamento e la valutazione indipendente dell'attuazione dell'articolo 5.

⁽¹⁾ L'importo si basa sulle cifre del 2004 ed è soggetto ad adeguamento tecnico per tener conto dell'inflazione.

*Articolo 13***Protezione degli interessi finanziari delle Comunità europee**

1. La Commissione garantisce che nella realizzazione delle azioni finanziate ai sensi del presente regolamento siano tutelati gli interessi finanziari delle Comunità europee, applicando misure preventive contro frodi, corruzione e qualsivoglia altro tipo di attività illegale, eseguendo controlli efficaci e procedendo al recupero delle somme indebitamente versate e, nel caso in cui siano constatate irregolarità, applicando sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, conformemente al regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari della Comunità ⁽¹⁾, al regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità ⁽²⁾, e al regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio per la lotta antifrode (OLAF) ⁽³⁾.

2. Per le azioni finanziate a norma del presente regolamento, la nozione di irregolarità di cui all'articolo 1 del regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 comprende qualsiasi violazione di disposizioni comunitarie o l'inadempienza contrattuale derivante da un atto o un'omissione di un operatore economico che ha o che potrebbe avere l'effetto di pregiudicare con una spesa ingiustificata il bilancio generale dell'Unione europea o i bilanci che essa gestisce.

3. I contratti e gli accordi, come pure gli accordi con paesi terzi partecipanti, risultanti dal presente regolamento, devono prevedere in particolare la supervisione e il controllo finanziario della Commissione o di un rappresentante da essa autorizzato e verifiche contabili della Corte dei conti, se del caso, in loco.

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

Fatto a Strasburgo, addì 24 ottobre 2006.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
J. BORRELL FONTELLES

*Articolo 14***Valutazione**

1. La Commissione informa il comitato almeno due volte all'anno dell'esecuzione finanziaria del programma e fornisce un aggiornamento dello stato di tutte le azioni finanziate dal programma.

La Commissione effettua una valutazione a metà percorso e una valutazione finale del programma per stimare il suo contributo agli obiettivi della politica comunitaria dei trasporti e l'utilizzo effettivo degli stanziamenti.

2. 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 delle proposte in merito.

*Articolo 15***Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 1382/2003 è in tal modo abrogato con effetto dal 14 dicembre 2006.

I contratti relativi alle azioni realizzate nell'ambito del regolamento (CE) n. 1382/2003 continueranno ad essere disciplinati da detto regolamento fino al loro completamento operativo e finanziario. Tutta la procedura di valutazione e di selezione relativa all'anno 2006 è disciplinata altresì dal regolamento (CE) n. 1382/2003, anche nel caso in cui essa si concluda nel 2007.

*Articolo 16***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il 14 dicembre 2006.

Per il Consiglio
La presidente
P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

⁽³⁾ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

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
	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	<p>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;</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>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;</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>a) L'azione di trasferimento modale raggiunge i propri obiettivi entro 36 mesi al massimo e risulti in seguito autonomamente redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;</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>a) L'azione raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;</p> <p>b) l'azione è innovativa a livello europeo, in termini di integrazione della logistica di produzione nella logistica dei trasporti;</p>	<p>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;</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
	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) l'azione catalizzatrice realizza un trasferimento modale effettivo misurabile e sostenibile dal trasporto su gomma 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 ha il fine di incoraggiare una maggiore efficienza del trasporto internazionale di merci nei mercati europei, senza ostacolare la crescita economica, focalizzandosi sulla modificazione della produzione e/o dei processi 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;	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;
	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 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 ha il fine di condurre a una riduzione del traffico effettiva, misurabile e sostenibile pari almeno al 10 % del volume attuale di merci misurato in tonnellate/chilometro o veicoli/chilometri;	d) l'azione comune di apprendimento propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi e identifichi la necessità dell'intervento regolatore della Commissione.
	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;		e) l'azione 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;		f) 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;	
		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.		g) 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.	
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, comprese le misure preparatorie e le infrastrutture ausiliarie. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione.	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, comprese le misure preparatorie e le infrastrutture ausiliarie. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione.	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.	a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni per la 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, comprese le misure preparatorie, le infrastrutture ausiliarie e gli impianti. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione.	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 venga 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 venga 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 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 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;
				b) l'aiuto 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;	
	b) i requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie sono esposti nell'allegato II.	b) il contributo finanziario comunitario, tranne le spese per le misure preparatorie e per le infrastrutture ausiliarie, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 1 EUR per ogni 500 tonnellate per chilometro di merci su strada trasferite. Tale importo indicativo può essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti;	b) il contributo finanziario comunitario, tranne le spese per le infrastrutture ausiliarie, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie d'acqua interne o a una combinazione di modi di trasporto è fissato inizialmente a 1 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo può essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti;	c) il contributo finanziario comunitario, tranne le spese per le misure preparatorie, per le infrastrutture ausiliarie e gli impianti, è fissato inizialmente a 1 EUR per ogni riduzione di 500 tonnellate/km di merci trasportate su strada o di 25 veicoli/km. Tale importo indicativo può essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti;	b) i requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie non sono applicabili.

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;	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;	
		d) i requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie sono esposti nell'allegato II.	d) i requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie, laddove applicabili, sono esposti nell'allegato II.	e) i requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie sono esposti nell'allegato II.	
3. Forma e durata della convenzione di finanziamento	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.	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.	Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è concesso in base a convenzioni di finanziamento. La durata di regola non è superiore a 38 mesi.	Il contributo finanziario comunitario per le azioni per la 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.	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.
	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 62 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 62 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 38 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 62 mesi.	Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 26 mesi.
4. Soglie contrattuali	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione catalizzatrice è di 2 000 000 di EUR.	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione AdM è di 2 500 000 EUR, corrispondenti al trasferimento modale di 1,25 miliardi di tonnellate/km o suo equivalente volumetrico.	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione di trasferimento fra modi è di 500 000 EUR, corrispondenti al trasferimento modale di 250 milioni di tonnellate/km o suo equivalente volumetrico.	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione per la riduzione del traffico è di 1 000 000 di EUR, corrispondenti a una riduzione di traffico di 500 milioni di tonnellate/km o di 25 milioni di veicoli/km.	La soglia minima indicativa della sovvenzione 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 di divulgazione per le azioni di trasferimento modale.	I risultati e i metodi delle azioni per la 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.

ALLEGATO II

**CONDIZIONI PER LA CONCESSIONE DEL CONTRIBUTO FINANZIARIO APPLICABILE ALLE
INFRASTRUTTURE AUSILIARIE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2, LETTERA H), E DELL'ARTICOLO 5,
PARAGRAFO 2**

- 1) Le infrastrutture ausiliarie sono ammesse al finanziamento previsto dal programma alle seguenti condizioni:
 - a) l'azione richiede opere di infrastruttura per l'attuazione in tempo utile di un servizio di trasporto che trasferisca il trasporto di merci dalla gomma verso altri modi o che riduce il traffico di merci su strada;
 - b) le opere infrastrutturali sono completate entro 24 mesi dalla data di inizio dell'azione;
 - c) il servizio di trasporto o la riduzione del traffico inizia entro 3 mesi dal completamento delle opere infrastrutturali; inoltre, per le azioni per la riduzione del traffico la riduzione complessiva di traffico convenuta è ottenuta durante la vigenza della convenzione di finanziamento;
 - d) il rispetto della legislazione comunitaria pertinente, in particolare quella in materia ambientale.
 - 2) La durata massima del contratto stipulato per ogni tipo di azione di cui all'articolo 5 può essere prorogata per il tempo necessario al completamento delle opere infrastrutturali, ma in nessun caso oltre 74 mesi.
 - 3) Qualora siano stati richiesti con il programma finanziamenti per le infrastrutture, le stesse non possono beneficiare di fondi provenienti da altri programmi comunitari e, in particolare, di quelli previsti dalla decisione n. 1692/96/CE.
-