



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 luglio 2004 (04.02.05)  
(OR. en)**

**11816/04**

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2004/0157 (COD)**

---

---

**TRANS 266  
MAR 146  
ENV 434  
CODEC 951**

**PROPOSTA**

---

Origine: Commissione europea  
Data: 19 luglio 2004

---

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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")

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera della Signora Patricia BUGNOT, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2004) 478 defn.



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 14.07.2004  
COM(2004)478 definitivo

2004/0157(COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**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)**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### INTRODUZIONE E SINTESI

Nel prossimo decennio il sistema di trasporti in Europa dovrà affrontare sfide considerevoli. Si assisterà a una vera e propria battaglia per reperire le risorse finanziarie necessarie per gli investimenti a lungo termine nelle infrastrutture di trasporto e per evitare il collasso del nostro sistema di trasporto su strada. Nell'Unione europea si prevede una crescita di oltre il 60% del trasporto di merci su gomma entro il 2013 sono superiori al 60%, e nel 2020 il volume sarà aumentato del 100%. Gli effetti saranno la congestione del traffico, il degrado ambientale, incidenti stradali, e rischio di perdita di competitività dell'industria europea, che per la gestione delle sue catene di approvvigionamento deve poter contare su sistemi di trasporto affidabili ed economicamente efficienti.

Il trasporto di merci su strada dipende totalmente dai combustibili fossili che rendono il sistema di trasporto sensibile ai cambiamenti delle caratteristiche globali dell'offerta. I combustibili fossili contribuiscono in gran misura alla produzione di CO<sub>2</sub>. E' nell'interesse dell'Unione avere un sistema di trasporto più efficiente dal punto di vista energetico sia in termini di migliori prestazioni ambientali sia in termini di maggiore economia dei trasporti.

In questo contesto è necessario fare un maggior ricorso all'intermodalità. L'intermodalità contribuisce a un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti e delle risorse di servizio integrando nella catena logistica il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e lungo le vie navigabili interne. Quindi non è necessario creare infrastrutture di rete su larga scala per disporre di un miglior sistema di trasporto, perché, attualmente, l'intermodalità rappresenta una opzione capace di evitare il collasso del sistema di trasporto di merci su gomma.

Fedele alla sua indole pratica, la politica intermodale in Europa presenta già un programma orientato al mercato inteso a trasferire le merci dal modo stradale verso altri modi più rispettosi dell'ambiente: il programma Marco Polo (2003-2006) istituito con il regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento e del Consiglio e con una dotazione finanziaria di 100 milioni di euro. Concretamente questo programma ha lo scopo di trasferire la crescita media annua del trasporto internazionale di merci verso il trasporto marittimo a corto raggio, la ferrovia e le vie navigabili interne.

La risposta a queste grandi sfide per le prossime prospettive finanziarie (2007-2013) è costituita dal programma "Marco Polo II" rinnovato e adattato. Basandosi sui meccanismi collaudati dell'attuale programma, la Commissione propone due nuovi tipi di azione: le autostrade del mare e le azioni per la riduzione del traffico. Si prevede che questi azioni determinino un'effettiva riduzione del traffico internazionale di merci, accogliendo le aspettative più volte ribadite dai cittadini e dagli utenti del trasporto industriale. Il programma Marco Polo II amplia anche la sfera di operatività del programma a tutti i paesi vicini dell'Unione europea. Sottolinea il ruolo del trasporto ferroviario di merci e chiarisce la portata di talune misure di infrastruttura.

Basandosi su una valutazione indipendente effettuata ex ante, la Commissione propone una dotazione finanziaria complessiva di 740 milioni di euro per il periodo 2007 – 2013, pari a circa 106 milioni di euro l'anno. Ciò dovrebbe tradursi in uno spostamento di volumi di traffico merci su gomma superiore a 140 miliardi di tonnellate/chilometro (pari a 7 milioni di

tragitti in autocarro su una distanza di 1000 chilometri) e in una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di 8 400 milioni di kg.

In termini di riduzione di danni ambientali e di incidenti stradali, di risparmio energetico e di minori danni alle infrastrutture, i benefici attesi sono dell'ordine di 5 miliardi di euro. In altre parole, ogni euro attribuito al programma Marco Polo dovrebbe tradursi in più di 6 euro in di benefici ambientali e sociali per la collettività.

## **I INTERMODALITÀ: UNA NECESSITÀ PER UN SISTEMA DI TRASPORTO MIGLIORE**

1. Nel prossimo decennio il sistema di trasporto in Europa dovrà affrontare sfide considerevoli. Due cifre chiave illustrano questa situazione. Nel lungo periodo dovranno essere investiti circa 600 miliardi di euro per completare le infrastrutture necessarie per la creazione di una rete di trasporto transeuropea. Allo stesso tempo, il trasporto di merci su gomma, l'attuale colonna portante della logistica europea, crescerà nel 2013 di oltre il 60% nell'UE allargata ed entro il 2020 è previsto un raddoppio nei nuovi Stati membri. Si assisterà a una vera e propria battaglia per reperire i mezzi finanziari necessari per investimenti a lungo termine nelle infrastrutture di trasporto e per arrestare l'imminente collasso del nostro sistema di trasporto stradale.
2. Quindi, fin da ora, è essenziale utilizzare al meglio le infrastrutture e i mezzi di servizio operativi.
3. In ciò consiste l'intermodalità: realizzare un miglior collegamento tra le alternative al trasporto stradale – trasporto marittimo a breve raggio, trasporto ferroviario e vie navigabili interne – nella catena di approvvigionamento per utilizzarle più intensamente, senza attendere né la creazione di future infrastrutture strategiche, né il collasso del sistema di trasporto stradale.
4. La politica intermodale è un'iniziativa ragionevole intesa ad alleggerire la pressione esistente sul trasporto di merci su strada, che avrà effetti positivi per il trasporto stradale e per la società in generale. Le alternative al trasporto stradale di merci sono meno inquinanti, causano meno incidenti stradali e dispongono di capacità di carico ancora più ampie. Quindi, basandosi su considerazioni generalmente condivise, la politica dell'intermodalità propone soluzioni pratiche ed immediatamente efficaci per migliorare il nostro sistema di trasporto con un onere finanziario contenuto. Non sorprende, quindi, constatare che il Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001 abbia dichiarato che le misure capaci di sostenere il trasferimento modale dal modo stradale verso modi più compatibili con l'ambiente costituiscano il nocciolo della politica per un trasporto sostenibile.
5. Tuttavia, il trasporto intermodale è una opzione complessa che implica numerosi attori con prospettive economiche diverse, in un ambiente frammentato e ristretto, spesso diviso ancora secondo prospettive nazionali e modelli culturali diversi. La Commissione riconosce che spetta inizialmente agli operatori del settore migliorare il trasporto intermodale all'interno dei mercati, il cui l'accesso è libero e dove prevalgono le regole della libera concorrenza e il gioco della domanda e dell'offerta. Tuttavia, per sfruttare pienamente le potenzialità del trasporto intermodale occorre incentivare la volontà degli operatori di assumersi i rischi connessi al trasferimento dal modo stradale verso modi alternativi. Molte imprese di trasporto operano su

mercati in piena ristrutturazione. I loro margini di profitto sono bassi, la programmazione è difficile ed il futuro incerto. Occorre quindi istituire programmi di supporto pratici e orientati al mercato per aiutare il settore dell'intermodalità ad assumere rischi e rispondere alla seguente sfida: realizzare un trasferimento modale ampio e sostenibile, in sintonia con gli obiettivi stabiliti nel Libro bianco della Commissione del 2001. Questi obiettivi consistevano nel mantenere, per lo meno fino al 2010, l'equilibrio tra modi di trasporto agli stessi livelli raggiunti alla fine del secolo XX.

6. Oltre a questi precisi indirizzi strategici, esiste un altro motivo per orientarsi verso le opzioni intermodali. Al giorno d'oggi l'industria europea mantiene o aumenta la competitività della sua produzione in Europa essenzialmente mediante una logistica avanzata, ottimizzando la produzione e la distribuzione e creando valore aggiunto nel processo di produzione. Queste sofisticate catene di approvvigionamento sono sempre più vulnerabili rispetto ad un calo dell'affidabilità e all'aumento dei costi del trasporto stradale. Le logistiche intermodali devono quindi divenire una priorità per l'industria produttiva in Europa, se si desidera mantenere i fattori di produzione e i processi produttivi in Europa. Incentivare il ricorso alla logistica intermodale creerà ampie opportunità per manodopera altamente specializzata e processi di eccellenza messi al riparo dalla delocalizzazione. Più incisiva dei programmi precedenti, la nuova versione del programma Marco Polo è un invito aperto ai fornitori della catena di approvvigionamento ad unire gli sforzi per pervenire ad un sistema di trasporto competitivo e sostenibile.

## **II. L'ATTUALE PROGRAMMA MARCO POLO: LE PRIME ESPERIENZE SONO INCORAGGIANTI**

7. Nel 1997 la Comunità ha istituito, col regolamento (CE) n. 2196/98 del Consiglio, un programma di supporto orientato al mercato per lanciare nuovi servizi intermodali per il trasferimento delle merci dalla strada verso altri modi di trasporto, le Azioni pilota a favore del trasporto combinato (PACT). Questo programma è stato finanziato con uno stanziamento di 35 milioni di euro per un periodo di 5 anni. Una valutazione esterna del programma ha dimostrato che le sovvenzioni erogate sono state preziose in quanto hanno permesso, grazie al trasferimento modale, di abbattere l'inquinamento, gli incidenti, la congestione stradale. Basandosi su una proposta della Commissione del febbraio 2002, il Consiglio e il Parlamento hanno deciso, nel luglio 2003, di lanciare il programma Marco Polo, col regolamento (CE) n. 1382/2003. Questo programma, dotato di un bilancio di 100 milioni di euro per il periodo 2003-2006 si prefigge obiettivi molto concreti: contribuire al trasferimento del previsto aumento del trasporto stradale internazionale verso modi alternativi. Gli obiettivi di questo programma sono quindi misurabili e i vantaggi possono essere chiaramente dimostrati.
8. La prima procedura di selezione del programma Marco Polo (2003-2006) è stata lanciata nell'ottobre 2003. I suoi risultati hanno dimostrato il valore aggiunto di un programma comunitario di sostegno per azioni intermodali concrete basate sul mercato. I 15 milioni di euro erogati dal bilancio comunitario serviranno ad avviare nuovi servizi capaci di trasferire merci dalla strada verso altri modi. Secondo le previsioni, il trasferimento modale ottenuto sarà anche più elevato del previsto

aumento annuo atteso del volume di trasporto stradale internazionale, stimato in circa 12 miliardi di tonnellate/km<sup>1</sup>. Perciò l'obiettivo centrale del programma Marco Polo sarà raggiunto sicuramente. In secondo luogo, in termini di valore monetario, i vantaggi ambientali previsti che saranno probabilmente ottenuti con il contributo in termini di riduzione dell'inquinamento, diminuzione delle immissioni di CO<sub>2</sub> e degli incidenti sono notevolmente superiori ai sussidi assegnati. In definitiva, il programma Marco Polo prevede che i partecipanti ai progetti finanzino una rilevante percentuale dei costi, almeno il 65% dei costi di progetto, con conseguenti investimenti nel mercato. Nel 2003 una procedura di selezione con un finanziamento di 15 milioni di euro ha dato avvio a progetti per un valore complessivo superiore a 360 milioni di euro.

9. L'altro lato della medaglia è rappresentato da un esubero della domanda di partecipazione al programma. Durante la procedura di selezione del 2003 la Commissione ha ricevuto proposte ammissibili di finanziamento pari a 182 milioni di euro, a fronte di un bilancio complessivo di 15 milioni di euro; il tasso di finanziamento è quindi inferiore al 10%: una situazione non favorevole. Questi tassi di finanziamento così bassi possono disincentivare le società a presentare buone proposte, nella misura in cui esse temono di perdere tempo nella preparazione delle loro domande.
10. Si può pertanto concludere che i meccanismi e gli obiettivi dell'attuale programma Marco Polo sono precisi e dovrebbero proseguire anche nel corso delle nuove prospettive finanziarie. Analoga conclusione è che le risorse di bilancio assegnate al programma sono largamente insufficienti per finanziare tutti i buoni propositi. Ciò si traduce in una perdita di opportunità a detrimento di un migliore sistema di trasporto.

### **III. VALUTAZIONE EX ANTE E CONSULTAZIONE DEI DESTINATARI**

11. La valutazione ex ante del rinnovo del programma Marco Polo II per il periodo 2007-2013 è stata svolta da un gruppo di esperti indipendenti sulla base delle migliori pratiche disponibili nelle tecniche di valutazione e nei protocolli applicabili. Gli esperti hanno analizzato nuovamente le necessità del mercato, le migliori pratiche europee in materia di finanziamento di programmi accentuando fortemente le esigenze di bilancio, la valutazione di impatto e la redditività. Questa valutazione prevedeva anche la consultazione dei destinatari, svoltasi nel giugno 2004.
12. L'attuale proposta tiene pienamente in considerazione le valutazioni e le raccomandazioni degli esperti indipendenti. Il documento finanziario, allegato alla presente proposta, fornisce ampia testimonianza di questo fatto.
13. Da quest'ultimo si possono trarre le seguenti principali conclusioni:
  - a) Per raggiungere gli obiettivi chiave a lungo termine del programma Marco Polo II occorre ampliare la portata del Programma con un corrispondente aumento della dotazione finanziaria.

---

<sup>1</sup> "Tonnellata per chilometro": il trasporto di una tonnellata di merci, per la distanza di un chilometro.

- b) Il confronto del programma Marco Polo II con altri strumenti alternativi ne evidenzia i reali punti di forza. La sua struttura, basata su sovvenzioni dirette alle società per la creazione di servizi intermodali sul medio periodo, è il modo più efficiente attualmente disponibile di finanziamento pubblico al trasporto intermodale.
- c) La proposta Marco Polo II è pienamente compatibile con altre iniziative degli Stati membri e dell'UE.
- d) Considerati gli obiettivi concreti e accertabili del programma Marco Polo II, la dotazione finanziaria necessaria può essere calcolata obiettivamente e strutturata in modo da generare molteplici benefici per la società.

#### **IV. LA PROPOSTA DI SECONDO PROGRAMMA MARCO POLO II (2007-2013)**

14. La proposta di un secondo Programma Marco Polo non altera sostanzialmente la natura e le procedure del programma. Infatti gli attuali tre tipi di azioni, - trasferimento fra modi, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento – sono mantenuti alle stesse condizioni di base del programma attuale. Tuttavia, esistono due nuove caratteristiche necessarie per garantire che il programma Marco Polo raggiunga pienamente tutti i suoi obiettivi strategici nell'ambito di una politica di trasporto sostenibile.

##### **a) Una maggior copertura geografica**

15. Al giorno d'oggi l'Europa - non solo l'UE a 25, l'Unione di 25 Stati membri - si sta orientando sempre più verso un mercato integrato dei trasporti, che include i nuovi paesi candidati all'adesione. Anche i paesi EFTA e SEE e i nostri vicini dell'Europa orientale, in particolare Russia, Bielorussia e Ucraina, i Balcani e la regione del Mediterraneo sono parte di un grande mercato integrato emergente per i servizi di trasporto. La catena di approvvigionamento e la produzione industriale non si fermano alle frontiere dell'UE a 25.
16. Affinché il sistema di trasporto nell'UE fornisca migliori prestazioni ambientali devono anche essere considerate le opzioni intermodali e le alternative al trasporto stradale al di fuori dell'UE. Si è constatato che è particolarmente difficile studiare alternative al trasporto stradale nell'UE una volta che le merci sono trasportate su un camion su percorsi a lunga distanza all'esterno dell'UE. Per questo motivo l'attuale proposta prevede la possibilità di partecipazione delle imprese dell'“Europa allargata” purché i loro paesi – se non sono membri dell'Unione europea né candidati all'adesione - abbiano concluso un accordo specifico con l'Unione, chiarendo ugualmente il loro contributo al bilancio del programma.

##### **b) Nuovi tipi di azioni**

17. In linea con gli obiettivi indicati nel libro bianco sui trasporti del 2001, l'attuale programma Marco Polo fissa l'obiettivo di trasferire l'aumento medio annuo di trasporto merci su gomma verso altri modi alternativi. Anche se già ambizioso, questo obiettivo non può essere la meta finale delle politiche intermodali europee. Infatti, né i cittadini, né le industrie europee sono soddisfatte di un sistema di trasporto stradale nel quale, attualmente, lo 0,5% del prodotto interno lordo è

consumato dalla congestione stradale. Non sono soddisfatti di un sistema di trasporto che dipende quasi completamente dall'uso di combustibili fossili, che sempre più devono essere importati e sono responsabili dell'aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, uno dei gas serra responsabile del mutamento climatico.

Per questo motivo il prossimo programma Marco Polo deve accelerare la sua azione in vista di una *riduzione generale del trasporto internazionale di merci su gomma*. A tal fine, basandosi sul precedente approccio, ora ulteriormente rafforzato, ci si muoverà in due direzioni:

#### *Autostrade del mare*

18. Il libro bianco sui trasporti del 2001 ha introdotto l'idea di fornire servizi logistici di alta qualità basati sul trasporto marittimo a breve distanza, comparabile, nei suoi aspetti qualitativi alle autostrade e chiamato "autostrade del mare". Tutto ciò doterà il trasporto marittimo di ulteriori capacità per concorrere con il trasporto su gomma, contribuendo così al trasferimento modale. L'articolo 12, lettera a) dei nuovi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), adottati il 29 aprile 2004, delimita ulteriormente questo concetto per quanto attiene la infrastruttura di reti che deve essere istituita. Il programma Marco Polo dovrebbe far propria questa impostazione. Per questo motivo la Commissione propone obiettivi adeguatamente ambiziosi per i servizi delle autostrade del mare. Per esempio, le autostrade del mare dovrebbero essere realizzate tra Francia e Spagna per evitare le strozzature del traffico stradale sui Pirenei, e iniziative simili potrebbero essere adottate tra Italia e Spagna.
19. Considerata l'organizzazione su grande scala delle autostrade del mare, il progetto Marco Polo dovrebbe andare oltre le azioni catalizzatrici o di trasferimento modale già esistenti. Mentre l'obiettivo di queste azioni è trasferire il previsto aumento di traffico stradale verso modi alternativi, le azioni "autostrade del mare" dovrebbero condurre ad una *riduzione del traffico stradale nel tempo e su un determinato corridoio*. Questo beneficio, per il suo elevato valore aggiunto comunitario e chiaramente visibile al cittadino europeo, giustifica un elevato contributo comunitario, basato su progetti attentamente elaborati da consorzi allargati, cui partecipino operatori marittimi, operatori di trasporto e fornitori di infrastrutture. Il combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 2 e dell'articolo 2, punto i, chiarisce questo concetto.

#### *Azioni per la riduzione del traffico*

20. Il ricorso al trasporto intermodale non pregiudicherà strutturalmente l'aumento della domanda di trasporto. Se avrà successo, ripartirà la crescita della domanda in maniera più omogenea. In questo senso la politica del trasporto intermodale non fornisce ancora una risposta alle sfide seguenti che dobbiamo affrontare per disporre di un sistema di trasporto sostenibile: come possiamo controllare la domanda di trasporto senza pregiudicare la nostra competitività e il nostro benessere?
21. È arrivato il momento di inserire più attivamente il settore produttivo e i sistemi logistici in una strategia coerente per le azioni di sviluppo sostenibile. Le caratteristiche della produzione, dell'offerta e degli ordinativi devono essere migliorate per aumentare l'intensità del trasporto della produzione industriale. Per



questo motivo la Commissione propone azioni per la riduzione del traffico. La stessa industria ha cominciato a interessarsi a questo problema, principalmente per razionalizzare le sue catene di approvvigionamento e per ridurre i costi di distribuzione e di trasporto su gomma. Esiste quindi una significativa convergenza di interessi tra le misure tendenti al rafforzamento dell'efficienza dell'industria e la volontà politica di ridurre gli effetti negativi del trasporto con azioni destinate semplicemente a diminuirlo.

22. Due aspetti dell'azione, come descritti all'articolo 5, paragrafo 4 devono essere presi in considerazione. In primo luogo, anche in questo caso esiste un obiettivo quantitativo: la riduzione del 10% del tonnellaggio o dei veicoli/chilometro in una data catena di approvvigionamento. Questa riduzione non deve essere il risultato di una riduzione della produzione o dell'occupazione, proprio per evitare il pagamento di un premio alle imprese che chiudono le loro fabbriche.

### **c) Chiarimenti**

23. La proposta fornisce inoltre due importanti chiarimenti, uno riferito alle azioni prioritarie nel settore ferroviario, l'altro relativo all'ambito di applicazione dei fondi infrastrutturali previsti dal programma Marco Polo.

#### *Creazione di sinergie per il settore ferroviario*

24. In sintonia con le strategie generali in materia di intermodalità si propone di considerare con particolare attenzione tutte le azioni nel settore del trasporto ferroviario di merci tese a un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti. Come esempio può essere citata la creazione di reti per il traffico internazionale di merci con treni merci ad alta velocità e tratte riservate per beni di consumo o corrieri espressi. Si può anche pensare all'aumento di fattori di carico ottenuti con i nuovi approcci logistici e alle nuove soluzioni tecniche. Tutto questo è evidenziato all'articolo 5, paragrafo 1.

#### *Finanziamento delle infrastrutture ausiliarie*

25. L'attuale programma Marco Polo già prevede un finanziamento limitato delle così dette "infrastrutture ausiliarie." Si tratta di infrastrutture necessarie e sufficienti per realizzare gli obiettivi delle azioni orientate al servizio individuate dal programma Marco Polo. La prima gara d'appalto per l'attuale programma Marco Polo ha dimostrato che, da parte delle industrie esiste una considerabile domanda di queste infrastrutture necessarie per il successo dei servizi. Di conseguenza, la proposta attuale introduce alcuni elementi di flessibilità. L'allegato II alla proposta prevede criteri temporali e progettuali per le misure di infrastruttura ammissibili e chiarisce anche che non vi può essere un doppio finanziamento di fondi TEN-T e Marco Polo per la stessa infrastruttura.
26. Non esiste finanziamento incrociato tra questo tipo di finanziamento di infrastrutture in funzione della domanda e lo strumento di finanziamento del programma TEN-T. Infatti, i programmi si diversificano intrinsecamente nel loro approccio ai finanziamenti. Il programma TEN-T è uno strumento per costruire una rete di *infrastrutture* europee con obiettivi a lungo termine, come lo sviluppo del mercato interno e la coesione economica e sociale. Questi obiettivi sono per lo più assenti nel

programma Marco Polo, che costituisce uno strumento orientato al mercato, retto dalla legge della domanda e finalizzato al trasferimento modale sostenibile realizzato con *servizi* di trasporto. I beneficiari del programma Marco Polo sono esclusivamente imprese che si sforzano di ottenere obiettivi commerciali nel breve e medio termine, mentre nella TEN-T sono gli Stati membri e le pubbliche autorità a svolgere un ruolo predominante.

27. I progetti finanziati nell'ambito del programma Marco Polo sono meno costosi e il loro periodo di attuazione è più breve rispetto ai progetti TEN-T. La costruzione di un tunnel ferroviario, ad esempio, attraverso i Pirenei, richiederebbe almeno 15 anni e costerebbe diversi miliardi di euro, molto di più di un servizio marittimo cofinanziato nell'ambito del progetto "autostrade del mare" finanziato dal programma Marco Polo.

## V COMMENTI AGLI ARTICOLI

**L'articolo 1** enuncia gli obiettivi del Programma. L'articolo è pressoché identico all'articolo 1 del regolamento vigente. Tuttavia si afferma che "auspicabilmente un volume superiore" all'aumento annuale aggregato del traffico di merci internazionale su gomma venga trasferito verso una modalità più compatibile con l'ambiente.

**L'articolo 2** fornisce le definizioni dei termini più utilizzati nel regolamento. Le principali modificazioni riguardano le definizioni delle nuove azioni "autostrade del mare" e "misure per la riduzione del traffico".

**L'articolo 3** concerne l'ambito geografico di applicazione del programma. Stabilisce con chiarezza che anche i paesi che non sono né Stati membri né paesi candidati all'adesione possono partecipare al programma, purché siano paesi terzi vicini e concludano i necessari accordi.

**L'articolo 4** specifica quali sono i possibili candidati ed è identico all'articolo 4 del regolamento vigente.

**L'articolo 5** enumera le cinque azioni ammissibili. Ad eccezione dei due nuovi tipi di azione, si richiama soprattutto l'attenzione sulle azioni catalizzatrici nel mercato ferroviario. I tipi di azione attualmente vigenti restano praticamente invariati. Come spiegato all'articolo 5, paragrafo 6, le condizioni tecniche del finanziamento, la portata, e l'intensità delle sovvenzioni, la durata del contratto, le soglie e gli obblighi relativi alla divulgazione sono precisati all'allegato I del regolamento, e si ispirano in gran parte al programma esistente. L'allegato II, menzionato anche all'articolo 5, paragrafo 6, chiarisce le condizioni di finanziamento dell'infrastruttura ausiliaria.

**L'articolo 6** precisa che le disposizioni di applicazione relative alla presentazione e la selezione dei progetti saranno emanate dalla Commissione per permettere la necessaria flessibilità e l'adattamento delle regole.

**L'articolo 7** chiarisce la funzione che avranno gli aiuti di Stato e i finanziamenti per Marco Polo, rispettivamente.

**L'articolo 8 e l'articolo 9** riguardano la presentazione e la valutazione delle proposte nelle fasi di selezione.

L'**articolo 10** rinvia alla procedura del comitato di gestione, la procedura abituale per la gestione dei programmi.

L'**articolo 11** indica l'ammontare finanziario di riferimento per i prossimi esercizi finanziari. Sulla base di una valutazione approfondita nella valutazione ex ante, si propone uno stanziamento di 740 milioni di euro per sette anni dal 2007 al 2013, corrispondente a circa 106 milioni di euro l'anno.

L'**articolo 12** prevede un ammontare complessivo per misure accompagnatorie e per la valutazione indipendente dell'attuazione del regolamento.

L'**articolo 13** enuncia le regole per la protezione degli interessi finanziari delle Comunità.

L'**articolo 14** descrive gli obblighi di informazione della Commissione nei confronti del comitato e propone anche che la Commissione presenti una relazione di valutazione dell'attuale programma Marco Polo I entro il 30 giugno 2007.

L'**articolo 15** prevede l'abrogazione del regolamento (CE) n. 1382/2003, che è la base legale del programma Marco Polo dal 2003. Questo regolamento dovrebbe restare in vigore fino al 2010 (cfr. l'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1382/2003), ma per evitare qualsiasi dubbio sullo strumento normativo applicabile dopo il 31 dicembre 2006 è necessario abrogarlo con decorrenza dal momento in cui sarà applicabile il nuovo strumento, cioè dal 1° gennaio 2007. Conformemente ai principi generali dell'ordinamento, le azioni fondate sul regolamento (CE) n. 1382/2003 continueranno a essere disciplinate dalle norme e dagli strumenti da esso previsti, anche nel caso in cui il periodo di validità operativa e finanziaria si estenda al di là del 31 dicembre 2006.

L'**articolo 16** riguarda l'entrata in vigore del regolamento. Per evitare la coesistenza del regolamento (CE) n. 1382/2003 e del nuovo strumento, la quale potrebbe comportare problemi di applicazione, l'entrata in vigore di quest'ultimo deve coincidere con l'abrogazione del regolamento (CE) n. 1382/2003. Per questo motivo l'articolo 16 dispone che il nuovo regolamento entri in vigore il 1° gennaio 2007.

## ALLEGATI

### VALORE AGGIUNTO COMUNITARIO, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- *Quali sono gli obiettivi dell'azione prevista con riguardo agli obblighi che incombono alla Comunità?*

Ai sensi dell'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato, la politica dei trasporti della Commissione include misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e l'adozione di ogni provvedimento necessario. Inoltre, ai sensi degli articoli 2 e 3, paragrafo 1, punto 1 del trattato la Comunità ha l'obbligo di promuovere il miglioramento della qualità dell'ambiente mediante una politica dell'ambiente.

L'obiettivo della misura prevista è combattere la congestione nel trasporto di merci su strada e migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto di merci, facendo un uso più efficiente del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario e della navigazione interna. La misura programmata dovrebbe contribuire per lo meno a trasferire l'atteso aumento complessivo del trasporto internazionale ferroviario di merci verso il trasporto marittimo a breve raggio, il trasporto ferroviario e la navigazione interna. Questo contribuirà all'aumento della sicurezza dei trasporti e a migliori prestazioni ambientali dell'intero sistema di trasporto.

- *L'iniziativa rientra nella sfera di competenza esclusiva della Comunità, ovvero nella sfera di competenza concorrente tra la Comunità e gli Stati membri?*

Ai sensi dell'articolo 71, paragrafo 1 del trattato, la competenza è condivisa con gli Stati membri. L'articolo 80, paragrafo 2 costituisce il fondamento giuridico per includere il settore marittimo nel programma.

- *Quale è la dimensione comunitaria del problema?*

Il congestionamento provocato dal traffico merci su strada è un problema che riguarda, in misura diversa, tutti gli Stati membri. Un'elevata percentuale del trasporto di merci su gomma, circa il 20%, è internazionale. Questo segmento presenta i tassi di crescita più elevati. Gli Stati membri, da soli, non possono apportare una soluzione ottimale al problema dell'aumento costante del traffico internazionale di merci su strada. In effetti, i progetti orientati verso una dimensione internazionale e realizzati da consorzi internazionali sono molto più in grado di conseguire quel livello elevato e sostenibile di trasferimento modale necessario all'equilibrio del sistema di trasporto nell'Unione europea. Le misure nazionali mostreranno i loro limiti molto più velocemente e non saranno affatto in grado di raggiungere risultati di tale ampiezza. La dimensione comunitaria del problema è dunque evidente.

L'iniziativa prevista prevede anche un'assistenza finanziaria a progetti intesi a ridurre le barriere al mercato, contribuendo in tal modo alla realizzazione del mercato interno nel settore dei trasporti.

Occorre mettere a punto uno strumento pratico a livello comunitario per garantire che la competitività del trasporto marittimo a breve raggio, del trasporto ferroviario, della navigazione nelle idrovie interne non vengano pregiudicati dal fatto che il

trasporto di merci su gomma non sostiene la totalità dei costi che esso arreca alla società.

- *Gli obiettivi non potrebbero essere conseguiti in maniera soddisfacente dagli stessi Stati membri?*

A livello puramente nazionale o regionale, l'obiettivo della riduzione della congestione stradale può essere affrontato adeguatamente dagli Stati membri. Tuttavia, la riduzione del livello di congestione causato dal traffico internazionale di merci non può essere raggiunta in modo soddisfacente dagli Stati membri. Per raggiungere questo obiettivo è necessaria un'iniziativa comunitaria. Se la promozione di servizi di trasporto internazionale merci non su strada fosse lasciata ai soli Stati membri il rischio di inaccettabili distorsioni della concorrenza risultanti dal mancato coordinamento dei finanziamenti ed eventualmente dai finanziamenti incrociati sarebbe particolarmente elevato.

- *Quale è la soluzione più efficace che potrebbe essere ottenuta con i mezzi comunitari o con quelli nazionali? Quali sono concretamente i maggiori vantaggi che apporta l'azione della Comunità e quale sarebbe il costo dell'inazione?*

Come precedentemente affermato, gli strumenti comunitari sono più efficaci per ridurre il trasporto internazionale di merci rispetto alle singole misure nazionali degli Stati membri. Lo specifico valore aggiunto della misura prevista consiste nel fatto che essa fornirà al settore dei trasporti e della logistica i mezzi per affrontare i problemi strutturali che ostacolano il funzionamento del mercato interno dei trasporti. Nessun'altra misura in vigore o programmata fornisce un simile strumento di azione, né esiste altro programma comunitario che offra un supporto per migliorare le prestazioni del mercato logistico e, quindi, le prestazioni ambientali del sistema di trasporto.

Senza un intervento comunitario si prevede un aumento di oltre 140 miliardi di tonnellate-chilometro di trasporto internazionale di merci sulle strade europee durante le prossime prospettive finanziarie (2007-2013). In altri termini, si prevedono oltre 7 milioni di viaggi per autocarro al giorno su una distanza di 1000 chilometri, che è una percorrenza tipica per un autotrasportatore in Europa. Se la Comunità potesse contribuire al trasferimento verso altre modalità di questi milioni di viaggi su strada con l'aiuto del bilancio indicato, ogni euro investito in sovvenzioni comunitarie darebbe origine a benefici ambientali pari a circa 6 euro in termini di costi esterni risparmiati (inquinamento, incidenti, ecc.).

- *I mezzi dell'intervento comunitario sono proporzionati agli obiettivi?*

L'obiettivo della misura prevista è contribuire direttamente e immediatamente, nel mercato del trasporto merci e in quello dei servizi di logistica, a attenuare la congestione stradale e a migliorare le prestazioni ambientali del trasporto merci.

*Quale strumento è più idoneo per conseguire gli obiettivi? (Raccomandazione, sostegno finanziario, reciproco riconoscimento, regolamentazione, ecc.).*

Il contributo finanziario, basato su un regolamento del Parlamento e del Consiglio è lo strumento più adeguato per raggiungere questi obiettivi. La maggior parte del

quadro normativo del mercato comunitario dei trasporti è già in vigore e attualmente è necessario sostenere praticamente e finanziariamente il settore per superare le barriere strutturali del mercato. Inoltre un sostegno finanziario adattato alle necessità garantirà che la competitività del trasporto marittimo a breve raggio, del trasporto ferroviario e della navigazione interna non venga pregiudicata dal fatto che il trasporto su strada di merci non sopporti la totalità dei costi che esso arreca alla società.

*Trattandosi di misure normative, la loro ampiezza, durata e intensità non va al di là di quanto è necessario?*

L'ambito di operatività dello strumento di cui trattasi è stato allargato rispetto al vigente programma Marco Polo. Il sostanziale ampliamento del campo di applicazione è necessario per raggiungere i previsti, ambiziosi obiettivi di trasferimento modale e mettere in moto una riduzione generalizzata del trasporto su gomma. La durata della misura prevista è stata fissata per il periodo 2007-2013, in sintonia con le prossime prospettive finanziarie.

Come regola generale il sostegno finanziario comunitario deve fondarsi su un regolamento del Parlamento europeo del Consiglio. L'azione prevista prevede l'elaborazione di norme fondamentali relative all'assistenza finanziaria, senza entrare troppo nei dettagli. Le specifiche disposizioni di attuazione di attuazione saranno stabilite dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 6 del regolamento.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**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<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>4</sup>,

deliberando secondo la procedura prevista all’articolo 251 del trattato<sup>5</sup>

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 effettivo per raggiungere un sistema di trasporto equilibrato, e propone lo sviluppo delle autostrade del mare, opzioni intermodali marittime integrate di alta qualità come un importante elemento 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 del 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.

---

<sup>2</sup> GU C [...] [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C

<sup>4</sup> GU C

<sup>5</sup> Parere del Parlamento europeo del ..., posizione comune del Consiglio del ... e decisione del Parlamento europeo del ...

- (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 venticinque Stati membri dell'Unione europea, con conseguenze negative in termini di incidenti, congestione del traffico, affidabilità della catena di approvvigionamento, della logistica e di danni ambientali.
- (3) Per affrontare questo aumento del trasporto stradale di merci è necessario utilizzare maggiormente il trasporto marittimo a breve raggio, la ferrovia e le idrovie interne ed incentivare nuove poderose iniziative del settore dei trasporti e della logistica 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 II")<sup>6</sup> dovrebbe quindi essere rafforzato con nuove azioni, finalizzate alla riduzione effettiva del trasporto internazionale su strada. La Commissione propone quindi un programma più ambizioso, di seguito denominato "programma Marco Polo II" o "il programma", volto a potenziare l'intermodalità, 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. Dovrebbe contribuire a trasferire per lo meno l'atteso aumento complessivo del traffico internazionale di merci su strada – ma auspicabilmente un volume superiore – verso il trasporto marittimo a breve raggio, il trasporto ferroviario e la navigazione interna, o una combinazione di questi modi di trasporto, dove i percorsi stradali siano i più brevi possibili. L'attuale programma Marco Polo previsto dal regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio dovrebbe essere quindi sostituito.
- (5) Il programma Marco Polo II prevede diversi tipi azioni, che dovranno contribuire a un trasferimento modale misurabile e sostenibile e ad una migliore cooperazione nel mercato intermodale. Un passo ulteriore sarà costituito dal fatto che 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 devono esplicitarsi 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.
- (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 introducendo una definizione eccessivamente restrittiva delle azioni ammissibili.
- (8) Vi possono essere casi in cui l'esercizio di un servizio esistente può produrre benefici pari o superiori in termini di ulteriore trasferimento modale, di qualità, di vantaggi

---

<sup>6</sup> GU L 196 del 2.8.2003.



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 deve fare riferimento alle economie di costi per la società generate dal trasferimento verso gli altri modi di trasporto. Per questo motivo, il regolamento prevede un contributo finanziario indicativo pari a 1 euro per ogni 500 tonnellate di merci per chilometro trasferite dal modo stradale verso altri modi.
- (10) È opportuno che i risultati di tutte le azioni del programma siano adeguatamente divulgati, per garantirne pubblicità e trasparenza.
- (11) Nel corso della procedura di selezione e per tutta la durata dei progetti è necessario assicurare che i progetti selezionati contribuiscano effettivamente alla politica comune dei trasporti e non provochino distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune. La Commissione deve pertanto valutare l'attuazione di entrambi i programmi. Entro il 30 giugno 2007 la Commissione dovrà presentare la relazione di valutazione dei risultati del programma Marco Polo per il periodo 2003-2006.
- (12) Poiché l'obiettivo del programma Marco Polo II non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, considerata la sua portata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo.
- (13) Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento sono adottate in conformità alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>7</sup>.
- (14) Il presente regolamento istituisce un quadro finanziario per l'intera durata del programma, che costituisce il principale punto di riferimento per l'autorità di bilancio, ai sensi del punto 33 dell'accordo interistituzionale del 6 maggio 1999 concluso tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e il miglioramento della procedura di bilancio.
- (15) Per garantire la continuità e trasparenza del programma Marco Polo devono essere stabilite disposizioni transitorie relative ai contratti e alla procedura di selezione,

---

<sup>7</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI**

### *Articolo 1 Oggetto*

Il presente regolamento istituisce uno strumento finanziario, di seguito denominato “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 efficiente e sostenibile. Il programma ha durata dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2013.

### *Articolo 2 Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) “azione”: qualunque progetto legato al settore logistico, 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 ottimizzando i servizi a monte e a valle nelle catene intermodali di trasporto, nel territorio degli Stati membri;
- (b) “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;
- (c) “infrastruttura ausiliaria”: l’infrastruttura necessaria e sufficiente per la realizzazione degli obiettivi delle azioni, compresi gli impianti merci- passeggeri.
- (d) “azione catalizzatrice”: qualsiasi azione innovativa volta a superare le barriere strutturali presenti nel mercato comunitario del trasporto merci che ostacolano il buon funzionamento del mercato, la competitività del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario e delle vie navigabili interne e/o l’efficienza della catena dei trasporti che fa ricorso a tali modi inclusa la modifica o la creazione delle infrastrutture necessarie; ai fini della presente definizione si intende per “barriera di mercato strutturale” qualsiasi ostacolo reale, non temporaneo né di natura regolamentare che impedisce il buon funzionamento della catena del trasporto merci;
- (e) “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;
- (f) “paese terzo vicino”: qualunque Stato non membro della Comunità né candidato all’adesione alla Comunità che ha una frontiera comune con la Comunità o che si affaccia su un mare chiuso o semichiuso confinante con l’Unione europea;

- (g) “consorzio”: qualunque accordo in base al quale almeno due imprese eseguono congiuntamente un’azione condividendone i rischi;
- (h) “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, alle vie navigabili interne o a una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibile, e diversa dalle azioni catalizzatrici;
- (i) “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 per vie d’acqua con altri modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibili. Sono incluse la modifica o la creazione di infrastrutture ausiliarie necessarie per realizzare in tempo utile un servizio di trasporto intermodale lungo le vie navigabili di grande volume e con frequenza elevata. L’azione comprende il trasporto non su strada di merci nell’hinterland di ogni terminale dell’autostrada del mare quando il trasporto è integrato in un servizio porta a porta.
- (j) “azione di riduzione del traffico”: qualsiasi azione innovativa integrante il trasporto nelle logistiche di produzione per evitare in tempo utile il trasporto su strada di un’elevata percentuale di merci, mantenendo allo stesso tempo le capacità globali di produzione e l’occupazione sul territorio dell’Unione, ivi inclusa la modifica/creazione di infrastrutture ausiliari e di impianti;
- (k) “misura preparatoria”: qualsiasi azione 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 attrezzatura;
- (l) “tonnellata per chilometro”: il trasporto di una tonnellata di merci, o il suo equivalente volumetrico, per la distanza di un chilometro;
- (m) “impresa”: qualunque soggetto che svolga un’attività economica, indipendentemente dalla sua forma giuridica e dalle sue fonti di finanziamento;
- (n) “veicolo per chilometro”: il trasporto di un autocarro, carico o vuoto, per la distanza di un chilometro;

### *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. 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 degli Stati membri dell'EFTA e del SEE e dei paesi terzi limitrofi, sulla base di stanziamenti supplementari e secondo procedure da concordare con tali paesi.

## **CAPO II PROPONENTI ED AZIONI AMMISSIBILI**

### *Articolo 4 PropONENTI ed azioni ammissibili*

1. I progetti sono presentati da un consorzio composto da due o più imprese stabilite in almeno due diversi Stati membri o in uno Stato membro e un paese terzo vicino.
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 nel settore ferroviario mediante un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti;
  - b) azioni per le autostrade del mare; queste azioni devono utilizzare, di norma, le reti transeuropee di cui alla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificata<sup>8</sup>;
  - c) le azioni di trasferimento fra modi, compreso, se del caso, il trasferimento modale addizionale risultante dallo sviluppo di un servizio esistente;
  - d) azioni per la riduzione del traffico;
  - e) azioni comuni di apprendimento.
2. Le specifiche modalità di erogazione dei contributi e altre disposizioni relative alle diverse azioni sono riportate nell'allegato I. Le modalità di erogazione dei contributi per le azioni ausiliarie ai sensi dell'articolo 2, lettera c) sono riportate nell'allegato II.
3. Gli obiettivi politici prioritari che saranno presi in considerazione nella procedura di selezione delle azioni catalizzatrici e delle azioni comuni di apprendimento sono

---

<sup>8</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

fissate e, se necessario, riviste secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

*Articolo 6*  
*Disposizioni di applicazione*

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

*Articolo 7*  
*Aiuti di Stato*

Il contributo finanziario comunitario alle azioni disciplinate dal presente programma non esclude la concessione alla stessa azione 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 fissati per i singoli tipi di azione all'allegato I. L'ammontare complessivo dell'aiuto concesso sotto forma di aiuto di Stato e il finanziamento 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 adottate a norma dell'articolo 6. La presentazione contiene tutti gli elementi necessari 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. La concessione del contributo finanziario ai sensi del programma tiene conto:

- (a) degli obiettivi di cui all'articolo 1;
- (b) delle condizioni stabilite negli allegati I e II;
- (c) del contributo fornito dalle azioni presentate 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 dalla navigazione interna. Attenzione specifica sarà data ai progetti che prescrivono requisiti più severi di quelli previsti dalla normativa ambientale in vigore;
- (e) la 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 in 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 intercorrente tra il 1° gennaio 2007 e il 31 dicembre 2013, è pari a 740 milioni di euro.

Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio entro i limiti delle prospettive finanziarie.

#### *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.

#### *Articolo 13* *Protezione degli interessi finanziari della Comunità*

1. La Commissione garantisce che nella realizzazione delle azioni finanziate ai sensi del presente regolamento siano tutelati gli interessi finanziari della Comunità, applicando misure preventive contro frodi, corruzione, e qualsivoglia altro tipo di attività illegale, eseguendo controlli effettivi e procedendo alla ripetizione dell'indebito e, nel caso in cui siano constatate irregolarità, applicando sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, conformemente ai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95 e (CE, Euratom) n. 2185/96 del Consiglio e al regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio.
2. Per le azioni comunitarie 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'inadempimento di

un'obbligazione 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 delle Comunità 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.

*Articolo 14*  
*Valutazione*

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

*Articolo 15*  
*Abrogazione*

Il regolamento (CE) n. 1382/2003 è abrogato con decorrenza 1° gennaio 2007. I contratti relativi alle azioni realizzate nell'ambito del regolamento (CE) n. 1382/2003 continueranno ad essere disciplinati dallo stesso fino al loro completamento operativo e finanziario. Tutto il procedimento di valutazione e di selezione relativo all'anno 2006 è disciplinato dal regolamento (CE) n. 1382/2003 anche nel caso in cui esso sia concluso nel 2007.

*Articolo 16*  
*Entrata in vigore*

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 2007 e si applica da tale data.

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 finanziarie e obblighi derivanti dall'articolo 5, paragrafo 2**

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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>1. Condizioni di finanziamento</b>	<p>a) l'azione catalizzatrice raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e risulta in seguito autonomamente redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;</p> <p>b) l'azione catalizzatrice presenta carattere innovativo a livello europeo, in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti, infrastrutture o servizi forniti;</p> <p>c) Sia previsto che l'azione catalizzatrice realizza un trasferimento modale effettivo misurabile e sostenibile dal trasporto</p>	<p>a) l'azione delle autostrade del mare (AdM) raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e risulta in seguito autonomamente 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; particolare considerazione sarà data all'alta qualità del servizio, alla semplificazione delle procedure e delle ispezioni, alla conformità con le norme di sicurezza tecnica-operativa e del personale, alla facilità di accesso ai</p>	<p>a) l'azione di trasferimento modale raggiunge i propri obiettivi entro 36 mesi al massimo e risulta in seguito autonomamente redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;</p> <p>b) le azioni di trasferimento modali 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>c) l'azione di trasferimento modale propone un progetto realistico che fissa tappe precise per il raggiungimento degli</p>	<p>a) l'azione raggiunge i propri obiettivi entro 60 mesi al massimo e risulta in seguito autonomamente redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;</p> <p>b) l'azione presenta carattere innovativo a livello europeo, in termini di integrazione della logistica di produzione nella logistica dei trasporti;</p> <p>c) l'azione ha il fine di incoraggiare una più grande efficienza del trasporto europeo di merci, senza ostacolare la crescita economica, focalizzandosi sulla</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 breve raggio migliorando la cooperazione e condividendo le conoscenze con durata massima di 24 mesi;</p> <p>b) l'azione presenta carattere innovativo a livello europeo;</p> <p>c) l'azione non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo</p>



<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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>su gomma a quello marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e alle idrovie interne;</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>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>porti, agli efficienti collegamenti con l'<i>hinterland</i> e a servizi portuali flessibili ed efficienti;</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. Sono presi in considerazione anche i servizi combinati di trasporto. L'azione promuove anche le connessioni interne su ferrovia e lungo le vie navigabili interne;</p> <p>d) è previsto che l'azione AdM realizzi un trasferimento modale effettivo misurabile e sostenibile dal trasporto su</p>	<p>obiettivi ;</p> <p>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.</p>	<p>modificazione della produzione e/o dei processi di distribuzione, per dar luogo a percorsi più brevi, a carichi più elevati, a veicoli più carichi, a una riduzione dei flussi di rifiuti sulla strada e a qualsiasi altra iniziativa idonea a ridurre significativamente il traffico merci su strada, mantenendo allo stesso tempo le capacità generali di produzione e di impiego nel territorio dell'UE.</p> <p>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;</p>	<p>trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;</p> <p>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.</p>

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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.	<p>gomma al trasporto marittimo a corto raggio, alle ferrovie e alle idrovie interne;</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>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>g) qualora l'azione AdM si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte</p>		<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p>	

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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)
		del consorzio, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.		non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.	
<b>2. Intensità e ampiezza del finanziamento</b>	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. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. Sono	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. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione del servizio di trasporto. Sono considerate ammissibili ad un	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. Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data	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. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. Sono	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. Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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)
	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. I requisiti per il finanziamento di	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.  b) Il contributo finanziario comunitario, tranne le spese per le infrastrutture di trasporto, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite	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.  b) Il contributo finanziario comunitario, tranne le spese per le infrastrutture di trasporto, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie navigabili interne o a una combinazione di modi di	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.  b) Il contributo finanziario comunitario,	di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato.  b) i requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie non sono applicabili.

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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)
	infrastrutture ausiliarie sono esposti nell'allegato II	<p>dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie navigabili 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.</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>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.</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>d) I requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie non</p>	<p>tranne le spese per le misure preparatorie, per le infrastrutture di trasporto 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.</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</p>	

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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)
		d) I requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie sono esposti nell'allegato II	sono applicabili.	finanziario comunitario.  d) I requisiti per il finanziamento di infrastrutture ausiliarie sono esposti nell'allegato II.	
<b>3. Forma e durata della convenzione di finanziamento</b>	<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.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 62 mesi.</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.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 62 mesi.</p>	<p>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.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 38 mesi.</p>	<p>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.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 62 mesi.</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.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 26 mesi.</p>
<b>4. Soglie</b>	La soglia minima	La soglia minima	La soglia minima indicativa	La soglia minima	La soglia minima indicativa

<i>Tipo di azione</i>	<b>A. Azioni catalizzatrici</b>	<b>B. Autostrade del mare</b>	<b>C. Trasferimento modale</b>	<b>D. Azioni di riduzione del traffico</b>	<b>E. Azioni comuni di apprendimento</b>
	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>contrattuali</b>	indicativa della sovvenzione per ogni azione catalizzatrice è di 3 000 000 euro.	indicativa della sovvenzione per ogni azione AdM è di 4 000 000 €, corrispondenti al trasferimento modale di 2 miliardi di tonnellate /km.	della sovvenzione per ogni azione di trasferimento fra modi è di 1 000 000 €, corrispondenti al trasferimento modale di 500 milioni di tonnellate per chilometro.	indicativa della sovvenzione finanziamento per ogni azione per la riduzione del traffico è di 1 000 000 € corrispondenti a una riduzione di traffico di 500 milioni di tonnellate/km o di 25 milioni di veicoli/km.	della sovvenzione per ogni azione comune di apprendimento è di 250 000 euro.
<b>5. Divulgazione</b>	I risultati e i metodi delle azioni catalizzatrici sono divulgati 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 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 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 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 c) e dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento

- (1) Le infrastrutture ausiliarie sono ammissibili al finanziamento comunitario 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 gomma;
  - b) le opere infrastrutturali siano completate entro 18 mesi dalla data di inizio dell'azione; per le azioni per la riduzione del traffico il termine può essere al massimo di 24 mesi;
  - c) il servizio di trasporto o la riduzione del traffico inizia entro 3 mesi dal completamento delle opere di infrastruttura; 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 della convenzione stipulata per ogni tipo di iniziativa di cui all'articolo 5 può essere prorogata per il tempo necessario al completamento delle opere di infrastruttura, ma in nessun caso oltre 74 mesi.
- (3) Qualora siano stati richiesti finanziamenti da questo programma, la stessa infrastruttura non può beneficiare di fondi provenienti da altri programmi comunitari e particolarmente di quelli disciplinati dalla disciplina che approva le linee direttrici TEN- T.



## LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

**Policy area: Promoting the Competitiveness, Security and Environmental Sustainability of EU Transport and Energy Network**

**Activity: Inland, Air and Maritime Transport Policy (06 02)**

**TITLE OF ACTION: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE SECOND “MARCO POLO” PROGRAMME FOR THE GRANTING OF COMMUNITY FINANCIAL ASSISTANCE TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE OF THE FREIGHT TRANSPORT SYSTEM (“MARCO POLO II”)**

### 1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

EX-06.0207 : Programme Marco Polo

EX-06.01 04 01 : Programme Marco Polo – dépenses pour la gestion administrative

### 2. OVERALL FIGURES

#### 2.1. Total allocation for action (Part b): € 740 million for commitment.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure.

#### 2.2. Period of application:

(2007 – 2013)

#### 2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention)  
(see point 6.1.1)

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	29	47	95	124	124	142	142	0	0	0	0	703
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	703

b) Technical and administrative assistance and support expenditure (see point 6.1.2)

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37

€ million

Subtotal a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Payments	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (*see points 7.2 and 7.3*)

€ million (to three decimal places)

Commitments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055
Payments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055

€ million (to three decimal places)

Total a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	31.865	51.865	101.865	131.865	131.865	151.865	151.865	0	0	0	0	753.055
Payments	10.865	28.865	53.865	83.865	105.865	118.865	138.865	100	40	36	36	753.055

#### 2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

Proposal is compatible with the Communication by the Commission concerning 2007-2013 of 10 February 2004 (COM(2004)101).

#### 2.5. Financial impact on revenue:<sup>9</sup>

Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

### 3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	YES	YES	YES	Heading 1A

### 4. LEGAL BASIS

Art. 71 and 80 of the EC-Treaty

<sup>9</sup> For further information see a separate guidance paper

Regulation .... / .... of the European Parliament and of the Council, establishing the second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II").

The financial envelope of the Programme can cover also expenses related to preparatory, follow-up, monitoring, audit and evaluation actions, which are directly required for managing the Programme and for achieving its objectives, in particular, studies, meetings, information and publication actions, (expenses linked to information networks aiming at the exchange of information), as well as all other expenses for administrative and technical assistance, to which the Commission can turn to, for managing the Programme.

**5. DESCRIPTION AND GROUNDS**

**5.1. Need for Community intervention**

*5.1.1. Objectives pursued*

If nothing is done, total road freight transport in Europe is set to grow by about 60% by 2013. The effect would be an estimated growth of international road freight in the period 2007-2013 would be 20.5 billion per year for the 25 Member States of the European Union, with negative consequences in terms of accidents, congestion, reliability of the supply chain and logistics processes and environmental damage. The external costs to society and the environment of the additional 20.5 billion tonne-kilometres on roads has been estimated at nearly 1 billion € per year. This is not acceptable.

Table: Forecast and target level of international road transport in EU-25 (in billion tonne-kilometres)<sup>10</sup>.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Road transport	1,762	1,813	1,864	1,915	1,966	2,019	2,073	2,126
International road transport	696	717	737	757	777	798	819	840
Off the road target		20.2	20.2	20.2	20.2	21.0	21.0	21.0

Coping with this growth implies using alternatives to road transport more intensively and systematically than hitherto. The Marco Polo II Programme is based, as well as its predecessor programme Marco Polo, on the Commission White Paper on Transport of 12 September 2001, but takes the concept of modal shift to less congested and more environmentally friendly modes of transport one significant step further in impact.

Marco Polo II is conceived to overcome the dominant legal barrier to Community funded modal shift: the problem of undue distortion of competition apparent in non-innovative

---

<sup>10</sup> Taken from ECORYS ex-ante report, where these estimations of freight transport growth have been derived from the PRIMES model that has been presented by the European Commission in the *European Energy and Transport Trends to 2030* report. The PRIMES model distinguishes 3 modes for freight transport (road, rail and inland waterways) and is one of the very few models with a wide geographical coverage (30 European countries) for freight transport forecasts.

actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without overcoming a market barrier”. Community support to such actions quickly leads to a stringent saturation effect over the lifetime of the programme, because the easy large-volume modal shift actions are proposed and funded at the first selection rounds, but then successively competition aspects only permit to fund market-niche actions. This effect makes it impossible to achieve the projected annual modal shift.

**The quantifiable objective of the Marco Polo II Programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013.**

This is achieved through two basic measures: (a) moving the centre of gravity of the programme from pure modal shift to innovative modal shift actions, and (b) introduction of traffic avoidance actions.

**The increase in annual budgets from EUR 25 million for Marco Polo I to EUR 106 million for Marco Polo II stems directly from (1) the overall objective for the modal shift (annually 20.5 billion tkm) and (2) the widening of EC-support for ancillary infrastructure to move the programme’s emphasis to innovative action types (incl. traffic avoidance). Concretely the Marco Polo II Programme proposes five different types of actions.**

The pure modal shift actions and the common learning actions are taken over from the predecessor programme without modification. The modified catalyst actions as well as the newly introduced Motorways of the Sea and traffic avoidance actions significantly enlarge and encourage variety and potential impact of innovative solutions through widening the definition of ancillary infrastructure. Effectively, the market-driven service-bound approach is maintained, while support for infrastructure works limited to implement the non-road service or totally avoid any traffic is added.

In view of globalisation of the markets and in particular the importance of a seamless, efficient transport interface to the neighbour countries of the European Union the geographical scope for full participation of all close third countries is offered, subject to the conclusion of specific agreements.

The five types of actions:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.

3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector.

The estimated effect of the different actions can be summarised as follows:<sup>11</sup>

<b>ACTION</b> <sup>12</sup>	Immediate impact on traffic shift (< 1.5 years)	Short term effect (1.5 - 3 years)	Medium term effects (4 – 7 years)	Impact on structural change	<b>ACTION IMPACT</b> (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW <sup>13</sup> / MEDIUM	HIGH	HIGH	HIGH	10.5/12
Modal shift	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM	MEDIUM/ LOW	LOW	7/12
Common learning	NIL/LOW	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM/ HIGH	7/12
Traffic avoidance	NIL/LOW <sup>14</sup>	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
<b>PROGRAM IMPACT</b> (max = 15)	6/15	11.5/15	13/15	12.5/15	

Long term effects (more than 7 years) are expected to be similar to medium term effects.

There are basically two groups of actions: (a) high impact: catalyst, Motorways of the Sea and traffic avoidance actions with 9-10.5 points; and (b) lower impact: modal shift and common learning actions with 7 points. Modal shift actions, despite their lower overall impact, are still of great importance due to their unique feature of having an immediate impact, - an essential element of the Marco Polo intervention.

<sup>11</sup> Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

<sup>12</sup> Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

<sup>13</sup> Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

<sup>14</sup> No or low immediate impact due to infrastructure works preceding traffic avoidance.

As further explained below, the allocation of funding to the different intervention reflects, to a large degree, the impact they are intended to have in the market place. The saturation effect for the modal shift actions is included in the assessment.

### 5.1.2. *Measures taken in connection with the ex-ante evaluation*

#### 5.1.2.1 Key features of the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation of the Marco Polo II Programme has been carried-out by a consortium lead by ECORYS through a designated Framework Contract on Impact Assessment and Ex-ante Evaluations of DG-TREN. The evaluation was conducted between 15 April and 15 June 2004. Two interim and the draft final report were delivered on 30 April, 13 May and 03 June 2004, respectively. Given the short project duration, a focused step-by-step approach is followed, based on a two-weekly reporting cycle, followed each time by a meeting with the Commission.

The methodology of the Marco Polo II ex ante evaluation is based on the European Commission document ex-ante evaluation – a practical guide for preparing proposals for expenditure programmes. This document provides a complete overview of steps to be carried out. For specific, more in-depth guidelines on impact assessment, use is made of the document a handbook for impact assessment in the Commission – How to do an Impact Assessment.

Consultants used their own databases, but have also co-operated closely with DG TREN experts involved in Marco Polo and Marco Polo related areas. All documentation and evaluations of PACT, Mini-Call for Catalyst Actions 2002 and the first selection round of Marco Polo Programme (2003-2006) were provided. A stakeholders' consultation exercise is carried out as part of the ex ante evaluation. Main stakeholders identified are representatives of modal or sub-sector associations. An overview of all documentation and stakeholders consulted as input for the evaluation is given in the ex-ante report in Annexes 1 and 9, respectively.

The ex-ante report is available on the Marco Polo website at [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm)

#### 5.1.2.2 Findings and lessons learnt from the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation resulted in the following main conclusions:

1. To achieve the long-term key objectives of the Marco Polo programme, it is necessary to expand the scope of the Programme, with a corresponding cost-effective increase in budget.
2. The Marco Polo II proposal, when reviewed against alternative instruments, has significant intrinsic strengths. Its structure, based on direct grants to companies for setting up intermodal services, viable in medium-term, is the most efficient way of public intervention for intermodal transport currently available.
3. The Marco Polo II proposal is coherent with and complementary with other EU and Member States initiatives, including the Trans European Network (TEN) programme.

4. Given the concrete and ascertainable objectives of the Marco Polo programme, the necessary budget can be objectively calculated and structured in a way to generate multiple benefits for society. In fact Marco Polo II provides value for money: the funding scenario favoured by the ECORYS experts, the “base case” with about 50% of the actions being of the innovative type (catalyst, Motorway of the Sea and traffic avoidance), results in EUR 5 billion of saved external cost for a programme budget of EUR 820 million, calculated over the contract duration alone. Of course viable actions will continue to save externalities beyond the end of their contract with the Community. Further benefits to society are: (a) creation of high-skilled jobs, mostly permanently bound to local infrastructure on EU-territory, (b) very large private investments in services and infrastructure through typical public-private-partnerships with the private sector being the main contributor, (c) more efficient use of energy, (d) higher utilisation factors of non-road transport infrastructure and (e) direct benefits through shifting freight off the road allowing better movement<sup>15</sup> of passenger vehicles – a relief to all citizens of the European Union.

**In the prediction of success rates for supported actions the Commission uses about 10% higher figures than the evaluators (see column 4 of table “Overview on distribution and impact of actions” in point 5.2). This permits to decrease the number of actions by 10%, which in turn decreases the budget of EUR 820 million recommended by the evaluators to EUR 740 million in the proposal. Consequently, the probability to reach the modal shift objective of 144 billion tkm is lower, but still acceptable. Any further reduction of budget would denature the proposal.**

#### 5.1.2.3 Assessment of alternative delivery mechanisms:

The objective of the Marco Polo II programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013. This is a quantifiable and verifiable objective.

**First**, this objective cannot be reached by regulatory action alone. As further explained in the Explanatory Memorandum, regulatory action has made large progress in the last few years. However, it is now time to implement, in the market, the chances and opportunities resulting from the regulatory action. Again, the Explanatory Memorandum points out that given the high risks inherent to the exploitation of such opportunities, practical Community action is necessary to stimulate risk-taking.

**Second**, in terms of type of programme, an intervention into the transport and logistics service market has to be proposed. Programmes supporting studies would not achieve such concrete and important impacts in the market. Indeed, the evaluation of the PACT programme recommended discontinuation of feasibility studies. Research and development programmes can contribute to the preparation of a better functioning of markets through development of new technologies or spreading of research results. However, R&D funding does not intervene directly in the market and can therefore not steer the action to support directly a concrete policy output, namely the shifting of 20.5 billion tonne-kilometres per year. A similar argument prevails for the utilisation of pure infrastructure funding programmes to reach the above policy objectives. First, infrastructure projects do not yield immediate results in terms

---

<sup>15</sup> Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.

of traffic shift, due to their relative long-term nature. Second, it is difficult, at this stage, to make an assessment of the concrete impact of an infrastructure on modal shift. To yield any impact, it will have to be used by transport services, which finally might not be the case, or at least not as much as predicted perhaps one decade before. This use cannot be concretely steered by the Commission, as such regulation of transport use and demand would violate fundamental principles of the market economy. Thus, a programme geared to put concrete services in the market first and then attach some support to ancillary infrastructure is the best delivery mechanism to achieve concrete modal shifts, especially when implemented as a public-private-partnership.

**Third**, the scope and concrete mix of interventions proposed by the Marco Polo programme show clear benefits when compared with other types of possible market intervention programmes for the logistics market. In the first place, its scope covers the whole of the international freight and logistics market. This assures the largest possible opportunity for modal shift. Second, by proposing five types of actions, Marco Polo also intends to cover the different needs of industry, in order to trigger the best proposals. The Explanatory Memorandum explains the differences and the linkage between the proposed actions. It is also important to see the reciprocal dynamic and the interaction between catalyst, Motorways of the Sea, modal shift, traffic avoidance and common learning actions.

Thus, especially compared with PACT-like interventions, which focus on one sector of the freight market only, and only allow one type of action, or Marco Polo I which is hindered by the saturation effect for pure modal shift actions, the Marco Polo II's mix of actions, with its emphasis on innovation, including traffic avoidance, will ensure cost effectiveness as well as optimal delivery and flexibility on the way to reach its objectives when compared to actual or possible alternatives, such as price/tax measures, pure infrastructure packages, strict legislation and pure promotion strategies. Additionally the Community subvention rate of maximum 35% was assessed to be optimal.

The ex-ante report concludes in the relevant chapter 4: "Marco Polo II has been reviewed against a series of alternative delivery mechanisms and risk categories and has, as currently conceived, significant intrinsic strengths. Marco Polo II is intended as a robust, practical and focused programme, which builds on the existing Marco Polo programme and has the merit of expanded scope to achieve the key objectives."

#### 5.1.2.4 Expected results vs. costs

The expected results of the Marco Polo programme are a yearly aggregate shift of 20.5 billion tonne-kilometre freight from international road transport to short sea, rail, inland waterway and zero-traffic (traffic avoidance). The different Marco Polo interventions should also ensure that there will be a structural change in the sector, and that the sector will, through the quality improvements induced by the programme, become more competitive and viable on a medium/long term and sustainable basis. Within the financial perspective 2007-2013, the concrete goal is to achieve at least measurable shifts of 20.5 billion tkm per year, and of 144 billion over the programme's lifetime, in the 25 Member States.

The costs to the Community budget to achieve these results are calculated to be EUR 740 million for the actions plus EUR 13 million for human resources and other administrative expenditure (see point 2.3.c). This budget is cost-effective from various points of view.



Scientific evidence suggests that the yearly increase of international road freight of 144 billion tkm translates into extra costs to society of about EUR 5 billion.

1 € expenditure under Marco Polo would thus generate about EUR 6 in savings on external costs (EUR 4.980 billion / 0.753 billion). Additionally, private investments of at least EUR 1.4 billion ((0.740 billion / 35 %) - 0.740 billion) are triggered. Experience with Marco Polo I indicate, that in average the 35% ceiling is not reached by far. In fact in the first selection round EUR 15 million of Community subsidies triggered an investment of about EUR 360 million, i.e. the subsidy rate was about 4 %. However, this very low percentage can not be applied directly to Marco Polo II, because of the absence of infrastructure funding under Marco Polo I.

The management costs (staff, committee meetings, missions) of the Marco Polo II programme, assessed to be EUR 1.865 million per year, indicate a further improvement vis-à-vis the already very efficiently managed Marco Polo I programme when compared to the programme's budget. Concerning the number of management staff, the Commission follows here the recommendations of the ex-ante report of 12-14 persons, adding a secretariat of 3 persons. The resulting team of about 16 permanent staff will run the programme, including the contracts.

With the requested average yearly budget of Marco Polo is EUR 106 million this gives for the management costs a rate of only 1.8 %.

#### 5.1.2.5 Value added by the Community intervention

*In general:*

As stated in the Explanatory Memorandum, Member States on their own are not able in an optimal way to encourage a further development of non-road freight transport, given that a large part of this transport is international in nature. This fact creates a need for Community intervention.

The Community intervention through the Marco Polo programme presents an instrument for risk-financing and structural quality enhancement in the logistics service sector, which is otherwise not available, neither on Community, nor on Member States' level.

The Community intervention in the form of modal shift and catalyst actions creates additional added value, because the actions to be subsidised should be viable on their own after three or four years of subsidisation respectively.

Finally, as explained above, the interventions under this programme should create a societal benefit in form of saved external costs.

*Complementarity to Trans European Networks:*

The Trans European Network programme focuses on the development of roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports and traffic management systems in order to strengthen the creation of the Internal Market and reinforce Economic and Social Cohesion within the Union. Marco Polo is a service-oriented programme, providing the opportunity to fund ancillary (i.e. small-scale) infrastructure that is supportive to the services, and making use of large scale infrastructure, such as developed under the Trans European Network

programme. In this respect the two programmes are complementary; the Trans European networks providing the infrastructure basis that are used by the Marco Polo initiated services.

Motorways of the Sea are a particular field of interest. As stated in the White Paper: ‘certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and Pyrenees, should be made part of the Trans European Network, just like motorways or railways’. The Trans European Network programme, on the hand, should ensure hinterland connections from and to the ports, integrating the Motorways of the Sea into the Trans European Network. On the other hand, Marco Polo, by supporting intermodal services to make use of the Motorways of the Sea, will contribute to raising a sufficient volume of traffic to validate the Motorways of the Sea.

This higher utilisation argument applies also to all non-road transport infrastructure investments European and national in the Short sea shipping, rail and inland waterways sectors.

The ex-ante report provides further details in chapter 5.

## **5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements**

The Marco Polo programme features five types of actions: modal shift actions, catalyst actions, Motorways of the Sea actions, traffic avoidance and common learning actions. The required information will be given for the five types of actions in turn:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. They would change the way transport is being conducted in Europe. They will be complex in nature and require more time and effort to be successful than modal shift actions. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service. In terms of meeting policy objectives, catalyst actions will have the highest impact.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. The frame is set to give Community support to innovative entrepreneurs to tackle the problem on how to decouple market from transport growth. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.

5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector. Though not directly shifting freight off the road, they should facilitate achieving the modal shift objective of the programme. They will be geared towards prompting replication in the market.

**Table: Overview on distribution and impact of actions<sup>16</sup>:**

Actions	Average Number of projects per year	Number of projects (2007-2013)	Success rate of projects	Tonne-kilometre-shift (billion)	Tonne-kilometre-share	EC subsidy for services (mio EUR)	EC subsidy for infrastructure (mio EUR)	Total EC-subsidy cost (mio EUR)	Subsidy share
Catalyst (rail synergy)	5.5	38	55%	10.5	7%	37.9	55.8	94	13%
Catalyst (others)	5.5	38	83%	23.6	16%	56.9	100.7	159	21%
Motorway of the Sea	5.5	38	55%	42.0	29%	151.6	136.6	287	39%
Modal shift	16.5	115	83%	57.5	40%	138.3	0	138	19%
Traffic Avoidance	4.5	32	66%	10.5	7%	31.6	17.1	49	7%
Common Learning	4.5	32	83%	-	-	13.7	0	13	2%
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>293</b>		<b>144.1</b>	<b>100%</b>	<b>430.0</b>	<b>310.2</b>	<b>740</b>	<b>100%</b>

**In summary,** 293 outputs are envisaged for seven years (2007-2013), an average of 42 interventions out of 150 proposals submitted per year. This provides a success rate of one in three, which is essential to receive proposals from the best market players (see ex-ante report, chapter 7 “Stakeholders’ consultation”). With an average budget of EUR 106 million per year, the financial assistance intensity per output would be EUR 2.5 million. This would be in average about 2.5 times more than the average contract volume of Marco Polo I. The corresponding efficiency gains in management costs have been described above.

### 5.3. Methods of implementation

Because of the strong linkage of the programme to key transport policy objectives, the need to steer catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions in view of helping achieve policy priorities, this programme will be directly managed by the Commission using regular staff and, in the framework of accompanying measures and programme evaluation, outside expertise.

<sup>16</sup> Figures given for total programme lifetime 2007-2013, except for column 2.

## 6. FINANCIAL IMPACT

### 6.1. Total financial impact on Part b - (over the entire programming period)

*(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)*

#### 6.1.1. Financial intervention

Commitments (€ million)

<b>Breakdown</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Total</b>
Catalyst actions (rail synergy)	4	6	13	17	17	18	19	<b>94</b>
Catalyst actions (others)	6	11	21	28	28	32	33	<b>159</b>
Motorways of the Sea	12	20	38	50	50	61	59	<b>287</b>
Modal shift actions	5	9	19	24	24	28	28	<b>138</b>
Traffic avoidance	2	3	7	9	9	9	10	<b>49</b>
Common learning actions	1	1	2	2	2	2	3	<b>13</b>
Dissemination and accompanying measures	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>100</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>740</b>

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

According to Article 12 of the proposal the values given below indicate maximum figures, representing 5% of the budgetary envelope in point 2.1 of this financial statement.

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Technical and administrative assistance	1	3	5	6	6	8	8	37
a) Technical assistance offices								
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>								
Subtotal 1								
2) Support expenditure								
a) Studies								
b) Meetings of experts								
c) Information and publications								
Subtotal 2								
<b>TOTAL</b>	1	3	5	6	6	8	8	37

**6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)<sup>17</sup>**

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files )	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Catalyst Actions (rail synergy)</u>	Projects	38	2.474	94
<u>Catalyst Actions (others)</u>	Projects	38	4.184	159
<u>Motorways of the Sea</u>	Projects	38	7.553	287
<u>Modal Shift Actions</u>	Projects	115	1.200	138
<u>Traffic Avoidance</u>	Projects	32	1.531	49
<u>Common learning actions</u>	Projects	32	0.406	13
<u>Dissemination and accompanying measures</u>	Projects	0	0	0
<b>TOTAL COST</b>				<b>740</b>

*If necessary explain the method of calculation*

<sup>17</sup> For further information, see separate explanatory note.

## 7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

### 7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	10; out of which 2 existing	0	10	Selection of projects, monitoring and evaluation of catalyst, MoS, traffic avoidance and common learning actions, dissemination activities
	B	3; out of which 1 existing	0	3	Technical contract management, monitoring of modal shift actions, database and website management
	C	3; out of which 1 existing	0	3	Secretarial support
Other human resources					
Total		16; out of which existing	0	16	

The number of staff follows directly chapter 12 of the Ex-ante Report, recommending 12 to 14 staff plus secretariat.

The requirements for human and administrative resources will be covered by the allocation assigned to the managing Directorate General in the frame of the annual allocation procedure.

The allocation of posts will depend partly on the internal organisation of the next Commission and partly on an eventual re-allocation of posts between services, following the new financial perspectives.

### 7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	1.728.000	16 officials at standard costs 108.000 € each
Temporary staff	0	
Other human resources (specify budget line)	0	
Total per year	1.728.000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

### 7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
<b>Overall allocation (Title A7)</b>		
A0701 – Missions	62.000	78 x 800 €
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees – Advisory committee according to Art. 3 of Comitology Decision	75.000	3 x 25.000 €
A07032 – Non-compulsory committees <sup>1</sup>		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
<b>Information systems (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Other expenditure - Part A (specify)</b>		
Total per year	137.000	

<sup>1</sup> Specify the type of committee and the group to which it belongs.

The amounts are total expenditure for twelve months.

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure

The amounts are total expenditure for twelve months.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	1.865.000 €
II.	Duration of action	7 years
III.	Total cost of action (I x II)	13.055.000 €

*(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.*

*Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)*



## 8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

### 8.1. Follow-up arrangements

Follow-up and monitoring of the five types of actions envisaged by the Marco Polo programme will be as follows:

***Innovative actions (catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance)***: The granting of subsidies to these types of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. As stated above, this close steering function will be an important feature of these innovative actions. Further, regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each action will be monitored on spot several times during its life-time.

The objective of these innovative actions, while more complex than the one of the (pure) modal shift actions, can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables, in particular for ancillary infrastructure works, if any. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

All these actions will also feature a modal shift / traffic avoidance objective, which is easily verifiable.

Commission staff will be closely involved in these projects. Depending on the specific features of the project, “accompanying measures” for dissemination or monitoring of outputs should be included in the individual project’s work plan and budget.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the project on structural change and traffic shift / traffic avoidance after the termination of the subsidy.

***Modal shift actions***: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each modal shift action should be visited at least once in its life-time on the spot. This practice has been followed already in the PACT and Marco Polo I programmes, with good success.

The objective of these modal shift actions is straightforward: shift 500 tkm per 1 € support given from road to short sea shipping, rail, or inland waterway and achieve viability within a maximum of 36 months of support. The contract will therefore contain quantified objectives, whose attainment will be easily verifiable.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report on the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the projects in terms of traffic shift after the termination of the subsidy.

***Common learning actions:*** The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Further, regular reporting obligations will be provided for. Each common learning action should end with a work shop on the subject. This serves both dissemination purposes and a common understanding of what was achieved. Depending on the type of project, such workshops could also be an opportunity to agree of further implementation of the knowledge gained. One example could be the signing of an action plan, to be implemented under the auspices – not necessarily always with further funding – of the Commission.

The objective of the common learning actions can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify whether the knowledge gained will be effectively applied in the market, and the effects of such application.

## **8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation**

A thorough evaluation report on the Marco Polo I programme (2003-2006) is scheduled for the end of 2006, with the results being presented before 30 June 2007, according to Article 14 of the proposal (Marco Polo II). This evaluation will be able to build on information gained from four selection procedures, a number of modal shift and common learning projects already terminated, and catalyst actions already well under way.

The evaluation will focus on the impact of the Marco Polo I programme in terms of traffic shift. Stimulating traffic shift is the prime of objective of the Marco Polo I programme. Besides, it will analyse the management and progress of the ongoing projects.

Based on Article 12 of the proposal, additional external evaluations will be carried-out on the Marco Polo II Programme. In line with the recommendations in chapter 11 of the Ex-ante Report, such an exercise will be implemented for Marco Polo II as a Mid-Term Evaluation in 2010 and an Ex-post Evaluation in 2015.

## 9. ANTI-FRAUD MEASURES

- As the contracts for all actions envisaged will be standard subvention contracts, the generally applicable anti-fraud measures will apply.
- Output will be clearly visible and measurable in all types of action. The types of subsidy will be straightforward: expenditure in investment, and costs arising from operations. These items can be verified in details, and there is enough material and knowledge through the PACT and Marco Polo I projects to make an informed assessment of the dangers of fraud.
- Furthermore, especially for catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions, monitoring will be close, and project progress will be rigorously appraised by Commission staff. Special attention will be given to the proper execution of the ancillary infrastructure works, if any.
- On the spot visits will be a steady feature of all projects.
- Depending on the complexity of the projects, specific monitoring tasks can be entrusted to specialised staff or outside consultants, for instance for validating business plans, viability forecasts, and other accounting problems as well as construction problems.
- Like the PACT evaluation did, the external evaluation foreseen in 2006 should also evaluate the control systems and the budgetary execution of the various actions.
- Like the PACT and Marco Polo I programmes, Marco Polo II will feature transparent and focussed selection procedures, based on the presentation of objective and verifiable applications. Commission staff from various departments will be evaluating the proposals. The Member States' Committee will give an opinion on the funding proposal by the Commission. In order to further increase the transparency of the proposals, industry associations could be asked to comment on certain aspects of applications, such as their impact on competition.