

I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (CE) N. 923/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 settembre 2009

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

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

considerando quanto segue:

(1) Il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione dal titolo «Mantenere l'Europa in movimento — Una mobilità sostenibile per il nostro continente», del 22 giugno 2006, evidenzia il potenziale del programma Marco Polo, istituito dal regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci («programma Marco Polo») ⁽³⁾ come fonte di finan-

ziamento in grado di offrire agli operatori del trasporto stradale su assi congestionati soluzioni alternative con altri modi di trasporto. Il programma Marco Polo costituisce pertanto un elemento fondamentale dell'attuale politica dei trasporti.

(2) In assenza di un'azione risoluta, il trasporto di merci complessivo su strada in Europa dovrebbe crescere di oltre il 60 % entro il 2013. L'effetto sarebbe un aumento previsto del trasporto internazionale di merci su strada di 20,5 miliardi di tonnellate/km l'anno per l'Unione europea entro il 2013, con conseguenze negative in termini di ulteriori costi per infrastrutture stradali, incidenti, congestione del traffico, inquinamento locale e globale, danni ambientali e inaffidabilità della catena di approvvigionamento e delle attività logistiche.

(3) Per far fronte a questo aumento è necessario utilizzare più di quanto si faccia attualmente il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne ed incentivare nuove poderose iniziative del settore dei trasporti e della logistica, compresi gli interporti e altre piattaforme che facilitano l'intermodalità, per promuovere nuovi approcci e l'impiego di innovazioni tecniche in tutti i modi di trasporto e nella loro gestione.

(4) Un obiettivo dell'Unione europea è rafforzare le modalità di trasporto ecocompatibili, indipendentemente dal fatto che tale obiettivo determini o meno uno specifico trasferimento modale o un effetto di prevenzione nel caso del trasporto di merci su strada.

(5) A norma del regolamento (CE) n. 1692/2006 ⁽⁴⁾, alla Commissione è stato richiesto di effettuare una valutazione del programma Marco Polo («il programma») e, qualora necessario, di presentare proposte per la modifica di tale programma.

⁽¹⁾ Parere del 24 marzo 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 27 luglio 2009.

⁽³⁾ GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 328 del 24.11.2006, pag. 1.

- (6) Una valutazione esterna dei risultati del programma Marco Polo stimava che tale programma non avrebbe conseguito i suoi obiettivi di trasferimento modale e conteneva alcune raccomandazioni per migliorarne l'efficacia.
- (7) La Commissione ha effettuato un'analisi d'impatto delle misure proposte dalla valutazione esterna e di altre misure volte a potenziare l'efficienza del programma. Da tale analisi è emersa la necessità di apportare una serie di modifiche al regolamento (CE) n. 1692/2006 intese a facilitare la partecipazione delle piccole imprese e delle microimprese, abbassare le soglie di ammissibilità delle azioni, aumentare l'intensità del finanziamento e semplificare l'attuazione del programma e le relative procedure amministrative.
- (8) È opportuno incrementare la partecipazione al programma delle piccole imprese e delle microimprese consentendo a singole imprese di presentare domanda di finanziamento e abbassando le soglie di ammissibilità per le proposte presentate da imprese di navigazione interna.
- (9) Le soglie di ammissibilità delle proposte presentate per il finanziamento dovrebbero essere abbassate ed espresse in tonnellate/km trasferite annualmente, fatta eccezione per le azioni comuni di apprendimento. Queste soglie dovrebbero essere calcolate su tutto il periodo di attuazione delle azioni di cui all'allegato senza fissare alcun tasso annuale di attuazione. Non dovrebbe essere più necessaria una soglia specifica applicabile alle azioni di riduzione del traffico e per questo tipo di azione, così come per le azioni catalizzatrici e le azioni delle autostrade del mare, è opportuno stabilire una durata minima.
- (10) È opportuno aumentare l'intensità del finanziamento introducendo una definizione di «merci» che includa l'elemento del trasporto nel calcolo del trasferimento modale e autorizzando in via eccezionale proroghe alla durata massima per azioni che registrano ritardi di avviamento. È opportuno che si tenga conto nel testo, come modificato, dell'allegato al regolamento (CE) n. 1692/2006, dell'adeguamento dell'intensità del finanziamento da 1 EUR a 2 EUR, secondo la procedura di cui all'allegato I di detto regolamento.
- (11) Al fine di semplificare l'attuazione del programma, è opportuno sopprimere l'allegato II del regolamento (CE) n. 1692/2006 sulle condizioni per la concessione del

contributo finanziario applicabile alle infrastrutture ausiliarie. È inoltre opportuno eliminare la procedura di comitato per la selezione annuale delle azioni da finanziare.

- (12) Si dovrebbe istituire un collegamento più dettagliato fra il programma e la rete transeuropea dei trasporti («RTE-T») che istituisce il quadro per le autostrade del mare, nonché ampliare le considerazioni ambientali in modo che comprendano la totalità dei costi esterni delle azioni.
- (13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1692/2006.
- (14) Affinché le misure previste dal presente regolamento possano essere attuate nel modo più opportuno e rapido, il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore quanto prima successivamente alla sua adozione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) all'articolo 2 è aggiunta la seguente lettera:

- «p) «merci»: ai fini del calcolo delle «tonnellate/km» trasferite su strada, le merci trasportate, l'unità di trasporto intermodale più il veicolo stradale, comprese le unità di trasporto intermodale vuote e i veicoli stradali vuoti, nel caso in cui siano trasferiti su strada.»;

2) all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- «1. Le azioni sono presentate da imprese o consorzi stabiliti negli Stati membri o nei paesi partecipanti di cui all'articolo 3, paragrafi 3 e 4.»;

3) l'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

- «b) azioni per le autostrade del mare; all'interno dell'Unione europea queste azioni sono coerenti con le caratteristiche del progetto prioritario delle autostrade del mare definito nel quadro della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (*);

(*) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Le specifiche condizioni per l'erogazione dei contributi e altre disposizioni relative alle diverse azioni sono stabilite nell'allegato.»;

4) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Aiuti di Stato

Il contributo finanziario comunitario alle azioni contemplate dal programma non impedisce la concessione alle stesse di aiuti di Stato a livello nazionale, regionale o locale, purché tali aiuti siano compatibili con il regime degli aiuti di Stato prescritto dal trattato e nei limiti cumulativi fissati per i singoli tipi di azione di cui all'allegato.»;

5) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Presentazione di azioni

Le azioni sono presentate alla Commissione in conformità delle disposizioni procedurali dettagliate adottate a norma dell'articolo 6. Le presentazioni contengono tutte le informazioni necessarie per consentire alla Commissione di procedere alla selezione a norma dei criteri di cui all'articolo 9.

Se necessario, la Commissione fornisce assistenza ai richiedenti per facilitare il procedimento di presentazione, per esempio mediante un help-desk on line.»;

6) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

Selezione delle azioni ai fini della concessione del contributo finanziario

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

- a) degli obiettivi di cui all'articolo 1;
- b) delle condizioni stabilite nella colonna appropriata dell'allegato;
- c) del contributo delle azioni finalizzate alla riduzione della congestione stradale;
- d) dei relativi benefici ambientali delle azioni e dei relativi benefici delle azioni in termini di riduzione dei costi

esterni, compreso il loro contributo alla riduzione delle incidenze ambientali negative causate dal trasporto marittimo a breve distanza, dal trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne. Attenzione specifica è data alle azioni che prescrivono requisiti più severi di quelli previsti dalla normativa ambientale in vigore;

e) della complessiva sostenibilità delle azioni.

La Commissione, dopo aver informato il comitato di cui all'articolo 10, adotta la decisione di concedere un contributo finanziario.

La Commissione informa i beneficiari delle decisioni adottate.»;

7) l'articolo 14 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una comunicazione sui risultati ottenuti dai programmi Marco Polo nel periodo 2003-2010. La Commissione presenta tale comunicazione prima di elaborare una proposta per un terzo programma Marco Polo e tiene conto delle osservazioni contenute nella comunicazione al momento dell'elaborazione di detta proposta.»;

b) è aggiunto il seguente paragrafo:

«2 bis. La comunicazione di cui al paragrafo 2 tratta in particolare quanto segue:

- l'impatto del presente regolamento, quale modificato dal regolamento (CE) n. 923/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1692/2006 che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Marco Polo II) (*),
- le esperienze in materia di gestione del programma da parte dell'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione,
- la necessità di differenziare tra i modi di trasporto in riferimento alle condizioni per la concessione del contributo finanziario, in base alla sicurezza, alle prestazioni ambientali e all'efficienza energetica,

- l'efficacia dell'azione per la prevenzione dei trasporti su strada,
 - la necessità di istituire un'assistenza orientata alla domanda nella fase di presentazione delle domande, tenendo conto delle necessità delle piccole e microimprese di trasporto,
 - il riconoscimento della recessione economica quale motivo eccezionale per prorogare la durata delle azioni,
 - la riduzione delle soglie di ammissibilità specifica per azioni specifiche del prodotto,
 - la possibilità di indicare i valori delle soglie minime di finanziamento per le azioni proposte in termini di efficienza energetica e benefici ambientali oltre che di tonnellate/km trasferite,
 - l'opportunità di inserire "unità di trasporto" nella definizione del termine "merci",
 - la disponibilità di rassegne annuali complete delle azioni che sono state cofinanziate,
 - la possibilità di assicurare la coerenza tra il programma, il Piano d'azione per la logistica e la RTE-T, adottando le misure appropriate al fine di coordinare l'assegnazione dei fondi comunitari, in particolare per le autostrade del mare,
 - la possibilità di rendere ammissibili le spese sostenute in un paese terzo se l'azione è effettuata da imprese di uno Stato membro,
- la necessità di tener conto delle caratteristiche specifiche del settore della navigazione interna e delle sue piccole e medie imprese, per esempio per mezzo di un apposito programma per il settore della navigazione interna,
 - la possibilità di estendere il programma ai paesi confinanti, e
 - la possibilità di un ulteriore adeguamento del programma per gli Stati membri costituiti da isole o arcipelaghi.
- (*) GU L 266 del 9.10.2009, pag. 1»;
- 8) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:
- «Articolo 15*
- Abrogazione**
- Il regolamento (CE) n. 1382/2003 è in tal modo abrogato con effetto dal 14 dicembre 2006.
- I contratti relativi alle azioni realizzate nell'ambito del regolamento (CE) n. 1382/2003 continuano a essere disciplinati da detto regolamento fino al loro completamento operativo e finanziario.»;
- 9) l'allegato I del regolamento (CE) n. 1692/2006 è sostituito dal testo che figura nell'allegato del presente regolamento;
- 10) l'allegato II del regolamento (CE) n. 1692/2006 è soppresso.
- Articolo 2*
- Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Strasburgo, addì 16 settembre 2009.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
 J. BUZEK

Per il Consiglio
La presidente
 C. MALMSTRÖM

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

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	B. Autostrade del mare Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	C. Trasferimento modale Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	D. Azioni di riduzione del traffico Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	E. Azioni comuni di apprendimento Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
1. Condizioni di finanziamento	a) L'azione catalizzatrice raggiunge i propri obiettivi entro sessanta mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	a) L'azione delle autostrade del mare raggiunge i propri obiettivi entro sessanta mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	a) L'azione di trasferimento modale raggiunge i propri obiettivi entro trentasei mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	a) L'azione di riduzione del traffico raggiunge i propri obiettivi entro sessanta mesi al massimo e in seguito resta redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;	a) L'azione comune di apprendimento porta ad un miglioramento dei servizi commerciali offerti sul mercato, in particolare promuovendo e/o facilitando la riduzione del traffico e il trasferimento modale dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne, migliorando la cooperazione e condividendo le conoscenze, con durata massima di ventiquattro mesi;
	b) l'azione catalizzatrice è innovativa a livello europeo in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti, infrastrutture o servizi forniti;	b) l'azione delle autostrade del mare è innovativa a livello europeo in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti, infrastrutture o servizi forniti; saranno tenuti in considerazione anche l'alta qualità del servizio, la semplificazione delle procedure e delle ispezioni, la conformità con le norme di sicurezza tecnica-operativa e del personale, la facilità di accesso ai porti, l'efficienza dei collegamenti con l'hinterland e la flessibilità e l'efficienza dei servizi portuali;	b) l'azione di trasferimento modale non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;	b) l'azione di riduzione del traffico è innovativa a livello europeo in termini di integrazione della logistica di produzione nella logistica dei trasporti;	b) l'azione comune di apprendimento è innovativa a livello europeo;

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

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	B. Autostrade del mare Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	C. Trasferimento modale Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	D. Azioni di riduzione del traffico Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	E. Azioni comuni di apprendimento Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	f) qualora l'azione catalizzatrice si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.	f) l'azione delle autostrade del mare non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;		e) l'azione di riduzione del traffico non comporta distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;	
		g) qualora l'azione delle autostrade del mare si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.		f) qualora l'azione di riduzione del traffico si avvalga di servizi forniti da terzi alla convenzione di finanziamento, il proponente fornisce la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi pertinenti.	
2. Intensità e ampiezza del finanziamento	a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni catalizzatrici è limitato ad un massimo del 35 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 20 % del totale dei costi ammissibili dell'azione.	a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni delle autostrade del mare è limitato ad un massimo del 35 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 20 % del totale dei costi ammissibili dell'azione.	a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è limitato ad un massimo del 35 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 20 % del totale dei costi ammissibili dell'azione.	a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni di riduzione del traffico è limitato ad un massimo del 35 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. I costi ammissibili per le infrastrutture ausiliarie non superano il 20 % del totale dei costi ammissibili dell'azione.	a) Il contributo finanziario comunitario per le azioni comuni di apprendimento è limitato ad un massimo del 50 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione.

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	B. Autostrade del mare Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	C. Trasferimento modale Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	D. Azioni di riduzione del traffico Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	E. Azioni comuni di apprendimento Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché sia il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.	Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché il finanziamento comunitario sia definitivamente approvato.
				b) il contributo finanziario comunitario alle azioni di riduzione del traffico non deve essere impiegato per sostenere imprese o attività produttive che non hanno alcun rapporto diretto con il trasporto o la distribuzione;	
b) il contributo finanziario comunitario, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità dell'azione o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti;	b) il contributo finanziario comunitario, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità dell'azione o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti;	b) il contributo finanziario comunitario, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario o alle vie d'acqua interne è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni 500 tonnellate/km di merci su strada trasferite ad altri modi. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità dell'azione o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti;	c) il contributo finanziario comunitario è fissato inizialmente a 2 EUR per ogni riduzione di 500 tonnellate/km di merci trasportate su strada o di 25 veicoli/km. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità dell'azione o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti.		

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	B. Autostrade del mare Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	C. Trasferimento modale Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	D. Azioni di riduzione del traffico Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	E. Azioni comuni di apprendimento Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
	c) la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	c) la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	c) la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	d) la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, se necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se ne ravvisa la necessità, l'importo del contributo finanziario comunitario;	
3. Forma e durata della convenzione di finanziamento	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni catalizzatrici 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 sessantadue mesi e quella minima è di trentasei mesi. Una proroga eccezionale di sei mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, ad esempio a causa di un eccezionale rallentamento dell'economia, debitamente giustificati dal beneficiario.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di sessantadue mesi o, in casi eccezionali, di sessantotto mesi.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni delle autostrade del mare 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 sessantadue mesi e quella minima è di trentasei mesi. Una proroga eccezionale di sei mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, ad esempio a causa di un eccezionale rallentamento dell'economia, debitamente giustificati dal beneficiario.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di sessantadue mesi o, in casi eccezionali, di sessantotto mesi.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è concesso in base a convenzioni di finanziamento. La durata massima di tali convenzioni non è di regola superiore a trentotto mesi. Una proroga eccezionale di sei mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, ad esempio a causa di un eccezionale rallentamento dell'economia, debitamente giustificati dal beneficiario.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di trentotto mesi o, in casi eccezionali, di quarantaquattro mesi.</p>	<p>Il contributo finanziario comunitario per le azioni di riduzione del traffico è concesso in base a convenzioni di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali convenzioni di regola non è superiore a sessantadue mesi e quella minima è di trentasei mesi. Una proroga eccezionale di sei mesi può essere concessa in caso di ritardi straordinari di attuazione, ad esempio a causa di un eccezionale rallentamento dell'economia, debitamente giustificati dal beneficiario.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di sessantadue mesi o, in casi eccezionali, di sessantotto 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 ventisei mesi, ma, su richiesta del beneficiario, può essere prorogata di altri ventisei mesi nell'ambito della dotazione finanziaria iniziale, se sono stati ottenuti risultati positivi nei primi dodici mesi dell'operazione.</p> <p>Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima stabilita di cinquantadue mesi.</p>

Tipo di azione	A. Azioni catalizzatrici Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	B. Autostrade del mare Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	C. Trasferimento modale Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)	D. Azioni di riduzione del traffico Articolo 5, paragrafo 1, lettera d)	E. Azioni comuni di apprendimento Articolo 5, paragrafo 1, lettera e)
4. Soglie contrattuali	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione catalizzatrice è di 30 milioni di tonnellate/km all'anno di trasferimento modale o di riduzione del traffico, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento;	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione delle autostrade del mare è di 200 milioni di tonnellate/km all'anno di trasferimento modale, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento;	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione di trasferimento modale è di 60 milioni di tonnellate/km all'anno di trasferimento modale, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento. Le azioni di trasferimento modale finalizzate a un trasferimento alle vie d'acqua interne saranno soggette a una soglia speciale di 13 milioni di tonnellate/km di trasferimento modale all'anno, o l'equivalente volumetrico, durante l'intero periodo dell'accordo di finanziamento.	La soglia minima indicativa della sovvenzione per ogni azione di riduzione del traffico è di 80 milioni di tonnellate/km o 4 milioni di veicoli/km all'anno di riduzione del traffico su strada, o l'equivalente volumetrico, da mantenere per tutta la durata dell'accordo di finanziamento.	La soglia minima indicativa di finanziamento per ogni azione comune di apprendimento è di 250 000 EUR.
5. Divulgazione	I risultati e i metodi delle azioni catalizzatrici sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori prassi, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.	I risultati e i metodi delle azioni delle autostrade del mare sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori prassi, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.	Non sono previste attività specifiche di divulgazione per le azioni di trasferimento modale.	I risultati e i metodi delle azioni di riduzione del traffico sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori prassi, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.	I risultati e i metodi delle azioni comuni di apprendimento sono divulgati ed è incentivato lo scambio di migliori prassi, come specificato nel programma di divulgazione, per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.»