

**Attenzione: libera traduzione** a cura di **Short Sea Shipping – Ufficio di Promozione** del documento "full call text 2005" pubblicato in data 24/11/2005 sul sito della Commissione Europea all'indirizzo [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide\\_proposers/call\\_2005\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide_proposers/call_2005_en.htm).

**L'Ufficio di Promozione non garantisce la correttezza ed esaustività delle informazioni riportate ed invita tutti gli interessati a fare riferimento al testo inglese disponibile sul sito del Programma Marco Polo all'indirizzo sopraindicato. Il Marco Polo help desk può essere contattato all'indirizzo mail [tren-marco-polo@cec.eu.int](mailto:tren-marco-polo@cec.eu.int).**

## **INVITO A PRESENTARE PROPOSTE PER AZIONI DI TRASFERIMENTO FRA MODI, AZIONI CATALIZZATRICI E AZIONI COMUNI DI APPRENDIMENTO DEL PROGRAMMA MARCO POLO<sup>1</sup>**

### **1. FINALITÀ E DESCRIZIONE GENERALE**

Il Consiglio europeo di Göteborg del 15 e 16 giugno 2001 ha posto il riequilibrio fra modi di trasporto al centro della strategia per lo sviluppo sostenibile. In mancanza di interventi decisivi, il trasporto totale di merci su strada in Europa è destinato ad aumentare del 50% entro il 2010, con un conseguente aumento del traffico merci internazionale su strada di circa 12 miliardi di tonnellate-chilometro all'anno per i Paesi EU 15<sup>2</sup>.

Nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"<sup>2</sup>, la Commissione ha proposto di adottare misure che dovrebbero riportare, entro il 2010, la suddivisione fra i diversi modi di trasporto ai livelli registrati nel 1998. Ciò costituirà la premessa di un'ulteriore evoluzione negli equilibri a partire dal 2010.

È stato necessario istituire un programma<sup>1</sup>, in seguito denominato "Programma Marco Polo" o "il Programma", volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci nella Comunità, nonché a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficienti e sostenibili. Per realizzare tale obiettivo il Programma dovrebbe prevedere azioni di sostegno destinate al settore del trasporto merci, a quello della logistica e ad altri settori collegati. Tali azioni dovrebbero contribuire a mantenere la suddivisione del traffico merci fra i diversi modi di trasporto ai livelli registrati nel 1998, contribuendo a trasferire il previsto aumento aggregato nel traffico merci internazionale su strada verso i trasporti marittimi a corto raggio, il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne, o verso una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile.

Il programma riguarda tutti i segmenti del mercato internazionale del trasporto merci. Il programma Marco Polo contempla tre tipi di azioni:

1) **azioni di trasferimento fra modi**, che devono puntare a dirottare quanto più traffico merci possibile, alle attuali condizioni di mercato, dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario o le vie navigabili interne. Nell'ambito di questo tipo di azione, viene concesso un aiuto per **l'avvio di nuovi servizi**, ma anche per **potenziare notevolmente i servizi esistenti**; tali azioni devono essere valide, ma non necessariamente innovative (devono infatti *semplicemente dirottare le merci dalla strada*), e quantificabili, per quanto possibile, in tonnellate-chilometro;

---

<sup>1</sup> 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"), GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

<sup>2</sup> COM(2001) 370 def

2) **azioni catalizzatrici**, che devono cambiare il modo di fare trasporto merci non su strada all'interno della Comunità. Nell'ambito delle azioni di questo tipo occorre **superare le barriere di mercato strutturali** esistenti nei trasporti merci europei ricorrendo ad un concetto altamente innovativo: si tratta cioè di *creare una vera innovazione*. Da parte dei richiedenti ciò può essere fatto in tre fasi: innanzitutto dev'essere definita con chiarezza la barriera, in seguito dev'essere presentata una soluzione altamente innovativa e infine dev'essere proposto un servizio di trasferimento del traffico tra modi di trasporto che abbia grosse potenzialità di crescita per il trasporto merci e che possa essere realizzato tempestivamente.

Per tutta la durata della sovvenzione comunitaria è previsto che i risultati vengano divulgati.

3) **azioni comuni di apprendimento**, che devono ampliare le conoscenze riguardo alla logistica nel settore merci, incentivando metodi e procedure avanzati di cooperazione nel comparto merci. Nell'ambito di questo tipo di azione vengono sovvenzionate le attività volte a migliorare la cooperazione e la condivisione del know-how: si tratta di una formazione reciproca per *far fronte ad un mercato dei trasporti e della logistica sempre più complesso*.

La Commissione invita pertanto le parti interessate a presentare proposte in merito ad azioni di trasferimento fra modi, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento per il comparto dei servizi di trasporto merci. Il bilancio disponibile nel quadro dell'invito è indicato al punto 3. Ai fini del presente invito si applicano le definizioni di cui all'appendice 1.

## 2. FONTE DI FINANZIAMENTO

Le azioni selezionate saranno finanziate sulla voce di bilancio 060207 Programma Marco Polo (B2-707).

## 3. IMPORTO GLOBALE STIMATO PER IL PRESENTE INVITO

L'importo globale stimato per il 2005 ammonta a 30,1<sup>3</sup> milioni di euro (cfr. anche il punto 7, "Programma di lavoro 2005").

## 4. CONDIZIONI FINANZIARIE

L'importo della sovvenzione è limitato

- per le azioni di trasferimento fra modi ad una percentuale massima del 30%,
- per le azioni catalizzatrici ad una percentuale massima del 35%,
- per le azioni comuni di apprendimento ad una percentuale massima del 50%,

per le spese globali ammissibili necessarie per conseguire gli obiettivi fissati e sostenute a seguito dell'azione. Tali spese possono beneficiare del contributo finanziario della Comunità nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione ("Percentuale massima della sovvenzione specifica per il tipo di azione").

Inoltre, solo per le azioni di trasferimento fra modi, la Commissione determina l'importo massimo del contributo comunitario in base alle tonnellate - chilometro trasferite dal trasporto su strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto su rotaia, alle acque navigabili interne o ad una combinazione di modi di trasporto nel cui ambito i percorsi su strada siano i più brevi possibile.

---

<sup>3</sup> Questa somma include anche il contributo EFTA\_EEA per il 2005 pari a 0,6 milioni di euro.

Inizialmente tale importo è fissato ad 1 euro per ogni 500 tonnellate - chilometro di merci trasferite dal trasporto su strada<sup>4</sup>.

Anche le spese per le infrastrutture ausiliarie possono beneficiare del contributo finanziario della Comunità, ma solo nell'ambito delle azioni di trasferimento fra modi e delle azioni catalizzatrici, purché tali spese siano marginali e a concorrenza della percentuale massima della sovvenzione specifica per il tipo di azione interessata indicata per le spese globali (cfr. sopra). Le misure riguardanti le infrastrutture si considerano "ausiliarie" se sono necessarie al conseguimento degli obiettivi fissati per l'azione, ma subordinate ad essi. Per "marginale" s'intende un importo massimo pari al 20% della sovvenzione totale richiesta per un'azione.

L'eventuale contributo ai costi per l'acquisizione di beni mobili<sup>5</sup> è subordinato all'obbligo di utilizzare tali beni per la durata del contributo, principalmente ai fini dell'azione, secondo quanto indicato nel contratto di sovvenzione ("accordo di sovvenzione").

Tutte le domande di contributo finanziario della Comunità devono essere espresse in euro. Il contributo alle azioni nell'ambito del programma Marco Polo viene concesso in base a contratti di sovvenzione che riprendono il contratto tipo sottoposto all'approvazione della Commissione. Tale accordo definirà anche i costi ammissibili e le modalità di pagamento. Nell'ambito dei negoziati in merito al contratto verrà richiesta anche una garanzia finanziaria a copertura del prefinanziamento (cioè degli anticipi) della Commissione.

Le soglie minime indicative di finanziamento per ciascuna azione finanziata sono contenute nel punto 6 "Criteri di ammissibilità specifici". Tali soglie sono diverse per ciascun tipo di azione.

La Commissione si riserva il diritto di concedere una sovvenzione comunitaria inferiore all'importo richiesto. Non saranno concessi finanziamenti superiori all'importo richiesto.

Un modello del contratto di convenzione ("accordo di convenzione") è disponibile sul sito web del programma Marco Polo alla pagina "Guidance for Proposers". L'indirizzo internet è indicato al capitolo 13.

**Nota bene:**

- (1) Le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione beneficiano del contributo finanziario della Comunità a condizione che il finanziamento comunitario venga definitivamente approvato (cfr. Art. 5(2), 6(4) e 7(3) del regolamento Marco Polo).
- (2) Per realizzare un trasferimento prolungato del traffico merci verso altri modi, le azioni proposte (trasferimento fra modi e catalizzatrici) dovranno essere economicamente redditizie al termine della sovvenzione. Per le azioni comuni di apprendimento la redditività economica non è un requisito essenziale, ma costituisce un fattore preferenziale (cfr. punto 10, "Criteri di aggiudicazione").
- (3) Per realizzare un trasferimento prolungato del traffico merci verso altri modi, le azioni proposte (trasferimento fra modi e catalizzatrici) dovranno essere economicamente redditizie al termine della sovvenzione. Per le azioni comuni di apprendimento la

---

<sup>4</sup> Peso netto cioè senza unità di carico, camion ecc. Non è perciò permesso includere i flussi di ritorno di camion e unità di carico vuote.

<sup>5</sup> Per beni mobili s'intendono, ad esempio, navi, chiatte, locomotrici, vagoni ferroviari e unità di carico.

redditività economica non è un requisito essenziale, ma costituisce un fattore preferenziale (cfr. punto 10, "Criteri di aggiudicazione").

- (4) L'azione non può in alcun caso avere la finalità o l'effetto di generare profitti per i beneficiari della sovvenzione nel periodo di durata del finanziamento comunitario.
- (5) La sovvenzione comunitaria può essere concessa in aggiunta ad altri finanziamenti pubblici se ciò non costituisce un aiuto di stato illegale e se la somma degli importi sovvenzionati non supera la quota massima ammessa per il contributo. Questa quota dipende dal tipo di azione: 30% per le azioni di trasferimento fra modi, 35% per le azioni catalizzatrici e 50% per le azioni comuni di apprendimento (V. inizio del capitolo 4). In ogni caso non è permesso richiedere un contributo finanziario dal programma Marco Polo per azioni già finanziate da altri progetti della Commissione Europea. Né può essere concesso un secondo contributo nell'ambito di altri progetti della Commissione Europea per azioni già oggetto di finanziamento nell'ambito del programma Marco Polo (divieto di doppio finanziamento).

## 5. CRITERI DI AMMISSIBILITÀ

I criteri di ammissibilità indicati di seguito definiscono l'ambito di applicazione dell'invito a presentare proposte e sono validi per i tre tipi di azioni interessate: trasferimento fra modi, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento.

### 5.1. Criteri di ammissibilità generali

- G1. **Unicità:** il richiedente deve chiaramente specificare il tipo di azione cui si riferisce il progetto che propone; è vietato indicare più tipi di azione nella stessa proposta.
- G2. **Servizi di trasporto:** la proposta deve riguardare prevalentemente servizi di trasporto nel contesto di mercato: in altri termini, non sono ammessi i progetti di infrastruttura, di ricerca e gli studi.
- G3. **Dimensione europea - Imprese:** ciascuna azione deve essere presentata da almeno due imprese indipendenti<sup>6</sup> stabilite in due diversi Stati membri o in uno Stato membro e in un paese terzo vicino.
- G4. **Dimensione europea - Spese:** il bilancio non finanzia i costi e le spese<sup>7</sup> generati al di fuori del territorio della Comunità o dei paesi terzi vicini che partecipano integralmente al programma<sup>8</sup>. Le persone fisiche e giuridiche stabilite al di fuori di tali Paesi non possono beneficiare dei finanziamenti nell'ambito del presente invito.

---

<sup>6</sup> Impresa indipendente: nel caso di due imprese, A e B, l'impresa A non può detenere il controllo di oltre il 50% di B e viceversa; le imprese A e B possono essere controllate, per non più del 50%, da una terza impresa C.

<sup>7</sup> Ciò significa in pratica che tutti i documenti comprovanti costi o spese devono indicare come luogo il territorio di uno dei Paesi pienamente partecipanti per essere ammissibili in un contratto di sovvenzione Marco Polo. Similmente anche il reddito derivante dall'azione può essere inserito nel business plan solo se generato nel territorio di uno dei Paesi pienamente partecipanti.

<sup>8</sup> Con riferimento al presente invito tali paesi sono i 25 Stati Membri e i seguenti paesi terzi:

- i Paesi dell'EFTA-EEA. Islanda, Lichtenstein e Norvegia; e
- i Paesi Terzi: Bulgaria, Croazia, Romania, Turchia e Andorra fatta salva la conclusione entro i tempi dei relativi accordi specifici fra l'Unione Europea e questi paesi per il Programma Marco Polo. Il sito del Marco Polo annuncerà la conclusione di tali accordi.

- G5. **Tipo di entità giuridica:** tutti i partecipanti al progetto devono essere persone giuridiche. Deve trattarsi di imprese commerciali pubbliche o private: in altri termini, gli enti pubblici non possono partecipare direttamente; le amministrazioni pubbliche possono comunque detenere anche il 100% di un'impresa partecipante. Le persone fisiche non possono beneficiare del finanziamento. Tali requisiti riguardano le imprese subappaltatrici. Lo stato di impresa commerciale può essere provato dalla presentazione di un numero di partita IVA o dall'iscrizione al registro delle imprese.
- G6. **Trasferimento di merci fra modi di trasporto:** le azioni devono puntare a dirottare il traffico merci dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, le vie navigabili interne o il trasporto su rotaia, oppure verso una combinazione di tali modalità di trasporto non su strada<sup>9</sup>.
- G7. **Avvio dell'azione:** l'azione deve avere inizio nel periodo compreso tra il 1 gennaio 2005 e il 31 dicembre 2006.

I progetti che riguardano puramente le infrastrutture non saranno finanziati. tuttavia mentre le misure riguardanti infrastrutture ausiliarie possono essere sovvenzionate per un importo massimo pari al 20% del finanziamento complessivo richiesto nell'ambito del presente invito. Le misure riguardanti le infrastrutture si definiscono "ausiliarie" se sono necessarie alla realizzazione degli obiettivi delle azioni di trasferimento fra modi di trasporto o delle azioni catalizzatrici, ma subordinate ad essi.

## 5.2. Motivi di esclusione

Sono esclusi dal beneficio delle sovvenzioni i richiedenti:

- a) che siano in stato di fallimento, liquidazione, amministrazione controllata, concordato preventivo, cessazione di attività o in ogni altra situazione analoga risultante da una procedura della stessa natura prevista da leggi e regolamenti nazionali, o abbiano in corso un procedimento di tal genere;
- b) nei confronti dei quali sia stata pronunciata una condanna, con sentenza passata in giudicato, per qualsiasi reato che incida sulla loro moralità professionale;
- c) che abbiano commesso in ambito professionale professionale, un errore grave, accertato con qualsiasi elemento documentabile dalle amministrazioni aggiudicatrici;
- d) che non siano in regola con gli obblighi relativi al pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali o con gli obblighi relativi al pagamento di imposte e tasse secondo la legislazione del paese in cui sono stabiliti, del paese dell'amministrazione aggiudicatrice o del paese dove deve essere eseguito l'appalto;
- e) nei confronti dei quali sia stata emessa una condanna, con sentenza passata in giudicato, per frode, corruzione, partecipazione a un'organizzazione criminale o qualsiasi altra attività illecita che leda gli interessi finanziari delle Comunità;

---

<sup>9</sup> Le azioni comuni di apprendimento devono almeno contribuire a o promuovere il conseguimento dell'obiettivo di trasferimento modale del programma Marco Polo.

- f) che, a seguito dell'aggiudicazione di un altro appalto o della concessione di una sovvenzione finanziati dal bilancio comunitario, siano stati dichiarati gravemente inadempienti nell'esecuzione, per inosservanza degli obblighi contrattuali;
- g) che si trovino in situazione di conflitto di interessi;
- h) che si siano resi colpevoli di false dichiarazioni nel fornire le informazioni richieste o non abbiano fornito tali informazioni.

**I richiedenti devono attestare di non trovarsi nelle situazioni descritte in questo punto. Il modulo per la dichiarazione del richiedente figura all'appendice 5 del presente invito.**

### **5.3. Sanzioni amministrative e finanziarie**

- i) Fatta salva l'applicazione di sanzioni contrattuali, i candidati, gli offerenti e i contraenti che abbiano rilasciato false dichiarazioni o siano stati dichiarati colpevoli di gravi inadempimenti contrattuali per inosservanza degli obblighi contrattuali nel quadro di un precedente appalto, sono esclusi dall'assegnazione di appalti e sovvenzioni finanziati dal bilancio comunitario per un periodo massimo di due anni a decorrere dalla constatazione dell'inadempienza, confermata previo contraddittorio con il contraente. Questo periodo può essere esteso a tre anni in caso di recidiva nei cinque anni che seguono la prima inadempienza. Ai candidati che si siano resi colpevoli di false dichiarazioni sono inoltre inflitte sanzioni finanziarie pari al 10% del valore totale della sovvenzione in corso di assegnazione. Ai contraenti dichiarati colpevoli di grave inadempienza contrattuale per inosservanza degli obblighi contrattuali sono parimenti inflitte sanzioni finanziarie pari al 10% del valore della sovvenzione in questione. Questa percentuale può essere elevata al 20% in caso di recidiva nei cinque anni che seguono la prima inadempienza.
- ii) Nei casi di cui al punto 5.2, lettere a), c), d) e f), i candidati o gli offerenti sono esclusi dall'assegnazione di appalti e sovvenzioni per un periodo massimo di due anni a decorrere dalla constatazione dell'inadempienza, confermata previo contraddittorio con il contraente. Nei casi di cui al punto 5.2, lettere b) ed e), i candidati sono esclusi dall'assegnazione di appalti e sovvenzioni per una durata minima di un anno e massima di quattro anni a decorrere dalla notifica della sentenza. Questo periodo può essere esteso a cinque anni in caso di recidiva nei cinque anni che seguono la prima inadempienza o la prima sentenza.
- iii) I casi di cui al punto 5.2, lettera e), riguardano:
  - a) i casi di frode di cui all'articolo 1 della convenzione relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità, stabilita con atto del Consiglio del 26 luglio 1995<sup>10</sup>;
  - b) i casi di corruzione di cui all'articolo 3 della convenzione relativa alla lotta contro la corruzione nella quale sono coinvolti funzionari delle Comunità europee o degli Stati membri dell'Unione europea, stabilita con atto del Consiglio del 26 maggio 1997<sup>11</sup>;
  - c) i casi di partecipazione a un'organizzazione criminale come definita all'articolo 2, paragrafo 1, dell'azione comune 98/733/JAI del Consiglio;<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> GU C 316 del 27.11.1995, pag. 48.

<sup>11</sup> GU C 195 del 25.6.1997, pag. 1.

<sup>12</sup> GU L 351 del 29.12.1998, pag. 1. Azione comune del 21 dicembre 1998 relativa alla punibilità della partecipazione a un'organizzazione criminale negli Stati membri dell'Unione europea.

- d) i casi di riciclaggio di capitali come definiti all'articolo 1 della direttiva 91/308/CEE del Consiglio<sup>13</sup>.

## 6. CRITERI DI AMMISSIBILITÀ SPECIFICI

Qualsiasi azione presentata nell'ambito del presente invito deve soddisfare, oltre a tutti i criteri generali indicati, anche agli appositi criteri specifici elencati di seguito.

### 6.1. Azioni di trasferimento fra modi

- M1. **Itinerario:** il percorso stradale dal quale vengono deviate le merci nell'ambito dell'azione interessata deve essere situato nel territorio di almeno due Stati membri dell'UE o sul territorio di almeno uno Stato membro dell'UE e di un paese terzo vicino.
- M2. **Durata:** l'azione deve conseguire gli obiettivi prefissati entro un massimo di 36 mesi.
- M3. **Soglia:** la soglia minima indicativa per il finanziamento di ciascuna azione è fissata a 500.000 euro, che equivalgono ad un trasferimento di 250 milioni di tonnellate-chilometro da realizzarsi nell'arco dell'intero periodo di durata dell'azione.

### 6.2. Azioni catalizzatrici

- C1. **Itinerario:** il percorso stradale dal quale vengono deviate le merci nell'ambito dell'azione interessata deve essere situato nel territorio di almeno due Stati membri dell'UE o sul territorio di almeno uno Stato membro dell'UE e di un paese terzo vicino.
- C2. **Durata:** l'azione deve conseguire gli obiettivi prefissati entro un massimo di 48 mesi.
- C3. **Soglia:** la soglia minima indicativa per il finanziamento di ciascuna azione è fissata a 1.500.000 euro.

### 6.3. Azioni comuni di apprendimento

- L1. **Durata:** l'azione deve conseguire gli obiettivi prefissati entro un massimo di 24 mesi.
- L2. **Soglia:** la soglia minima indicativa per il finanziamento di ciascuna azione è fissata a 250.000 euro.

## 7. PROGRAMMA DI LAVORO 2005

Il programma di lavoro per il 2005 è composto di due parti:

- una parte pluriennale definita nel testo del regolamento Marco Polo e
- una parte specifica per il 2005 che fissa le priorità politiche e gli stanziamenti per il presente invito.

Per ulteriori informazioni, consultare l'appendice 2.

---

<sup>13</sup> GU L 166 del 28.6.1991, pag. 77. Direttiva del 10 giugno 1991, modificata dalla direttiva 2001/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 dicembre 2001 (GU L 344 del 28.12.2001, pag. 76).

## 8. ITINERARIO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO<sup>14</sup>

Per le azioni di trasferimento fra modi e per le azioni catalizzatrici è necessario definire e presentare con chiarezza sia il vecchio percorso "stradale" sia il nuovo itinerario verso il quale è "trasferito" il traffico.

### 8.1 Concetto

Gli obiettivi complessivi del programma Marco Polo si possono così riassumere: ridurre la congestione stradale, migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci e potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in questo modo a realizzare un sistema di trasporti efficienti e sostenibili. A tal fine è necessario dirottare il traffico merci dalla strada verso i trasporti marittimi a corto raggio, il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne, o verso una combinazione di modi di trasporto nei quali i percorsi stradali siano i più brevi possibile.

Per ciascuna azione occorre in primo luogo descrivere l'intero itinerario (preferibilmente da porta a porta), cioè dal punto di ritiro iniziale della merce fino al tratto finale di distribuzione, eventualmente su strada. In un secondo momento si deve dimostrare quali parti della catena logistica/di trasporto debbano essere trasferite dalla strada verso i trasporti marittimi a corto raggio, il trasporto su rotaia e le vie navigabili interne.

### 8.2 Trasferimento fra modi

Il trasferimento del traffico da una modalità di trasporto ad un'altra dev'essere quantificato in tonnellate - chilometro (cfr. definizioni all'appendice 1) e calcolato principalmente in base al tragitto che la merce avrebbe fatto su strada se non fosse stata deviata verso le modalità di trasporto alternative consentite; in altri termini, **il calcolo del trasferimento modale si basa unicamente sul vecchio percorso "stradale" (per dettagli cfr. Appendice 3).**

**In alternativa per le merci leggere** i richiedenti possono utilizzare il volume equivalente alle tonnellate di merce trasportata espresso in m<sup>3</sup>. Ciò significa che 4 metri cubi-chilometro (m<sup>3</sup>km) saranno equivalenti a 1 tonnellata-chilometro (tkm), e tutti i calcoli e le cifre chiave devono essere presentati in analogia al caso delle tonnellate-chilometro.

Le modalità dettagliate di calcolo sono illustrate all'appendice 3.

### 8.3 Benefici ambientali (e sociali)

I benefici ambientali (e sociali) possono essere di natura quantitativa e qualitativa.

- Tra i benefici qualitativi dell'azione proposta potrebbe figurare, ad esempio, il fatto che il nuovo itinerario verso il quale è "trasferito" il traffico non attraversa zone densamente popolate e/o riserve naturali.
- Il calcolo dei benefici sotto il profilo quantitativo si basa sul **raffronto dei costi esterni legati al vecchio percorso "stradale" rispetto al nuovo itinerario scelto per il**

---

<sup>14</sup> In un primo momento le azioni comuni di apprendimento non devono riguardare un itinerario di trasporto; in questo capitolo vengono tuttavia trattati alcuni elementi, come i benefici ambientali, che potrebbero essere attinenti anche a questo tipo di azione.

**"trasferimento del traffico fra modi"**. Analogamente a quanto avviene per il trasferimento fra modi di trasporto (cfr. punto 8.2.), per questo calcolo valgono solo i benefici ottenuti sul territorio dei paesi che partecipano integralmente al programma Marco Polo.

Per informazioni più precise sulle modalità di calcolo e sulla presentazione dei benefici ambientali (e sociali) si prega di consultare l'appendice 3. Tali calcoli sono un elemento essenziale nell'ambito di ciascuna proposta presentata per questo invito.

#### **8.4 Assenza di distorsioni della concorrenza**

Le azioni non devono portare a distorsioni della concorrenza dannose per l'interesse comune nei mercati coinvolti, in particolare fra modi di trasporto alternativi o all'interno di un modo di trasporto alternativo.

### **9. CRITERI DI SELEZIONE**

Il richiedente deve disporre di fonti di finanziamento stabili e sufficienti per mantenere la sua attività per il periodo di realizzazione dell'azione o degli esercizi sovvenzionati e per partecipare al relativo finanziamento. Deve inoltre disporre delle competenze e qualifiche professionali richieste per condurre a termine l'azione proposta.<sup>15</sup>

#### **9.1 Capacità finanziaria del richiedente**

Il richiedente deve dimostrare la sua esistenza giuridica. Il richiedente deve dimostrare la capacità finanziaria di condurre a termine l'azione da sovvenzionare e fornisce i conti annuali relativi all'ultimo esercizio o, per gli enti pubblici, il bilancio annuale.

**N.B.** Prima di assegnare una convenzione di sovvenzione comunitaria, la Commissione verificherà, con l'aiuto di un revisore esterno, i dati finanziari presentati per la realizzazione dell'azione proposta.

#### **9.2 Capacità tecnica del richiedente**

Il richiedente deve disporre delle capacità tecniche e operative necessarie per condurre a termine l'azione da sovvenzionare nonché fornire i documenti richiesti (ad esempio curriculum vitae delle persone incaricate della realizzazione dell'azione).

Se per realizzare l'azione sono necessari servizi di terzi che non fanno parte del consorzio, il richiedente deve dimostrare di aver proceduto ad una selezione trasparente, oggettiva e non discriminatoria. Le imprese di proprietà pubblica soggette alle direttive comunitarie in materia di appalti pubblici devono conformarsi alle disposizioni delle suddette direttive.

### **10. CRITERI DI AGGIUDICAZIONE**

La Commissione sceglie le azioni e il tasso di cofinanziamento comunitario in base a una presentazione scritta. Tra le proposte ammissibili al finanziamento, solo le proposte che ottengono il

---

<sup>15</sup> Ciò deve essere accertato dalle coordinate complete del partner principale, della persona di contatto, di tutti gli altri partner del consorzio ed eventualmente di tutti i subappaltatori impegnati nell'azione. Esperienza e curriculum vitae di tutti i partner e le persone responsabili (documentati dagli allegati 4 e 5 della proposta). Cfr. capitolo 11 "II.2. Credibilità e redditività economica dell'operazione"

punteggio complessivo più alto sono prese in considerazione per l'eventuale finanziamento, entro i limiti del bilancio disponibile. Le sovvenzioni comunitarie sono concesse a concorrenza delle dotazioni di bilancio disponibili.

Le proposte saranno valutate in base al tipo di azione proposta nell'ambito di una valutazione interna del personale della Commissione. La graduatoria delle proposte avverrà di norma in base al punteggio totale ottenuto, e in caso di parità di tale punteggio, saranno confrontati fino ad ottenere una differenziazione i punteggi dei singoli criteri nell'ordine seguente: prima il criterio (a)<sup>16</sup>, poi il criterio (c)<sup>17</sup> ed in seguito il criterio (b). Ad esempio, nel caso in cui due proposte presentino il medesimo il punteggio totale e il medesimo giudizio per il criterio (a), ma i giudizi sul criterio (c) siano differenti, allora il criterio (c) determina la diversa posizione delle due proposte in graduatoria.

### **10.1. Azioni di trasferimento fra modi**

Alle azioni di trasferimento fra modi si applicano i seguenti criteri di valutazione:

A ciascuna proposta valutata viene attribuito un punteggio massimo di 100 punti, così ripartiti:

a1) Valore aggiunto europeo - Quantità di merci trasferita dalla strada: da 0 a 40 punti

b1) Credibilità e redditività economica dell'azione: da 0 a 30 punti

c1) Benefici ambientali: da 0 a 30 punti

Vengono inoltre esaminate le seguenti condizioni:

d1) Sono state evitate distorsioni inaccettabili della concorrenza: Sì / No

e1) La richiesta di finanziamento è giustificata.

Per poter accedere al finanziamento, le proposte devono ottenere un punteggio complessivo minimo di 60 punti e una soglia minima di 24 punti per il criterio (a1) e di 18 punti per ciascuno dei criteri (b1) e (c1), e avere ottenuto una risposta affermativa alla lettera (d1). Inoltre la somma richiesta (e1) dev'essere debitamente giustificata.

### **10.2. Azioni catalizzatrici**

Alle azioni catalizzatrici si applicano i seguenti criteri di valutazione:

A ciascuna proposta valutata viene attribuito un punteggio massimo di 100 punti, così ripartiti:

a2) Valore aggiunto europeo - Approccio innovativo per superare le barriere di mercato strutturali: da 0 a 40 punti

b2) Credibilità e redditività economica dell'azione: da 0 a 30 punti

---

<sup>16</sup> Nel caso debbano essere confrontate azioni di tipo diverso con uguale punteggio, vengono utilizzati i criteri a1 per le azioni di trasferimento tra modi, a2 per le azioni catalizzatrici e a3 moltiplicato per 4/3 per le azioni comuni di apprendimento. Notasi che il fattore di moltiplicazione è necessario per compensare i differenti punteggi massimi dei criteri a1 e a2 rispetto ad a3.

<sup>17</sup> Nel caso debbano essere confrontate azioni di tipo diverso con uguale punteggio, vengono utilizzati i criteri c1 per le azioni di trasferimento tra modi, c2 moltiplicato per 3/2 per le azioni catalizzatrici e d3 moltiplicato per 3 per le azioni comuni di apprendimento. Notasi che il fattore di moltiplicazione è necessario per compensare i differenti punteggi massimi dei criteri c1 e c2 e d3.

c2) Benefici ambientali: da 0 a 20 punti

d2) Piano di divulgazione: da 0 a 10 punti

Vengono inoltre esaminate le seguenti condizioni:

e2) Sono state evitate distorsioni inaccettabili della concorrenza: Sì / No

f2) La richiesta di finanziamento è giustificata.

Per poter accedere al finanziamento, le proposte devono ottenere un punteggio complessivo minimo di 60 punti e una soglia minima di 24 punti per il criterio (a2), di 18 punti per il criterio (b2) e di 12 punti per il criterio (c2), e avere ottenuto una risposta affermativa alla lettera (e2). Inoltre la somma richiesta (f2) dev'essere debitamente giustificata.

### **10.3. Azioni comuni di apprendimento**

Alle azioni comuni di apprendimento si applicano i seguenti criteri di valutazione:

a3) Valore aggiunto europeo - Rafforzamento della cooperazione e condivisione del know-how: da 0 a 30 punti

b3) Credibilità e metodologia dell'azione: da 0 a 30 punti

c3) Approccio innovativo: da 0 a 30 punti

d3) Benefici ambientali: da 0 a 10 punti

Vengono inoltre esaminate le seguenti condizioni:

e3) Sono state evitate distorsioni inaccettabili della concorrenza: Sì / No

f3) La richiesta di finanziamento è giustificata.

Per poter accedere al finanziamento, le proposte devono ottenere un punteggio complessivo minimo di 60 punti e una soglia minima di 18 punti per ciascuno dei criteri (a3), (b3) e (c3) e avere ottenuto una risposta affermativa alla lettera (e3). Inoltre la somma richiesta (e1) dev'essere debitamente giustificata.

Anche se la sostenibilità dell'operazione oltre il periodo di durata della sovvenzione CE (redditività economica) non è un requisito essenziale per le azioni comuni di apprendimento, costituirà un elemento preferenziale nel contesto del criterio di valutazione (b3).

## 11. PREPARAZIONE DELLA PROPOSTA

In questo e nei successivi punti vengono fornite istruzioni ai richiedenti per la presentazione delle domande.

L'obiettivo principale di una **proposta** è ottenere il finanziamento e dunque deve essere formulata in modo tale che il comitato di valutazione possa valutare tutti i criteri di ammissibilità, oltre che la qualità del tipo di azione presentata rispetto a tutti i criteri di valutazione applicabili. La proposta deve essere strutturata secondo le istruzioni indicate di seguito:

Una proposta completa deve essere composta da tre parti:

- I.** prospetto del progetto di una pagina (in formato A4) seguito da una dichiarazione del richiedente (su foglio A4), secondo i modelli forniti,
- II.** testo principale della proposta (lunghezza massima dieci facciate di fogli A4, dimensione del carattere 12),
- III.** allegati contenenti i documenti giustificativi delle dichiarazioni contenute nel testo principale.

Si sottolinea che il personale della Commissione tratterà sempre gli allegati (parte III) con la massima riservatezza. Nel processo di selezione il prospetto del progetto (parte I) verrà distribuito per informare tempestivamente altre parti al di fuori della Commissione che siano coinvolte nel processo di selezione, come il comitato del programma e il Parlamento europeo.

Alla conclusione della selezione, la Commissione si riserva il diritto di pubblicare i prospetti dei progetti.

Inoltre, il testo principale della proposta (parte II) verrà inviato in via riservata ai membri del comitato del programma, a scopo informativo. Punti specifici da trattare in maniera riservata nell'ambito del testo principale possono essere inseriti in un allegato speciale nella parte III.

Le proposte possono essere presentate in tutte le lingue ufficiali della Comunità; l'uso dell'inglese è tuttavia preferibile per agevolare le operazioni di valutazione.

### 11.0 Tutti i tipi di azione

In questo punto vengono elencati gli elementi comuni a tutti i tipi di azione: azioni di trasferimento fra modi, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento<sup>18</sup>.

#### 11.0.1. *Prospetto del progetto*

Il richiedente deve compilare un **modulo con il prospetto del progetto (una pagina)** per presentare gli elementi principali di cui ai punti **da I.1 a I.14** dell'azione proposta. Il modulo apposito è fornito all'appendice 4 del presente invito e può anche essere scaricato dal sito web del programma Marco Polo (per consultare l'indirizzo Internet cfr. punto 13).

Elenco dei principali elementi:

---

<sup>18</sup> Alcuni elementi principali potrebbero non applicarsi alle azioni comuni di apprendimento. In questo caso, dev'essere inserita la sigla "NA" (non applicabile).

**I.1** Titolo della proposta<sup>19</sup>

**I.2** Sigla della proposta<sup>20</sup>

**I.3** Tipo di azione per cui viene presentata la domanda (criterio di ammissibilità **GI**)

**I.4** Indirizzo completo del partner principale

**I.5** Nome della persona di contatto (aggiungere l'indirizzo completo se diverso da quello del partner principale).

**I.6** Nomi degli altri partner e paesi di provenienza.

**I.7** Idea del progetto (massimo 2000 caratteri).

**I.8** Itinerario completo del trasporto/logistica (massimo 500 caratteri).

**I.9** Nuova parte di itinerario verso cui viene effettuato il trasferimento del traffico (massimo 500 caratteri).

**I.10** Durata della sovvenzione comunitaria D (mesi)

**I.11** Trasferimento fra modi complessivo indotto per tutta la durata della sovvenzione CE  $F_{\text{shift}}$  (tkm)

**I.12** Benefici ambientali B (in €)

**I.13** Costo ammissibile globale dell'azione  $C_{\text{total}}$  (in €)

**I.14** Sovvenzione comunitaria richiesta S (in €)

**I.15** Efficienza ambientale  $R_s$

### ***11.0.2 Dichiarazione del richiedente***

Oltre al prospetto, il partner principale deve compilare e firmare una dichiarazione, secondo il modulo contenuto nell'appendice 5 del presente invito; il modello può anche essere scaricato dal sito web del programma Marco Polo (cfr. capitolo 13 per indirizzo Internet).

### **11.1 Azioni di trasferimento fra modi**

Questo punto si applica soltanto alle azioni di trasferimento fra modi.

## **II. Testo principale della proposta**

---

<sup>19</sup> Denominazione sintetica, ma chiara, dell'azione proposta. Questo elemento è importante per la gestione dei documenti e per l'analisi comparativa che il comitato di valutazione deve svolgere. Il titolo deve essere scelto con cura.

<sup>20</sup> La sigla della proposta (massimo 20 caratteri) deve rappresentare una pratica abbreviazione del titolo. Questo elemento è importante per la gestione dei documenti e per l'analisi comparativa che il comitato di valutazione deve svolgere. La sigla deve essere scelta con cura.

### **II.1** Descrizione dell'azione

Descrizione precisa del concetto del servizio nuovo o fortemente potenziato proposto, che tratti in particolare i seguenti elementi:

- II.1.1.** Criteri di ammissibilità generali da *G2 a G7* (cfr. punto 5). Riguardo al criterio *G3* è necessario indicare il rapporto di proprietà esistente tra tutte le imprese del consorzio.
- II.1.2.** Criteri di ammissibilità specifici da *M1 a M3* (cfr. punto 6.1); per il criterio *M3* è sufficiente un breve prospetto e la rappresentazione grafica del vecchio percorso "su strada" (la rappresentazione grafica va inserita all'allegato 1 della proposta).
- II.1.3.** Segmento o segmenti del comparto merci.
- II.1.4.** Quantità di merci trasferita (quantità complessiva e sviluppo nell'arco di durata della sovvenzione CE).

### **II.2** Credibilità e redditività economica dell'operazione

Descrizione dettagliata del consorzio e degli aspetti operativi e finanziari, in particolare:

- II.2.1.** Coordinate complete<sup>21</sup> del partner principale, della persona di contatto<sup>22</sup>, di tutti gli altri partner del consorzio ed eventualmente di tutti i subappaltatori impegnati nell'azione.
- II.2.2.** Esperienza e curriculum vitae di tutti i partner e le persone responsabili (documentati dagli allegati 4 e 5 della proposta).
- II.2.3.** Sviluppo del servizio sulla base del business plan e delle ricerche di mercato, compresa la giustificazione finanziaria della richiesta di sovvenzione (documentati dagli allegati 2, 3 e 6 della proposta)<sup>23</sup>. Indicazione del possibile utilizzo del servizio in termini di clienti potenziali e tipologie di carico previste in tutte le parti del nuovo itinerario verso il quale è trasferito il traffico (inclusi i carichi vuoti se ce ne sono). Nel caso di servizi misti merci-passeggeri devono essere inclusi nel business plan costi e ricavi per la parte merci e la parte passeggeri del servizio in modo da permettere la valutazione della situazione perdite/profitti. In ogni caso la sovvenzione comunitaria può essere richiesta unicamente per la parte merci.

### **II.3** Benefici ambientali

Descrizione dettagliata dei benefici per l'ambiente (cfr. appendice 3 dell'invito), con particolare riferimento a:

---

<sup>21</sup> Le coordinate complete devono contenere tutte le informazioni necessarie per consentire la consegna tempestiva e senza errori della corrispondenza; indicare anche il numero di telefono, di fax e l'indirizzo e-mail.

<sup>22</sup> **Il nome della persona di contatto (una sola) è essenziale** perché è la destinataria di tutta la corrispondenza relativa alla procedura di selezione. La persona in questione in genere lavora presso il partner principale del consorzio.

<sup>23</sup> Tutte le fonti di finanziamento: indicare come si prevede di finanziare il progetto nel suo complesso (mezzi propri, prestiti o altri finanziamenti pubblici). N.B.: la sovvenzione comunitaria può andare ad aggiungersi ad altri finanziamenti pubblici, a condizione che questi non costituiscano un aiuto di Stato illecito e purché la sovvenzione pubblica aggregata non superi la percentuale di sovvenzione massima dei costi ammissibili. Tale percentuale è in funzione del tipo di azione proposta (cfr. punto 4 "Condizioni finanziarie").

**II.3.1.** Presentazione dettagliata del vecchio percorso "su strada" e del nuovo itinerario verso il quale è stato "trasferito" il traffico.

**II.3.2.** Benefici ambientali (e sociali) sotto il profilo qualitativo. es. per aree e popolazioni particolarmente sensibili e per tratte stradali particolarmente congestionate. Per tutte le tratte di trasporto marittimo, indicazione del tipo di combustibile proposto (grado e contenuto di zolfo) e le tecnologie di abbattimento (delle emissioni) che si intendono utilizzare.

**II.3.3.** Benefici ambientali (e sociali) sotto il profilo quantitativo. Presentazione di un calcolo dettagliato dei benefici che ne consenta una verifica rapida da parte del comitato di valutazione (cfr. esempio fornito all'appendice 3 dell'invito)<sup>24</sup>.

#### **II.4.** Distorsione della concorrenza

È necessario dimostrare l'assenza di distorsioni della concorrenza attraverso una chiara delimitazione del servizio proposto rispetto ad altri **servizi non stradali di trasporto merci già esistenti**<sup>25</sup>. È inoltre di fondamentale importanza descrivere in modo veritiero l'impatto che il nuovo servizio sul nuovo itinerario verso il quale è stato "trasferito" il traffico avrà sulla **concorrenza che già utilizza il trasporto marittimo a corto raggio, la ferrovia o le vie marittime interne**.

#### **III.** Allegati<sup>26</sup>

**III.1** Pianta che rappresenti visivamente il vecchio percorso "su strada" e il nuovo itinerario verso il quale è stato "trasferito" il traffico (completa dell'indicazione dei tempi di transito).

**III.2** Cifre che diano un'indicazione dello sviluppo dell'attività (ad esempio, tonnellate-chilometro e perdite/profitti rispetto al tempo).

**III.3** *Business plan*, compresa una tabella contenente le cifre annue relative a tutta la durata della sovvenzione comunitaria più almeno un anno dopo la scadenza di tale periodo<sup>27</sup>.

**III.4** Rendiconto di esercizio più recente del partner principale, convalidato da un revisore esterno accreditato.

**III.5** Curriculum vitae della o delle persone responsabili del consorzio (generalmente uno o due per partecipante).

---

<sup>24</sup> **N.b.** È necessario fornire il calcolo completo di tutte le cifre chiave come descritte in appendice 3 illustrando le fasi principali del calcolo per facilitare la verifica. Non è sufficiente la stampa della pagina dei risultati del *Marco Polo Calculator* (cfr. sito del Programma Marco Polo), poiché non permette tale verifica. Nel caso di catene logistiche complesse può essere consigliabile creare un calcolo specifico da anettere alla proposta.

<sup>25</sup> Delimitazione possibile ad esempio attraverso la scelta di un diverso "vecchio percorso stradale" fra due punti A e B, un diverso segmento del mercato di trasporto merci e/o un differente elenco di clienti potenziali. La Commissione giudicherà caso per caso se la delimitazione è sufficiente.

<sup>26</sup> **Gli allegati da 1 a 5 sono obbligatori**, ma si raccomanda vivamente di fornire anche l'allegato 6. La presentazione di altri allegati è lasciata alla discrezione dei richiedenti.

<sup>27</sup> Il budget per l'azione deve avere entrate (incluso il contributo europeo richiesto e gli altri eventuali aiuti di stato) ed uscite in pareggio e deve mostrare chiaramente quali costi possono beneficiare del finanziamento della Commissione. Un modello del contratto di convenzione ("grant agreement") è disponibile sul sito del Programma Marco Polo alla pagina "Guidance for Proposer". L'indirizzo internet è indicato al capitolo 13.

**III.6** Risultati sintetici delle ricerche di mercato, comprese ad esempio eventuali lettere d'intenti, o ancora meglio, lettere d'impegno di potenziali clienti, *ciò aiuta la commissione giudicatrice a valutare la credibilità di una proposta.*

## **11.2 Azioni catalizzatrici**

Questo punto si applica soltanto alle azioni catalizzatrici.

Idealmente, ogni proposta relativa ad un'azione catalizzatrice dovrebbe articolarsi in tre fasi. Nella prima fase si dovrebbe definire con chiarezza la barriera di mercato strutturale per il trasporto merci nel settore del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario o per vie navigabili interne in Europa. Nella seconda fase si deve prendere una soluzione altamente innovativa per superare l'ostacolo o la barriera in questione e infine, nella terza fase, occorre proporre un servizio di trasferimento modale che abbia grosse potenzialità di crescita e di riproduzione per il trasporto merci e che possa essere realizzato tempestivamente. Si prega di notare che, poiché in genere i costi sono legati alla terza fase, le informazioni da presentare in tale fase sono praticamente identiche a quelle di una proposta di azione di trasferimento fra modi vera e propria. Tuttavia, in questo caso non si applica il limite teorico superiore di 1 euro per 500 tonnellate-chilometri.

**N.B.:** Se i richiedenti non sono in grado di definire con chiarezza la natura della barriera strutturale di mercato, sono vivamente invitati a **non** presentare una domanda nell'ambito di un'azione catalizzatrice<sup>28</sup>.

### **II. Testo principale della proposta**

#### **II.1 Descrizione dell'azione**

Descrizione precisa dell'approccio innovativo proposto per superare una determinata barriera di mercato strutturale in Europa, che abbia dimensione europea e che consenta di realizzare tempestivamente il trasferimento del servizio da un modo di trasporto ad un altro; la descrizione deve trattare in particolare i seguenti elementi:

**II.1.1.** Definizione della barriera di mercato strutturale per il trasporto merci per via marittima a corto raggio, su rotaia o per vie navigabili interne (se possibile, rappresentazione grafica nell'ambito dell'allegato 0 da inserire alla proposta).

**II.1.2** Soluzione innovativa per superare la barriera di mercato strutturale (se possibile, rappresentazione grafica nell'ambito dell'allegato 0 da inserire alla proposta).

**II.1.3** Criteri di ammissibilità generali da G2 a G7 (cfr. capitolo 5). Riguardo al criterio G3 è necessario indicare il rapporto di proprietà esistente tra tutte le imprese del consorzio.

**II.1.4** Criteri di ammissibilità specifici da C1 a C3 (cfr. punto 6.2); per il criterio C3 è sufficiente un breve prospetto e la rappresentazione grafica del vecchio percorso "su strada" (rappresentazione grafica da inserire come allegato 1 della proposta).

**II.1.5.** Segmento o segmenti del comparto merci.

---

<sup>28</sup> Per "**barriera di mercato strutturale**" s'intende qualsiasi ostacolo reale, non temporaneo né di natura regolamentare che impedisce il buon funzionamento della catena del trasporto merci (cfr. definizioni, all'appendice 1).

**II.1.6.** Quantità di merci trasferita (quantità complessiva e sviluppo nell'arco di durata della sovvenzione CE).

## **II.2** Credibilità e redditività economica dell'operazione

Descrizione dettagliata del consorzio e degli aspetti operativi e finanziari, in particolare:

**II.2.1.** Coordinate complete<sup>29</sup> del partner principale, della persona di contatto<sup>30</sup>, di tutti gli altri partner del consorzio ed eventualmente di tutti i subappaltatori impegnati nell'azione.

**II.2.2.** Esperienza e curriculum vitae di tutti i partner e le persone responsabili (documentati dagli allegati 4 e 5 della proposta).

**II.2.3** Sviluppo del servizio sulla base del *business plan* e delle ricerche di mercato, **compresa la giustificazione finanziaria della richiesta di sovvenzione** (documentati dagli allegati 2, 3 e 6 della proposta)<sup>31</sup>. Indicazione del possibile utilizzo del servizio in termini di clienti potenziali e tipologie di carico previste in tutte le parti del nuovo itinerario verso il quale è trasferito il traffico (inclusi i carichi vuoti se ce ne sono). Nel caso di servizi misti merci-passeggeri devono essere inclusi nel business plan costi e ricavi per la parte merci e la parte passeggeri del servizio in modo da permettere la valutazione della situazione perdite/profitti. In ogni caso la sovvenzione comunitaria può essere richiesta unicamente per la parte merci.

## **II.3** Benefici ambientali

Descrizione dettagliata dei benefici per l'ambiente (cfr. appendice 3 dell'invito), con particolare riferimento a:

**II.3.1.** Presentazione dettagliata del vecchio percorso "su strada" e del nuovo itinerario verso il quale è stato "trasferito" il traffico.

**II.3.2.** Benefici ambientali (e sociali) sotto il profilo qualitativo. es. per aree e popolazioni particolarmente sensibili e per tratte stradali particolarmente congestionate. Per tutte le tratte di trasporto marittimo, indicazione del tipo di combustibile proposto (grado e contenuto di zolfo) e le tecnologie di abbattimento delle emissioni che si intendono utilizzare.

**II.3.3.** Benefici ambientali (e sociali) sotto il profilo quantitativo. Presentazione di un calcolo dettagliato dei benefici che ne consenta una verifica rapida da parte del comitato di valutazione (cfr. esempio fornito all'appendice 3 dell'invito)<sup>32</sup>.

---

<sup>29</sup> Le coordinate complete devono contenere tutte le informazioni necessarie per consentire la consegna tempestiva e senza errori della corrispondenza; indicare anche il numero di telefono, di fax e l'indirizzo e-mail.

<sup>30</sup> **Il nome della persona di contatto (una sola) è essenziale** perché è la destinataria di tutta la corrispondenza relativa alla procedura di selezione. La persona in questione in genere lavora presso il partner principale del consorzio.

<sup>31</sup> **Tutte le fonti di finanziamento:** indicare come si prevede di finanziare il progetto nel suo complesso (mezzi propri, prestiti o altri finanziamenti pubblici). **N.b.:** la sovvenzione comunitaria può andare ad **aggiungersi** ad altri finanziamenti pubblici, a condizione che questi non costituiscano un aiuto di Stato illecito e purché la sovvenzione pubblica aggregata non superi la percentuale di sovvenzione massima dei costi ammissibili. Tale percentuale è in funzione del tipo di azione proposta (cfr. punto 4 "Condizioni finanziarie").

<sup>32</sup> **N.b.** È necessario fornire il calcolo completo di tutte le cifre chiave come descritte in appendice 3 illustrando le fasi principali del calcolo per facilitare la verifica. Non è sufficiente la stampa della pagina dei risultati del *Marco Polo Calculator* (cfr. sito del Programma Marco Polo), poiché non permette tale verifica. Nel caso di catene logistiche complesse può essere consigliabile creare un calcolo specifico da anettere alla proposta.

## II.4 Piano di divulgazione

Poiché su altri itinerari europei potrebbero esistere barriere di mercato analoghe, i richiedenti devono prevedere di divulgare le soluzioni proposte in un momento compreso nel periodo di durata della sovvenzione. Segue una breve descrizione del piano per l'informazione di tutte le parti interessate.

### II.4. Distorsione della concorrenza

È necessario dimostrare l'assenza di distorsioni della concorrenza attraverso una chiara delimitazione del servizio proposto rispetto ad altri **servizi non stradali di trasporto merci già esistenti**<sup>33</sup>. È inoltre di fondamentale importanza descrivere in modo veritiero l'impatto che il nuovo servizio sul nuovo itinerario verso il quale è stato "trasferito" il traffico avrà sulla **concorrenza che già utilizza il trasporto marittimo a corto raggio, la ferrovia o le vie marittime interne**.

## III. Allegati<sup>34</sup>

**III.0** Diagramma di flusso o altri grafici che rappresentino la barriera di mercato strutturale e la soluzione proposta.

**III.1** Pianta che rappresenti visivamente il vecchio percorso "su strada" e il nuovo itinerario verso il quale è stato "trasferito" il traffico (completa dell'indicazione dei tempi di transito).

**III.2** Cifre che diano un'indicazione dello sviluppo dell'attività (ad esempio, tonnellate-chilometro e perdite/profitti rispetto al tempo).

**III.3** *Business plan*, compresa una tabella contenente le cifre annue relative a tutta la durata della sovvenzione comunitaria più almeno un anno dopo la scadenza di tale periodo<sup>35</sup>.

**III.4** Rendiconto di esercizio più recente del partner principale, convalidato da un revisore esterno accreditato.

**III.5** Curriculum vitae della o delle persone responsabili del consorzio (generalmente uno o due per partecipante).

**III.6** Risultati sintetici delle ricerche di mercato, comprese ad esempio eventuali lettere d'intenti, o ancora meglio, lettere d'impegno di potenziali clienti, *ciò aiuta la commissione giudicatrice a valutare la credibilità di una proposta*.

## 11.3 Azioni comuni di apprendimento

---

<sup>33</sup> Delimitazione possibile ad esempio attraverso la scelta di un diverso "vecchio percorso stradale" fra due punti A e B, un diverso segmento del mercato di trasporto merci e/o un differente elenco di clienti potenziali. La Commissione giudicherà caso per caso se la delimitazione è sufficiente.

<sup>34</sup> **Gli allegati da 1 a 5 sono obbligatori**, ma si raccomanda vivamente di fornire anche l'allegato 6. La presentazione di altri allegati è lasciata alla discrezione dei richiedenti.

<sup>35</sup> Il budget per l'azione deve avere entrate (incluso il contributo europeo richiesto e gli altri eventuali aiuti di stato) ed uscite in pareggio e deve mostrare chiaramente quali costi possono beneficiare del finanziamento della Commissione. Un modello del contratto di convenzione ("grant agreement") è disponibile sul sito del Programma Marco Polo alla pagina "Guidance for Proposer". L'indirizzo internet è indicato al capitolo 13.

Questo punto si applica soltanto alle azioni comuni di apprendimento.

Idealmente, una proposta relativa ad un'azione comune di apprendimento deve almeno incentivare o contribuire a realizzare il trasferimento del traffico merci in Europa verso altri modi di trasporto, al fine di conseguire l'obiettivo globale del programma Marco Polo.

## II. Testo principale della proposta

### II.1 Descrizione dell'azione

Descrizione precisa del concetto di rafforzamento della cooperazione e condivisione del knowhow, che tratti in particolare i seguenti elementi:

**II.1.1.** Criteri di ammissibilità generali da *G2 a G7* (cfr. punto 5). Riguardo al criterio *G3* è necessario indicare il rapporto di proprietà esistente tra tutte le imprese del consorzio.

**II.1.2.** Criteri di ammissibilità specifici *L1 ed L2* (cfr. punto 6.3).

**II.1.3.** Descrizione dei miglioramenti a livello di cooperazione e/o descrizione del knowhow condiviso.

**II.1.4.** Presentazione del piano di formazione es.date degli eventi, programma, elenco dei principali relatori<sup>36</sup> almeno in forma di bozza (se possibile, inserita come allegato 1 della proposta).

### II.2 Credibilità e redditività economica dell'operazione

Descrizione dettagliata del consorzio e degli aspetti operativi e finanziari, in particolare:

**II.2.1.** Coordinate complete<sup>37</sup> del partner principale, della persona di contatto<sup>38</sup>, di tutti gli altri partner del consorzio ed eventualmente di tutti i subappaltatori impegnati nell'azione.

**II.2.2.** Esperienza e curriculum vitae di tutti i partner e le persone responsabili (documentati dagli allegati 4 e 5 della proposta).

**II.2.3** Sviluppo del servizio sulla base del *business plan* e delle ricerche di mercato, **compresa la giustificazione finanziaria della richiesta di sovvenzione** (documentati dagli allegati 2, 3 e 6 della proposta)<sup>39</sup>.

### II.3 Approccio innovativo

---

<sup>36</sup> I principali relatori elencati devono essere già stati almeno contattati e devono aver dato la propria disponibilità di massima per gli argomenti e le date previste.

<sup>37</sup> Le coordinate complete devono contenere tutte le informazioni necessarie per consentire la consegna tempestiva e senza errori della corrispondenza; indicare anche il numero di telefono, di fax e l'indirizzo e-mail.

<sup>38</sup> **Il nome della persona di contatto (una sola) è essenziale** perché è la destinataria di tutta la corrispondenza relativa alla procedura di selezione. La persona in questione in genere lavora presso il partner principale del consorzio.

<sup>39</sup> **Tutte le fonti di finanziamento:** indicare come si prevede di finanziare il progetto nel suo complesso (mezzi propri, prestiti o altri finanziamenti pubblici). **N.B.:** la sovvenzione comunitaria può andare ad **aggiungersi** ad altri finanziamenti pubblici, a condizione che questi non costituiscano un aiuto di Stato illecito e purché la sovvenzione pubblica aggregata non superi la percentuale di sovvenzione massima dei costi ammissibili. Tale percentuale è in funzione del tipo di azione proposta (cfr. punto 4 "Condizioni finanziarie").

Descrizione dettagliata dell'approccio innovativo proposto per ottenere il massimo impatto dell'azione comune di apprendimento in Europa.

#### **II.4 Benefici ambientali**

Descrizione dettagliata dei benefici ambientali per l'ambiente (cfr. appendice 3 dell'invito). Poiché in genere le azioni comuni di apprendimento non contribuiscono a trasferire direttamente il traffico merci da una modalità di trasporto ad un'altra, il richiedente è libero di presentare in quest'ambito qualsiasi effetto positivo per l'ambiente o la società.

#### **II.5. Distorsione della concorrenza**

Anche se la questione della distorsione della concorrenza riguarda principalmente il trasferimento fra modi e le azioni catalizzatrici, l'assenza di distorsioni della concorrenza potrebbe richiedere una delimitazione anche nel caso delle azioni comuni di apprendimento. Ciò dipende dalla specificità della proposta. Ai richiedenti si consiglia quantomeno di menzionare di aver dedicato la necessaria attenzione alla questione.

### **III. Allegati<sup>40</sup>**

**III.1.** Diagramma di flusso o altri grafici che rappresentino il piano di formazione. Bozza del programma, elenco dei relatori principali ecc.

**III.2.** Cifre che diano un'indicazione dello sviluppo dell'attività (ad esempio, numero di persone formate e perdite/profitti rispetto al tempo).

**III.3** *Business plan*, compresa una tabella contenente le cifre annue relative a tutta la durata della sovvenzione comunitaria più almeno un anno dopo la scadenza di tale periodo<sup>41</sup>.

**III.4** Rendiconto di esercizio più recente del partner principale, convalidato da un revisore esterno accreditato.

**III.5** Curriculum vitae della o delle persone responsabili del consorzio (generalmente uno o due per partecipante).

**III.6** Risultati sintetici delle ricerche di mercato, comprese ad esempio eventuali lettere d'intenti, o ancora meglio, lettere d'impegno di potenziali clienti, *ciò aiuta la commissione giudicatrice a valutare la credibilità di una proposta.*

Tutte le proposte **devono** indicare il nome, l'indirizzo, il numero di telefono, di fax e l'indirizzo e-mail della persona di contatto (una sola) alla quale verrà inviata tutta la corrispondenza relativa alla procedura di selezione. In genere la persona di contatto lavora presso il partner principale del consorzio.

---

<sup>40</sup> **Gli allegati da 1 a 5 sono obbligatori**, ma si raccomanda vivamente di fornire anche l'allegato 6. La presentazione di altri allegati è lasciata alla discrezione dei richiedenti.

<sup>41</sup> Il budget per l'azione deve avere entrate (incluso il contributo europeo richiesto e gli altri eventuali aiuti di stato) ed uscite in pareggio e deve mostrare chiaramente quali costi possono beneficiare del finanziamento della Commissione. Un modello del contratto di convenzione ("grant agreement") è disponibile sul sito del Programma Marco Polo alla pagina "Guidance for Proposer". L'indirizzo internet è indicato al capitolo 13.

## 12. PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA DI SOVVENZIONE

Le domande devono essere presentate secondo le modalità indicate separatamente al punto 11 per ciascun tipo di azione. Non è consentito presentare azioni diverse in un'unica proposta (cfr. punto 5 - Criteri di ammissibilità generali, criterio *GI*). La proposta deve essere completata nella sua interezza e deve contenere anche il bilancio proposto, secondo la struttura indicata. Per ogni domanda, il richiedente deve fornire **un originale firmato e cinque copie**.

La proposta deve avere un titolo sintetico o una sigla e le pagine devono essere numerate per ridurre al minimo il rischio di errori di gestione. Il richiedente ha il dovere di verificare che **l'originale e le copie siano identici ed integrali**.

La proposta presentata deve essere firmata dal partner principale, che deve apporre anche il proprio timbro, in calce al testo principale della proposta (prima degli allegati).

Per gli eventuali rendiconti di esercizio, gli originali serviranno solo in una fase successiva; in questa fase della procedura è possibile inviare fotocopie.

I candidati interessati ad ottenere le sovvenzioni comunitarie in questione sono invitati a inoltrare la loro proposta alla Commissione europea.

Le proposte possono essere:

**(a) inviate tramite lettera raccomandata o corriere<sup>42</sup> entro il termine di presentazione della domanda (fa fede il timbro postale) (cfr. punto 14, "Calendario")<sup>43</sup> all'indirizzo seguente:**

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Ref.: Marco Polo Programme – Call 2005  
DM 28, 0/91 Courier/archives  
B-1049 Brussels

**(b) depositate al servizio postale centrale della Commissione europea (direttamente o tramite un mandatario autorizzato dal candidato, compresi i corrieri privati)<sup>44</sup>, all'indirizzo seguente:**

European Commission  
Ref. : DG-TREN/Marco Polo Programme – Call 2005  
Courier Central  
Rue de Genève 1  
B-1140 Brussels

---

<sup>42</sup> N.b. i servizi di corriere sono trattati alla stregua degli uffici postali nazionali. Ai richiedenti si raccomanda di assicurarsi che la data della consegna al corriere sia indicata correttamente sulla busta (indicazione scritta o timbro) e sulla ricevuta. La ricevuta dev'essere conservata dai richiedenti come prova dell'invio.

<sup>43</sup> Ciò significa che la scadenza è rispettata nel caso in cui un richiedente porta la sua proposta all'ufficio postale della sua città e la spedisce con lettera raccomandata nel giorno in cui scade il termine di presentazione della domanda (il timbro con la data dev'essere chiaramente leggibile sulla busta e sulla ricevuta!). In ogni caso è **sconsigliato** attendere il giorno di scadenza del termine per l'invio.

<sup>44</sup> **Attenzione:** ciò significa che la proposta deve arrivare all'indirizzo della Commissione indicato al più tardi alle ore 16.00 del giorno in cui scade il termine di presentazione della domanda; i richiedenti devono essere in grado di dimostrare data e ora.

**al più tardi alle ore 16.00** (ora di Bruxelles) del giorno in cui scade il **termine di presentazione delle domande** (cfr. punto 14 "Calendario"). In questo caso, per attestare l'avvenuto deposito della proposta viene rilasciata una ricevuta recante la data , l'ora, e la firma del funzionario del suddetto servizio al quale sono stati consegnati i documenti.

**Le domande pervenute alla Commissione dopo il termine indicato non saranno prese in considerazione.**

**Non è consentito il deposito della documentazione presso la direzione generale dell'Energia e dei trasporti (né direttamente né tramite qualsiasi mandatario autorizzato dal candidato, compresi i corrieri privati).**

Le proposte devono essere presentate in busta chiusa, inserita in una seconda busta anch'essa chiusa. Le due buste saranno sigillate e la busta interna deve recare la seguente dicitura:

**Call for Proposals  
TREN/G3/SUB/03-2005**

**Marco Polo Programme**

**NOT TO BE OPENED BY THE POSTAL SERVICE**

DM 28, 0/91 Courier/archives

Qualora vengano utilizzate buste autoadesive, devono essere sigillate con nastro adesivo sul quale viene apposta trasversalmente la firma del mittente.

A prescindere dal tipo di invio prescelto, è consigliabile inviare contestualmente il modulo relativo al prospetto del progetto (parte I della proposta integrale), debitamente compilato, per fax o per e-mail al segretariato indicato al punto 13 per confermare l'invio della documentazione. L'invio di tale fax o mail **non** è obbligatorio.

### 13. SEGRETARIATO PER INFORMAZIONI E ASSISTENZA

Le domande **non devono** essere inviate a questo indirizzo (cfr. punto precedente). L'indirizzo indicato di seguito riguarda unicamente i servizi di informazione e assistenza forniti dall'Help desk del programma Marco Polo.

#### European Commission - **Marco Polo Help Desk**

Directorate-General for Energy and Transport

Directorate G – Unit G3 “Motorways of the Sea and Intermodality”

#### **Ref.: Call for Proposals 2005**

Rue de Mot/De Motstraat 28

B-1040 Brussels

Tel: (32-2) 2996448

Fax: (32-2) 2963765

E-mail: [tren-marco-polo@cec.eu.int](mailto:tren-marco-polo@cec.eu.int)

**Internet:** [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm)

### 14. CALENDARIO

<b>Termine di presentazione delle domande</b>	<b>30 gennaio 2006</b>
Data di apertura del primo lotto di domande	10 febbraio 2006
Data prevista per la apertura del secondo lotto di domande	17 febbraio 2006
Data prevista per il Rapporto sulla Valutazione da parte della Commissione Valutatrice	metà aprile 2006
Periodo previsto per il processo di co-decisione con gli Stati Membri e il Parlamento (secondo le regole della comitologia)	maggio/giugno 2006
Data prevista per la notifica ai richiedenti e inizio delle trattative per il contratto	luglio 2006
Data prevista per il completamento della selezione	luglio 2006
Data prevista per la firma dei contratti di sovvenzione comunitaria	da agosto 2006 in poi

Ai fini del presente invito si applicano le seguenti definizioni:

- 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) "azione di trasferimento fra modi": qualsiasi azione intesa, in maniera diretta 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;
- c) "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; 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;
- d) "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;
- e) "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"; **non applicabile al presente invito.**
- f) "misura preparatoria": qualsiasi azione che prepara un'azione catalizzatrice, come studi di fattibilità tecnica, operativa o finanziaria e prove di attrezzatura; **non applicabile al presente invito.**
- g) "consorzio": qualunque accordo in base al quale almeno due imprese eseguono congiuntamente un'azione condividendone i rischi;
- h) "impresa": qualunque soggetto che svolga un'attività economica, indipendentemente dalla sua forma giuridica e dalle sue fonti di finanziamento;
- i) "ausiliaria": qualsiasi attività necessaria, benché subordinata, al raggiungimento degli obiettivi delle "azioni di trasferimento fra modi" o delle "azioni catalizzatrici";
- j) "tonnellata - chilometro": il trasporto di una tonnellata di merci, o il suo equivalente volumetrico<sup>46</sup>, per la distanza di un chilometro;

---

<sup>45</sup> Insieme completo di definizioni copiato dal regolamento Marco Polo GU L196, 03.08.2003, p 1.

<sup>46</sup> Il trasferimento modale di 4 metri cubi-chilometro (m<sup>3</sup>km) sarà equivalente a quello di 1 tonnellata-chilometro (tkm) di merce, cioè 4 m<sup>3</sup>km equivalgono a 1 tkm. Cfr. spiegazione al capitolo 8.2.

k) "paese terzo vicino": qualunque Stato non membro dell'Unione europea o candidato all'adesione all'Unione europea che ha una frontiera comune con l'Unione europea o che si affaccia su un mare chiuso o semichiuso confinante con l'Unione europea.

Il programma di lavoro per il 2005 del programma Marco Polo è composto di due parti: una parte pluriennale e una parte specifica per il 2005.

### **1. Parte pluriennale**

La parte pluriennale è indicata nel testo stesso del regolamento Marco Polo e rimane dunque invariata finché rimane valida l'attuale versione del regolamento<sup>47</sup>. Questa parte rappresenta il punto di partenza di altri punti del presente invito ed è parte integrante di quest'ultimo.

### **2. Parte specifica relativa al 2005**

Per quanto riguarda la parte specifica per il 2003, si applicano le disposizioni indicate di seguito, che vanno pertanto ad aggiungersi alla parte pluriennale valida per il presente invito:

a) il bilancio disponibile ammonta a 30.1<sup>48</sup> milioni di euro, con i quali la Commissione prevede di finanziare un massimo di trenta (30) progetti (cfr. anche i capitoli 2 e 3). È stata prevista inoltre la somma di 400.000 € per compiere la valutazione obbligatoria di metà-periodo del Programma Marco Polo e la valutazione a posteriori del Programma PACT. Devono inoltre essere considerate le spese amministrative, in particolare quelle per incontri, informazione, pubblicazioni e altre voci amministrative.

b) le priorità del programma di lavoro del 2004 sono state portate avanti nel 2005 per offrire ai paesi EU 25 più i Paesi terzi pienamente partecipanti opportunità simili a quelle offerte ai paesi EU 25.

#### **2.1 Obiettivi politici prioritari per le azioni di trasferimento fra modi**

Non ci sono obiettivi politici prioritari per queste azioni.

#### **2.2. Obiettivi politici prioritari per le azioni catalizzatrici**

- Servizi di trasporto merci marittimi intraeuropei, che devono rispettare almeno una delle seguenti condizioni:
  - servizio di qualità che faccia concorrenza al trasporto su strada;
  - controllo integrato centralizzato dei servizi e offerta di un servizio "porta a porta";
  - qualità elevata in termini di puntualità, informazione del cliente e trasbordo;
  - superamento delle barriere geografiche naturali, come le Alpi o i Pirenei o quelle costituite dall'attraversamento del Mar Baltico o del Mare Adriatico.

---

<sup>47</sup> (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), GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

<sup>48</sup> La somma comprende il contributo EFTA-EEA per il 2005 pari a 0.6 milioni di euro. La somma potrebbe aumentare leggermente in caso gli accordi specifici fra L'Unione Europea e Bulgaria e/o Croazia e/o Romania e/o Turchia e/o Andorra siano conclusi in tempo (cfr. anche criterio di ammissibilità G4 al capitolo 5).

- Servizi ferroviari interamente interoperabili, che devono rispettare almeno una delle seguenti condizioni:
  - servizio di qualità che faccia concorrenza al trasporto su strada;
  - controllo integrato centralizzato dei servizi e offerta di un servizio "porta a porta";
  - garanzia del rispetto degli orari di partenza e di arrivo;
  - sistema di indennizzo in caso di scarsa qualità;
  - interoperabilità applicata, a livello internazionale, delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza o informazione.
  
- Servizi per vie navigabili interne integrati al trasporto su rotaia o marittimo, che devono rispettare almeno una delle seguenti condizioni:
  - servizio di qualità che faccia concorrenza al trasporto su strada;
  - controllo integrato centralizzato dei servizi e offerta di un servizio "porta a porta";
  - ottimizzazione del trasbordo ad altri modi di trasporto a livello di efficacia dei costi, velocità di manipolazione delle merci e tecnologie dell'informazione.
  
- Servizi di trasporto che trasferiscano il traffico merci dalla strada verso una combinazione di trasporti marittimi a corto raggio, trasporti ferroviari e vie navigabili interne in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile, che devono rispettare almeno una delle seguenti condizioni:
  - servizio di qualità che faccia concorrenza al trasporto su strada;
  - controllo integrato centralizzato dei servizi e offerta di un servizio "porta a porta";
  - ottimizzazione del trasbordo ad altri modi di trasporto a livello di efficacia dei costi, velocità di manipolazione delle merci e tecnologie dell'informazione.

### **2.3 Obiettivi politici prioritari per le azioni comuni di apprendimento**

- Azioni comuni di apprendimento, compresa la formazione reciproca, che trattano almeno uno dei seguenti temi:
  - adeguamento di metodi e procedure nei sistemi di trasporto per far fronte alle odierne esigenze del settore logistico;
  - perfezionamento delle procedure e dei metodi nei porti marittimi ed interni;
  - cooperazione tra il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne e/o con il trasporto marittimo a corto raggio e/o il trasporto su strada;
  - integrazione del trasporto per vie navigabili interne nella catena logistica (concetto di servizio "porta a porta");

- nuovi modelli di cooperazione e gestione delle capacità nel settore ferroviario;
- perfezionamento della tariffazione, delle procedure e dei metodi nei terminal;
- centri di formazione europei;
- riduzione dei danni derivanti dal trasporto e prevenzione di furti e/o manomissioni
- azioni volte ad aumentare la domanda di trasporto non su strada;
- azioni tese a far comprendere meglio ai trasportatori il concetto di trasporto merci intermodale;
- azioni mirate a migliorare l'integrazione dei nuovi Stati Membri nella catena logistica

**Nota: le appendici 3 e 4 sono disponibili in inglese all'indirizzo internet**

*[http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide\\_proposers/call\\_2005\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide_proposers/call_2005_en.htm).*

***Si ricorda che la presente è una libera traduzione a cura di Short Sea Shipping – Ufficio di Promozione del documento "full call text 2005" pubblicato in data 24/11/2005 sul sito della Commissione Europea all'indirizzo***

*[http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide\\_proposers/call\\_2005\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide_proposers/call_2005_en.htm).*

***L'Ufficio di Promozione non garantisce la correttezza ed esaustività delle informazioni riportate ed invita tutti gli interessati a fare riferimento al testo inglese disponibile sul sito del Programma Marco Polo all'indirizzo sopraindicato. Il Marco Polo help desk può essere contattato all'indirizzo mail [tren-marco-polo@cec.eu.int](mailto:tren-marco-polo@cec.eu.int).***

**Eventuali errori nella presente traduzione possono essere segnalati via mail a [info@shortsea.it](mailto:info@shortsea.it)**