

Logistica. Rivisto il programma «Marco Polo» per ridurre il traffico su gomma

Trasporti e ambiente, Bruxelles punta al rilancio

Più erogazioni alle Pmi affinché scelgano mezzi alternativi

PAGINA A CURA DI
Maria Adele Cerizza

Il Programma Marco Polo II (lo strumento finanziario della Ue volto a ridurre la congestione stradale nell'ambito di una politica comunitaria sostenibile in materia di trasporti) non sta realizzando completamente gli obiettivi stabiliti in fatto di trasferimento modale e riduzione del traffico merci. Marco Polo, nei mesi scorsi, è stato infatti oggetto di una valutazione indipendente da cui è emerso che finora è stato impegnato solo il 73% della dotazione disponibile.

I risultati sia del secondo invito a presentare proposte nell'ambito del programma "Marco Polo II", pubblicato nel 2008, sia della valutazione esterna di "Marco Polo I", indicano che il programma non raggiungerà l'obiettivo di ridurre o trasferire ad altre tipologie di trasporto una parte sostanziale del previsto aumento totale del traffico merci internazionale su strada in Europa, come prevede la base giuridica.

Troppo complesse e non trasparenti - sostengono gli esperti - le tappe formali di valutazione delle proposte e le procedure da seguire prima della firma dei contratti; eccessivamente lungo il periodo di tempo che intercorre fra i negoziati contrattuali e la firma del contratto. Il programma va quindi semplificato, aumentandone la visibilità.

Da queste considerazioni è emersa la decisione di modificare l'attuale base giuridica del programma, costituita dal regolamento (CE) n.1692 del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II") e abroga il regolamento (CE) n. 1382/2003 (Marco Polo I).

La proposta, presentata dalla Commissione il 10 dicembre scorso, contiene quattro tipi di modifiche: in primo luogo, quelle intese a facilitare la partecipazione delle piccole imprese; poi quelle volte ad abbassare le soglie di tonnellate per chilometro ammissibili; quindi quelle miranti ad aumentare l'intensità del finanziamento; infine, quelle per semplificare le procedure del programma.

Tali modifiche mirano soprattutto a potenziare l'efficacia

del programma in termini di riduzione o spostamento dalla strada ad altre modalità di trasporto di tonnellate per chilometro, allo scopo di conseguire gli obiettivi stabiliti nella base giuridica. Le misure specifiche puntano a stimolare la presentazione di domande di finanziamento aumentando la partecipazione delle piccole imprese, in particolare delle società di navigazione interna, abbassando le soglie di ammissibilità, aumentando l'intensità delle sovvenzioni e semplificando le procedure amministrative del programma.

Nel presentare la proposta di modifica la Commissione ha sottolineato che, in assenza di un'azione risolutiva, il trasporto merci complessivo su strada in Europa potrebbe crescere di oltre il 60% entro il 2013. L'effetto sarebbe un aumento di merci su gomma pari 20,5 miliardi di tonnellate/km l'anno, con effetti negativi in termini di ulterio-

ri costi per infrastrutture stradali, incidenti, congestione del traffico, inquinamento locale e globale, danni ambientali e inaffidabilità della catena di approvvigionamento e delle attività logistiche.

Per far fronte a questo aumento è necessario utilizzare più di quanto si faccia attualmente il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto per ferrovia e per vie d'acqua interne e incentivare nuove poderose iniziative del settore dei trasporti e della logistica per promuovere nuovi approcci e l'impiego d'innovazioni tecniche in tutti i modi di trasporto e nella loro gestione.

Secondo le conclusioni della valutazione d'impatto, una revisione mirata della base giuridica tramite l'attuazione delle misure proposte apporterà un valore aggiunto considerevole poiché:

- migliorerà l'efficacia del programma in termini di tonnellate per chilometro ridotte o trasferite ad altri tipi di trasporto;
- conseguirà una distribuzione più equilibrata del trasferimento modale e della riduzione del traffico fra diversi tipi di trasporto e varietà di progetti;
- semplificherà la base giuridica e la gestione del programma, riducendo i costi e gli oneri amministrativi, attraendo così un maggior numero d'impresе, anche quelle di piccole dimensioni che attualmente sono dissuase dalla complessità del programma o non sono attrezzate per gestirla;
- avrà ripercussioni positive in termini di distribuzione multidimensionale degli effetti.

GLI OBIETTIVI PER IL 2009

L'invito di «Marco Polo II»

Le principali istruzioni applicative pubblicate sulla Guue n. C 33 del 10 febbraio 2009

Interventi finanziabili

■ Nel 2009 otterranno erogazioni: azioni di trasferimento fra modalità differenti, autostrade del mare, azioni di riduzione del traffico, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento

Destinatari

■ Destinatari dei finanziamenti: due organizzazioni, in partenariato tra loro, provenienti dai Paesi Ue, area See (Norvegia, Islanda e Liechtenstein) e Croazia

Budget

■ Sono disponibili risorse per 62 milioni di euro. Il contributo della Ue andrà da un minimo del 35% a un massimo del 50% dei costi eligibili

Scadenza

■ I progetti finanziabili devono essere presentati entro l'8 maggio 2009

Indirizzi utili

■ Per maggiori informazioni si può contattare l'helpdesk del programma «Marco Polo» (ecaci-marco-polo-helpdesk@ec.europa.eu) o fax: (32-2) 297 95 06.)

http://ec.europa.eu/transport/marco-polo/calls/2009_en.htm
Il sito Internet di Marco Polo