



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



Innovation and Networks Executive Agency (INEA)  
European Commission

## National Info-day Bandi CEF 2016

### Il ruolo dello Stato Membro e il contratto di sovvenzione *“Grant Agreement”*

Roma

8 Novembre 2016

***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti***

*Direzione Generale per lo sviluppo del territorio , la programmazione ed i progetti internazionali*

*Divisione IV- Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali*



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## Agenda

- Introduzione: normativa di riferimento
- Bandi CEF– risorse disponibili e punti di attenzione
- Procedura di validazione da parte dello Stato Membro
- Tempistiche
- Dichiarazione di responsabilità *new!*
- Il *Grant Agreement*

## Introduzione: normativa di riferimento

## **Normativa di riferimento:**

- Regolamento TEN-T n.1315/2013
- Regolamento finanziario CEF n. 1316/2013

## **I Corridoi:**

lo strumento per l'implementazione coordinata della rete centrale è rappresentato dai corridoi. Questi ultimi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale focalizzandosi su:

- integrazione modale,
- interoperabilità
- sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.

Includono i nodi urbani, i porti marittimi, gli aeroporti ed i loro accessi. Coinvolgono almeno due Stati membri ed includere tre modalità di trasporto, tra cui eventualmente, le Autostrade del Mare

# I 9 Corridoi multimodali



TENtec



## Prolungamento dei corridoi



In relazione al prolungamento verso i Balcani occidentali, si sottolinea l'importanza dei **collegamenti orizzontali** con particolare attenzione a quelli marittimi tra il corridoio Scandinavo Mediterraneo e Baltico Adriatico con i corridoi Mediterraneo e Oriente/Med orientale

L'Italia ha espresso inoltre più volte l'intenzione a supportare il **prolungamento del corridoio Baltico Adriatico lungo la dorsale adriatica** fino al nodo di Bari in modo da favorire i suddetti collegamenti orizzontali anche in considerazione degli impatti favorevoli sullo sviluppo della macro regione Adriatico Ionica



- **Revisione della rete globale avvenuto a fine 2015**

(Riferimento normativo: art.49 comma 4 lettere a), b), c) del Regolamento 1315/2013)

Introduzione di nuovi nodi (porti, interporti, aeroporti, RRT) e aggiornamento dello stato delle sezioni della rete

- **Aggiornamento fornito nel gruppo esperti del 28/9/16**

La Commissione europea ha fornito agli esperti un aggiornamento sul processo di revisione degli allegati I e II del regolamento TEN-T.

La procedura di consultazione interna alla CE è stata completata avviando l'adozione dell'atto delegato. L'atto delegato sarà soggetto ad un periodo di consultazione di due mesi presso il Parlamento europeo e il Consiglio.

L'atto delegato dovrebbe entrare in vigore **all'inizio del 2017.**

**Tra le modifiche proposte dall'Italia figura l'inclusione del porto di Catania nella rete globale.**

## Estensione delle reti ai paesi vicini

La Commissione europea ha presentato un aggiornamento anche sul processo di sviluppo delle mappe dei paesi di vicinato.

Il processo in corso porterà alla definizione della rete centrale in Turchia e nei paesi del partenariato orientale.

In particolare, è stato trovato l'accordo per la definizione della rete stradale "core" tra l'Armenia e la Georgia.

Lo stesso approccio, come avvenuto per i Balcani occidentali lo scorso anno sarà tradotto in atti delegati.

Per quanto riguarda i paesi euro-mediterranei, è in corso il processo per la definizione della rete globale ma in questa fase non si hanno ancora risultati concreti. **L'Italia guarda con favore alla identificazione di queste reti per la posizione strategica dell'area del Mediterraneo**



- **Revisione della rete centrale**

Come previsto dal Regolamento 1315/2013 l'avvio della revisione della core network è atteso per il **2023** a cui seguirà il processo di co-decisione che porterà all'entrata in vigore delle reti indicativamente intorno al 2027.

**Nel 2017:**

- si lavorerà alla terza generazione dei piani di lavoro dei corridoi
- si darà seguito e continuità ai progetti transfrontalieri in corso
- si darà avvio all'identificazione di una pipeline realistica di progetti per il futuro periodo di programmazione 2021-2027
- si attenderanno gli esiti della revisione di metà periodo effettuata dalla Commissione europea con la conseguente riallocazione di risorse non utilizzate ottimamente

## Bandi CEF– risorse disponibili e punti di attenzione

# Le risorse che l'Europa mette in campo per il 2014-2020 The Connecting Europe Facility (CEF)

*Il fondo a favore della connettività delle reti energetiche,  
infrastrutturali e informatiche vale per i trasporti*

- **Trasporto:** **€ 24,02 mld di euro** <sup>1</sup>  
*(di cui €11.3mld di Fondi di Coesione a  
cui l'Italia non è eleggibile )*

*Precedente budget TEN-T 2007-2013: **8,013 MLD €**;*

1 di cui solo il 5% destinato alla rete globale, tale importo è stato ridotto a seguito dell'approvazione del Regolamento Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS)



L'accesso ai contributi CEF avviene secondo procedure di gara tra tutti gli Stati membri, a differenza di quanto avviene con il FESR i cui fondi sono pre-assegnati a ciascun paese.

Il bandi TEN-T sono caratterizzati da una sempre crescente **competitività** dovuta all' aumento dei paesi membri della UE, dal miglioramento della capacità di presentare progetti di elevato valore europeo e, soprattutto dalla non proporzionale crescita del budget.

Per ciascun progetto ammesso a co-finanziamento, **lo Stato interessato deve reperire le risorse nazionali** necessaria a integrare il costo del progetto, in un rapporto che oscilla tra il 20-30% a carico della UE e i **l'80-70% a carico dello stesso Stato membro**.

**Tali risorse, seppur preziose, non sono sufficienti a realizzare l'implementazione delle reti e dei corridoi**

## Bandi CEF 2014

- La Commissione UE ha approvato 33 progetti italiani su 83 presentati dall'Italia, con un contributo accordato pari a circa **1.242** milioni di euro.
- L'Italia si è posizionata al terzo posto tra i maggiori beneficiari di contributi di questo primo bando CEF, il più ampio in termini finanziari, negli ultimi 20 anni di storia dei finanziamenti dell'Unione europea dei progetti TEN-T.
- Il numero di proposte ricevute (681 in totale) è stato molto superiore alla disponibilità finanziaria. Grande attenzione è stata posta su progetti chiave di elevato valore aggiunto europeo: progetti transfrontalieri, eliminazione di colli di bottiglia e principali collegamenti mancanti.

## Bandi CEF 2015

- L'Italia ha presentato 41 progetti eleggibili per costi complessivi pari a 272,9 milioni di euro;
- tra essi **12 progetti** sono stati approvati con un contributo accordato pari a **91,4 milioni di Euro**.
- 8 proposte prevedono un partenariato europeo mentre 4 sono esclusivamente nazionali.
- 2 proposte prevedono lavori, 5 progettazioni e 5 sono miste
- Tra di esse figurano un progetto per l'implementazione dell'ERTMS sulle tratte di confine, un progetto di collegamento ferroviario con un aeroporto e progetti di sviluppo di interporti e porti



## Bandi CEF 2016

- Primo bando Multi-settoriale tra trasporti ed energia con 40 mln di euro
- I bandi CEF 2016 lanciati il 13 ottobre 2016 prevedono per il settore trasporti una dotazione finanziaria generale di 1.939,5 milioni di Euro di cui **840 milioni di euro stanziati per progetti in tutti gli Stati membri**, mentre 1,0995 miliardi di euro previsti esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE.
- Tali risorse sono rivolte principalmente alle priorità orizzontali (ITS, SESAR, ERTMS, MOS) ma anche ai nodi urbani e nuove tecnologie oltreché progetti rivolti alla rete globale.

## Principali criteri di eleggibilità

- Appartenenza alla rete TEN-T (con priorità in caso di appartenenza alla rete Core e ai Corridoi multimodali);
- validazione dello Stato Membro proponente;
- in caso di partecipazione di Paesi Terzi che contribuiscono all'azione, essi ricevono contributi UE solo se la loro attività è indispensabile al raggiungimento degli obiettivi del progetto e ciò viene dichiarato dallo Stato Membro proponente;
- la partecipazione di almeno due Stati Membri per le azioni concernenti la priorità "Autostrade del Mare (MOS)";
- la designazione di un coordinatore nel caso di progetti multi-beneficiari;
- analisi Costi-Benefici per tutte le proposte che includono lavori o studi con lavori; nel caso di attuazione di standard europei è sufficiente una analisi Costi-Efficacia;
- in caso di progetto transfrontaliero, un accordo scritto tra gli Stati Membri coinvolti.

## Principali criteri di valutazione:

- Rilevanza (es. valore aggiunto europeo);
- Maturità (di tipo politico, tecnico, finanziario ed autorizzativo);
- Impatto (socio economico);
- Qualità (in termini di coerenza, capacità realizzativa, completezza e chiarezza espositiva).

## Percentuali di co-finanziamento

- Gli studi sono finanziati al 50%, con la possibilità di includere azioni pilota.
- I Lavori sono finanziati al 20% tranne i seguenti casi:
- Interventi lato terra per ERTMS, SESAR, RIS, VTMIS: 50%
- Interventi a bordo per ERTMS: 50%
- Interventi Autostrade del Mare (MOS): 30%
- In caso di sinergia con gli altri due settori TEN (telecomunicazioni ed energia) potrà essere richiesto un incremento del 10%.

## Procedura di validazione MIT

- E' richiesta una procedura di validazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si basa sulla verifica non soltanto della completezza, correttezza e chiarezza della proposta stessa ma soprattutto sulla compatibilità e coerenza degli obiettivi dell'intervento proposto con le **priorità politiche nel settore dei trasporti** contenute negli atti di indirizzo strategico e di programmazione adottati dall'Amministrazione ed attualmente in vigore.
- Dal ciclo di programmazione 2007-2013, infatti la distanza tra la pianificazione nazionale e quella che deriva dall'applicazione di direttive europee si è via via ridotta fino ad arrivare a una piena sovrapposizione, in cui il quadro complessivo degli interventi e delle strategie viene ricompreso negli atti di indirizzo strategico dell'Amministrazione di seguito elencati:

- Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015 - Emissione aggiornata a seguito della procedura di valutazione ambientale strategica (V.A.S. – Decreto di compatibilità ambientale n. 251 del 23 settembre 2016)
- "Connettere l'Italia - Strategie per le infrastrutture di Trasporto e Logistica" MIT, 2016
- Decreto legislativo 4/8/2016 n. 169 - Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
- Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)
- Schema di Piano Nazionale degli Aeroporti
- Contratto di Programma MIT-RFI
- Contratto di Programma MIT-ANAS
- PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
- Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22/10/2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (in corso di recepimento)

**Pertanto la coerenza con i sopracitati atti è stato elemento imprescindibile per il conseguimento della validazione di competenza dello Stato Membro.**



Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture  
per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

Negli ultimi quindici anni, l'azione di indirizzo in merito agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale è stata affidata a due principali strumenti:



**Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**  
(Delibera CIPE 1/2001; DPR del 14 marzo 2001)



**Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)**  
(legge n. 443 del 2001)

## Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ha visto l'avvicinarsi di successivi progetti di elaborazione in revisione del Piano del 2001, che non hanno tuttavia completato l'iter approvativo formale. Nell'ultima versione del 2012 (Piano nazionale della logistica 2012-2020 - [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=12968](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12968)) si individuano le cause principali di quella che viene definita per il Paese un'emergenza logistica:

- costo dell'ultimo miglio
- scarso utilizzo dell'offerta ferroviaria
- crescita del trasporto su gomma
- assenza di organizzazione efficiente nella distribuzione delle merci in ambito urbano
- forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale
- carenza di interazione porto e retroporto
- saturazione dei transiti alpini

## Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

A sua volta, il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) ha subito una profonda rivisitazione a partire dall' **Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015**:



MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE



DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2014

più di 400  
opere  
strategiche

### Allegato

Programma delle infrastrutture strategiche del  
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
L. 443/2001, art. 1, c. 1



**232,9**  
miliardi



MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE



DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015

25 opere  
prioritarie

### Allegato

Programma delle infrastrutture strategiche del  
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
L. 443/2001, art. 1, c. 1



**70,9**  
miliardi

## Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

L'attività di revisione degli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale in materia di infrastrutture e logistica è proseguita con il D.Lgs. 50/2016 (Nuovo codice dei contratti pubblici), in particolare con le prescrizioni di cui agli articoli 201 e 216 comma 2:

Partendo dall'abrogazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e del PIS quale strumento di programmazione, ferma restando la fase transitoria attualmente in atto, sono previsti a regime i seguenti strumenti:

Il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), che conterrà le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese

I Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), di cui al D.lgs. n. 228/2011 e ss.mm.ii., che dettaglieranno gli interventi per il settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.

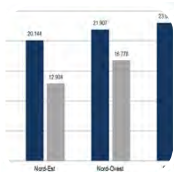
## Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

Il nuovo Codice dei Contratti Pubblici – D.lgs. n. 50 del 18 aprile 2016 dispone espressamente che “fino all’approvazione del Piano Generale dei trasporti e della logistica si applica il *“Quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Il Documento ha completato l’iter di VAS ed è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 27 ottobre*

### IL "QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO"



rappresenta lo strumento attraverso il quale viene soddisfatta per l’Italia la condizionalità ex ante dell’Obiettivo Tematico 7 dell’Accordo di Partenariato 2014-2020 relativo alla programmazione dei fondi strutturali per il medesimo periodo (Fondi SIE)



si articola in una prima sezione contenente l’analisi del contesto trasportistico nazionale e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale che mette in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla **mobilità intelligente e sostenibile**, alla **sicurezza** e alla **trasparenza** nell’ambito delle politiche per l’innovazione



identifica le **linee strategiche nazionali** nel campo delle politiche per le infrastrutture e la mobilità, che saranno di riferimento per le scelte di pianificazione settoriale di medio e lungo periodo

# Tempistiche



## Bando CEF Sinergie

- Il 28 settembre 2016 è stato lanciato il primo bando c.d. “Sinergie” ai sensi dell’art. 17(7) del regolamento UE 1316/2013 per **40 milioni di euro** di cui 20 milioni di euro destinati al settore trasporti e 20 milioni di euro al settore dell’energia (c.d. *Synergy call*). Proposte accoglibili potranno essere studi con pilota o senza pilota che sinergicamente si rivolgano agli obiettivi delle reti di trasporto, con particolare attenzione alle sezioni di corridoio, e congiuntamente ai progetti di interesse comune (PCI) specificatamente identificati nella lista PCI n.2 del settore dell’energia. Il termine ultimo per l’inoltro delle proposte alla Commissione europea è fissato al **13 dicembre 2016**. L’info-day si è tenuto in data 10/10/2016 in forma virtuale.
- Per poter eseguire le procedure di istruttoria e valutazione delle proposte di cui alla premessa, il termine ultimo di presentazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è fissato **all’11 novembre 2016**.

## Bandi CEF 2016

- I bandi CEF 2016 lanciati il 13 ottobre 2016 prevedono per il settore trasporti una dotazione finanziaria generale di **1.939,5 milioni di Euro** di cui 840 milioni di euro stanziati per progetti in tutti gli Stati membri, mentre 1,0995 miliardi di euro previsti esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE.
- Il termine ultimo per l'inoltro delle proposte alla Commissione europea è fissato al **7 febbraio 2017** (se del caso, la scadenza prevista per la trasmissione della traduzione in lingua inglese è fissata al **14 febbraio 2017**).
- Per poter eseguire le procedure di istruttoria e valutazione delle proposte di cui alla premessa, il termine ultimo di presentazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è fissato al **9 gennaio 2017**.

## Timetable

Publication of Calls	13 October 2016
<b>Calls deadline</b>	<b>7 February 2017</b>
Evaluation	March 2017 - April 2017
Approval Selection Decision by CEF Committee	June 2017
COM adoption of Selection Decision	July 2017
Preparation and Signature of Grant Agreements	September 2017 – December 2017

Deadline:

- **7 February 2017 at 17.00 (Brussels time)**
- Mandatory **electronic submission only** using the TEN-Tec eSubmission module

*Attenzione: richiedere credenziali di accesso ECAS per tempo!*

- *Part A automatically generated*
- *Parts B, C and D (+Annexes) need to be uploaded in the module*

- Il termine ultimo per l'inoltro delle proposte alla Commissione europea è fissato al **7 febbraio 2017**
- **Per poter eseguire le procedure di istruttoria e valutazione delle proposte predette, il termine ultimo di presentazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è fissato al**

**9 gennaio 2017**

- Le proposte devono essere indirizzate al Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti internazionali, Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio

## Le proposte dovranno pervenire complete di:

1. lettera di trasmissione;
2. documentazione completa (form A, B, C, e D) in lingua inglese o in italiano, nel caso ci si avvalga del termine successivo di sottomissione della traduzione;
3. dichiarazione di responsabilità del soggetto proponente/coordinatore dell'azione – allegata;
4. allegati obbligatori (documentazione amministrativa, analisi Costi-Benefici o Costi/Efficacia, lettere di supporto, autorizzazioni delle autorità competenti e quanto indicato nel bando, nella “Guide for Applicants” e nelle FAQ che costituiscono parte integrante del bando).

## Modalità di sottomissione

In formato cartaceo ed elettronico (via pec)

1. lettera di trasmissione;
2. Documentazione - form A (firmato) e D in lingua inglese o in italiano, nel caso ci si avvalga del termine successivo di sottomissione della traduzione;
3. dichiarazione di responsabilità del soggetto proponente/coordinatore dell'azione;
4. Legal entity firmata

La restante documentazione su supporto elettronico (drive USB, CD ROM, One Drive, wetransfer ecc.)

La validazione, a seguito della procedura di istruttoria, che coinvolgerà le Direzioni Generali competenti per materia e gli organi politici dell'Amministrazione, verrà restituita al proponente/coordinatore, in caso di esito positivo, in tempo utile ad effettuare la sottomissione elettronica sul TEN tec.

La documentazione ufficiale inerente i bandi CEF 2016 è disponibile al seguente indirizzo:

- <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2016-cef-transport-calls-proposals>



**In caso di dubbi nella compilazione si suggerisce di:**

- leggere attentamente il documento *Guide for Applicants*
- leggere attentamente il *Programma di Lavoro*
- consultare le *FAQ* sul sito dell'INEA e seguirne gli aggiornamenti

*(ultimo aggiornamento: 31 gennaio 2017)*

- mandare quesiti all'*helpdesk* fino al **24 gennaio 2017** al seguente indirizzo:

**INEA-CEF-Transport-calls@ec.europa.eu.**

- Il **25 ottobre 2016** è stata organizzata dall'Agencia Esecutiva INEA una giornata informativa a Bruxelles sull'invito a presentare proposte pubblicato nell'ambito dello strumento finanziario "Meccanismo per collegare l'Europa - Trasporti" (CEF). Il materiale dell'evento è disponibile al seguente sito:
- <https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/events/2016-cef-transport-info-day>

## Dichiarazione di responsabilità

*I soggetti proponenti premesso che:*

- Il progetto deve essere identificabile quale progetto di interesse comune (Art.3 Reg. 1315/2013)

*un progetto realizzato in conformità dei requisiti del presente regolamento e nel rispetto delle disposizioni ivi contenute*

*Le proposte sono presentate alla Commissione da uno o più Stati membri o, **previo accordo degli Stati membri interessati**, dagli organismi internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri.*

Art.9 Reg. 1316/2013

*Paesi terzi e organismi riconosciuti in paesi terzi  
**possono partecipare ad azioni che contribuiscono a  
progetti di interesse comune, ove la loro  
partecipazione sia necessaria per il conseguimento  
degli obiettivi di un determinato progetto di interesse  
comune e ove essa sia debitamente giustificata.***

*(Essi non sono ammessi a ricevere assistenza finanziaria  
a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui  
ciò **sia indispensabile per il conseguimento degli  
obiettivi di un determinato progetto di interesse  
comune)***

Art.9 Reg. 1316/2013

*al fine della presentazione alla Commissione Europea della richiesta di contributo TEN-T, è **necessario acquisire la validazione** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*



***....nella figura dell'Amministratore Delegato della Società/Ente devono dichiarare che:***

*Si dispone delle **risorse economiche necessarie** ad assicurare la copertura finanziaria dell'intero costo derivante dallo svolgimento delle attività previste nella proposta, **al netto del contributo comunitario richiesto***

*che, nel caso di esito positivo della richiesta di contributo comunitario e conseguente assegnazione dello stesso, il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”, rappresentato, s’impegna sin d’ora a sottoscrivere il **contratto di finanziamento** (“Grant Agreement”) o nel caso di progetto multi-beneficiario a conferire in forma scritta il **mandato** al Coordinatore ed ad accettarne conseguentemente tutte le clausole, al fine di garantire l’utilizzo del predetto contributo in conformità a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1316/2013 citato in premessa; che ha preso atto ed accetta tutte le clausole contenute nello schema di Grant Agreement pubblicato sul sito dell’Agenzia Esecutiva INEA nonché della nota di chiarimento della Commissione europea “**Communication to the CEF Coordination Committee: CEF model grant agreement**” n. MOVE.B/00/JF/ef7ARES(2015)4934873” e del documento “**FAQ on the Connecting Europe Facility Model Grant Agreement (MGA) in the light of the transport calls for proposals 2014**” pubblicato parimenti sul sito dell’Agenzia Esecutiva INEA;*

*che il soggetto beneficiario/ soggetto attuatore, è a conoscenza del fatto che la presentazione al MIT o ad altro organismo di verifica e controllo, nazionale e/o comunitario, di **dichiarazioni o di documenti falsi o attestanti cose non vere, ovvero l'omissione di informazioni dovute**, che determinino indebitamente, per sé o per altri, l'ottenimento di contributi, finanziamenti, mutui agevolati o altre erogazioni dello stesso tipo, non dovuti, costituisce violazione dell'art. 316-ter del codice penale, salvo che il fatto non integri il più grave reato previsto all'articolo 640-bis*

*che il soggetto beneficiario/ soggetto attuatore, nella realizzazione della proposta si impegna a rispettare la **normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti e aiuti di stato***

*che il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”, è consapevole che il Regolamento (CE) n. 1316/2013, art 10 c.6 prevede che l'assistenza finanziaria sia concessa a progetti selezionati sulla base **dell'analisi costi-benefici/ costi-efficacia**, laddove richiesta, predisposta dai soggetti beneficiari di ciascun progetto nonché sulla base della disponibilità di risorse di bilancio dell'Unione e della necessità di massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti dell'Unione.*

*che nella realizzazione della proposta, avente come oggetto studi, il soggetto beneficiario/ soggetto attuatore si impegna a garantire la sussistenza dei **caratteri di creatività e originalità** degli stessi anche qualora l'opera sia composta da idee e nozioni semplici, comprese nel patrimonio intellettuale di persone aventi esperienza nella materia propria dell'opera stessa, purché formulate ed organizzate in modo personale ed autonomo rispetto alle precedenti; che è quindi consapevole che lo studio dovrà portare in qualche modo impressa la personalità del/i suo/i autore/autori, facendo apparire chiaro che il creatore dell'opera ha giocato un ruolo integrale nella produzione della forma del lavoro*

*che nella realizzazione della proposta, avente come oggetto studi, il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”, si impegna a garantire la sussistenza di un **percorso attuativo per il raggiungimento di un obiettivo realizzativo concreto**; che è quindi consapevole che l’attività di studio, quindi, in ciascuno dei suoi tre livelli: progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo, progetto esecutivo (ai sensi del D.Lgs. 50/2016), non deve mai essere fine a se stessa, ma deve avere lo scopo di confluire nella realizzazione di un intervento di qualità, tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto costi-benefici e ispirato al principio di ottimizzazione dell’uso di risorse e **la cui decisione di investimento sia stata già assunta prima della sottomissione della proposta**;*



*che, il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”, in caso di **soggetto di natura pubblica** in ottemperanza alla Legge n. 183 del 16/4/83 che istituisce il Fondo di Rotazione, che prescrive al Titolo 1, punto 5.2.b, che ogni somma erogata dalla Comunità europea per contributi e sovvenzioni a favore dell’Italia debba **transitare sul conto corrente infruttifero aperto presso la tesoreria centrale dello Stato.** Si impegna ad inserire nella proposta progettuale la scheda di identificazione finanziaria appropriata, successivamente sarà cura del MIT, previa opportuna verifica, autorizzare/operare il trasferimento delle suddette somme dal conto di tesoreria dello Stato ai conti dei rispettivi coordinatori/beneficiari/soggetti attuatori.*

*che, in caso di progetto multi-beneficiario con più beneficiari italiani, si impegna, in accordo con gli altri soggetti nazionali, a **designare un soggetto ricompreso tra i soggetti beneficiari/ soggetti attuatori, con funzioni di punto di contatto nell'ambito del partenariato nazionale.** Tale figura, che per il progetto in oggetto è identificata nella Società/Ente \_\_\_\_\_, agisce da intermediario in tutte le comunicazioni con il MIT nell'ambito dei rapporti che riguardano l'azione in oggetto; a tal fine, è incaricato di ricevere ed inviare tutte le comunicazioni da e per il MIT.*

*che, in caso di assegnazione del contributo comunitario, il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore” si impegna a trasmettere tempestivamente al MIT **copia del “Grant Agreement”** di cui al comma 2 nonché, entro le scadenze fissate dal MIT, **i documenti tecnico-contabili che riguardano la gestione del progetto (deliverable, ASR, richieste di prefinanziamento, rapporti intermedi e finali, ecc)** e a fornire regolari comunicazioni sull’erogazione dei contributi percepiti a titolo di acconto e saldo; in caso di progetti multi-beneficiario con più beneficiari italiani, la trasmissione sarà effettuata dal punto di contatto nazionale*

*11. che il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”, in sede di predisposizione del rapporto Action Status Report (ASR) annuale, si impegna a trasmettere al MIT, tre settimane prima della scadenza fissata dalla CE/INEA, la documentazione necessaria per lo svolgimento dei compiti di cui all’art.22 del citato Regolamento (CE) n. 1316/2013, precedentemente sottoscritta, timbrata, e firmata dal legale rappresentante corredata della relativa dichiarazione di onore; in caso di progetti multi-beneficiario con più beneficiari italiani, la trasmissione sarà effettuata dal punto di contatto nazionale*

*che il “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”, in sede di predisposizione sia della **richiesta di pagamento intermedio che del saldo del contributo comunitario**, si impegna a trasmettere al MIT, rispettivamente **un mese e tre mesi prima della scadenza fissata dalla CE/INEA**, salvo diverse indicazioni da parte del MIT, la documentazione tecnico-contabile per lo svolgimento dei compiti di cui all’art.22 del citato Regolamento (CE) n. 1316/2013, **previa certificazione da parte di primaria Società di Revisione Contabile (Audit) o di un revisore contabile riconosciuto o, nel caso di organismi pubblici, di una struttura pubblica competente e indipendente rispetto al “soggetto beneficiario”/ “soggetto attuatore”**; in caso di progetti multi-beneficiario con più beneficiari italiani, la trasmissione sarà effettuata dal punto di contatto nazionale*



Dichiarazione di  
responsabilità

## Il Grant Agreement

(il testo è disponibile sul seguente sito INEA)

[https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2016\\_cef\\_tran\\_model\\_ga\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2016_cef_tran_model_ga_en.pdf)

Il Grant Agreement contiene le seguenti informazioni sul progetto:

- Descrizione dell'azione, attività e milestones e strumenti per misurare il raggiungimento delle milestones
- Cronoprogramma
- Ripartizione dei costi per attività, anno e beneficiario

Ed inoltre:

- Responsabilità e obbligazioni dei soggetti



A single model grant agreement for the three CEF-sectors provides consistency, rationalisation and equal treatment.

The **use of grant agreements** instead of Commission decisions has been decided by the responsible Commission Services for the following reasons:

- Grant Agreements are enforceable outside the EU to participants from third countries, as provided for under the CEF Regulation, while Grant Decisions are not legally enforceable outside the EU.
- Administrative simplification: all amendments to the GA during the life-time of the
- Action will be signed by the Agency and formal consultation with other Commission Services is no longer needed.
- The form of a grant agreement, already in use for many EU Programmes, allowed also a model well adapted to complex actions with multi-beneficiaries while reducing administrative procedures.

## Role of the Commission in the implementation of grant agreements

- The grant agreements will be signed by the Agency as provided for in its delegation of powers adopted by the Commission. However, the delegation of tasks to the Agency is without prejudice to the Commission's competence as Authorising Officer, for instance regarding checks, audits and evaluation. In addition, the Commission is referred to where it is sole entitled to take action, i.e. enforceable decisions with regard to the recovery of amounts unduly paid. The horizontal services of the Commission confirmed that **the Commission does not need to be a co-signer** of the grant agreements signed by an executive agency pursuant to its delegation of powers.

## The designation of the coordinators

- The signature of the mandate formally empowers the coordinator to **act on behalf of the other beneficiaries** for the purpose of the grant agreement implementation. In other words, it aims to provide **legal certainty and a legal basis to the coordinator's action.**

## the coordinator

- Certification of costs incurred should be provided by the MS in which the beneficiary is established.
- The tasks and obligations of the Coordinator are part of its legal obligations, but all beneficiaries are responsible for carrying out the action in line with the grant agreement and complying with their legal obligations.

## **the certification of costs by the coordinator**

In line with a consortium approach, the certification of the coordinator is requested in place of the beneficiaries' certification. The coordinator may organise the modalities to deliver its certification (which is different from the MS' obligations under Article 22 of the CEF Regulation) as it deems appropriate. Notably, several means are at the coordinator's disposal to make sure that it can have the reasonable assurance that the information provided is "full, reliable and true" and that costs are "real" and "eligible", for instance:

- it may request a certification by the beneficiaries themselves
- it may request a declaration on honour
- it may base its certification on the Certificates on Financial Statements foreseen in the GA, while the internal arrangements may also foresee the possibility for the coordinator to request additional Certificates
- it may rely on the MS certification

**Beneficiaries have the obligation to provide the coordinator with the necessary information and documents so that it may perform its tasks.** The coordinator and beneficiaries may agree on the modalities to provide the coordinator with the assurance that the information provided is true and reliable.

## recovery

In case of recovery, when the coordinator receives all payments, Article 11.26 of the grant agreement states that the Agency shall formally notify the coordinator of its intention to recover the amount unduly paid and invite the coordinator to present observations. The Agency has the possibility to initiate the recovery against the coordinator, even if it has not been the final recipient of the amount due. If the coordinator does not repay the Agency by the date specified in the debit note but has submitted evidence on the distribution of payments made to the beneficiaries, the Agency shall recover the amount due from the beneficiary which has been the final recipient of the amount due.



CE note

*Grazie per l'attenzione!*

Federica Polce

*Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici*

*DG per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali*

*Divisione IV- Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali*

*Tel. +39 (0)6 4412 4273*

*Fax +39 (0)6 4412 5389*

[federica.polce@mit.gov.it](mailto:federica.polce@mit.gov.it)

[www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)