



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



**European Commission
Innovation and Networks Executive Agency (INEA)**

National Info-day CEF TRANSPORT BLENDING CALL 2017

**Il bando CEF 2017- il ruolo dello Stato Membro
e breve overview del Programma 2014-2020**

Roma

16 Gennaio 2018

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
- Programma 2014-2020: breve overview
- Bando CEF blending 2017 - punti di attenzione
- Procedura di validazione e Tempistiche

- Introduzione: normativa di riferimento
- Programma 2014-2020: breve overview
- Bando CEF blending 2017 - punti di attenzione
- Procedura di validazione e Tempistiche

Normativa di riferimento:

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

I Corridoi:

Sono lo strumento per l'implementazione coordinata della rete centrale è rappresentato dai corridoi focalizzandosi su:

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

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

I 9 Corridoi multimodali



I Corridoi

Al fine di facilitare la realizzazione di tali corridoi, la Commissione ha designato un **Coordinatore europeo per ciascun corridoio** per sostenerne la tempestiva attuazione attraverso l'analisi delle possibilità di finanziamento, la definizione di misure ed azioni da intraprendere per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento disponibili e la redazione di un piano di lavoro che analizzi lo sviluppo del corridoio stesso. Il coordinatore europeo è assistito nell'espletamento dei suoi compiti relativi al piano di lavoro e alla sua attuazione da un forum consultivo denominato "Forum di Corridoio".

I Corridoi

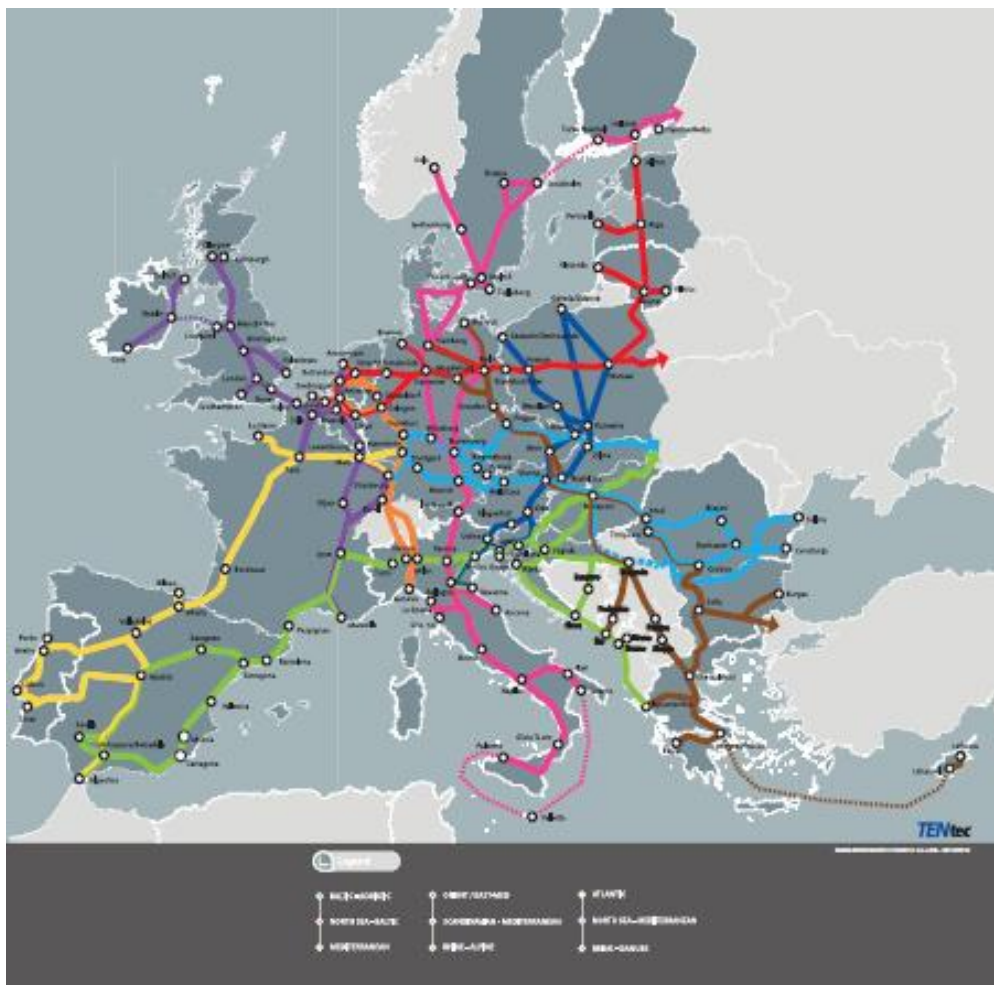
I Corridoi che interessano l'Italia, sono 4:

- Corridoio Baltico-Adriatico: coordinatore Kurt Bodewig
- Corridoio Reno-Alpi: coordinatore Paweł Wojciechowski
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: coordinatore Pat Cox
- Corridoio Mediterraneo : coordinatore Laurens Jan Brinkhorst

Due Coordinatori supplementari sono stati nominati per le priorità orizzontali: Autostrade del Mare e ERTMS:

- Karel Vinck (ERTMS);
- Brian Simpson (Autostrade del Mare)

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 più volte l'intenzione di 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

- Introduzione: normativa di riferimento
- **Programma 2014-2020: breve overview**
- Bando CEF blending 2017 - punti di attenzione
- Procedura di validazione e Tempistiche

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:** **€ 24,05 mld di euro** ¹
(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 di 2,2 mld di euro a seguito dell'app
Regolamento per il Fondo 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 CEF 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** necessarie a integrare il costo del progetto, in un rapporto che oscilla tra il 20-50% a carico della UE e i **l'80-50% 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 **31 progetti** italiani su 83 presentati dall'Italia, con un contributo accordato pari a circa **1,2 miliardi 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 **11 progetti** sono stati approvati con un contributo accordato pari a **91,2 milioni di Euro**.
- 7 proposte prevedono un partenariato europeo mentre 4 sono esclusivamente nazionali.
- 1 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

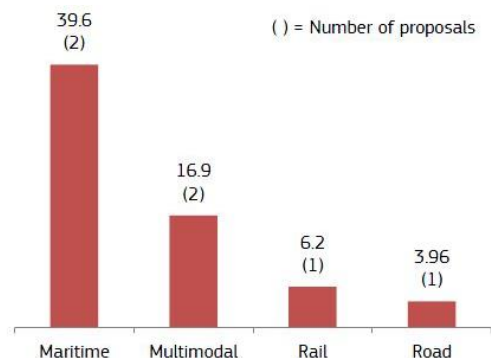
Bandi CEF 2016

- I bandi CEF 2016 hanno previsto 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.
- Sono stati validate complessivamente **n. 35 proposte** progettuali (17 esclusivamente nazionali e 18 con partenariati multi-stato), pari a circa **498 milioni di euro di costi eleggibili**, con una richiesta di contributo comunitario complessivo di circa **196 milioni di euro** pari al 39% dell'importo dei costi ammissibili complessivi per i progetti ed al **23% delle risorse disponibili nel bando**. I risultati dei Bandi CEF del 2016 hanno visto ulteriori **13** progetti approvati per l'Italia con un contributo aggiuntivo di **114** milioni di Euro.

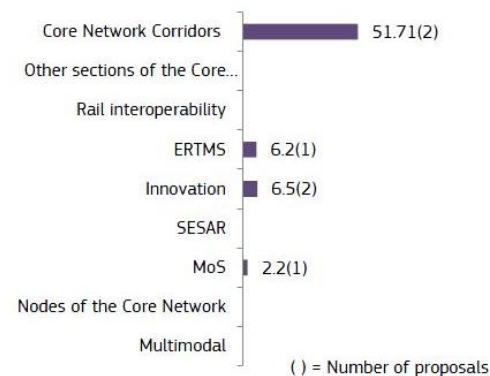
Risultati CEF Blending CALL 2017 - prima scadenza 1/3

- A livello europeo sono state sottomesse **68 proposte** per una richiesta di cofinanziamento CEF di **2.209 mln. di Euro**, di cui **65 ritenute ammissibili e 39 selezionate (1.019.749.994 mln. di Euro)**
- Da parte italiana sono state ritenute ammissibili **7 proposte** per una richiesta di finanziamento pari a **90.7 milioni**
- I risultati della prima scadenza CEF Blending Call 2017 hanno visto **6 proposte approvate** per l'Italia con un contributo aggiuntivo di **66,6 milioni**.

PROPOSTE APPROVATE PER MODALITA' DI TRASPORTO



PROPOSTE APPROVATE PER PRIORITA' EUROPEA



Risultati CEF Blending CALL 2017 - prima scadenza 2/3

CEF BLENDING 2017 – 1° scadenza	
Proposte presentate	68
Proposte ritenute ammissibili	65
Core Network Corridors	24 di cui 2 validate da IT
Other Sections of the Core Network	1
Rail Interoperability	2
ERTMS	10 di cui 1 validata da IT
Innovation and New Technologies	15 di cui 4 validate da IT
SESAR	2
MoS	1 validata da IT
Nodes of the Core Network	7
Multimodal logistics platforms	3
TOTALE	65

Risultati CEF Blending CALL 2017 - prima scadenza 3/3

Call	Nr selected proposals	Maximum EU Financial Contribution	Available budget
Core Network Corridors	16 di cui 2 validate IT	€ 672.480.245	€450 milioni
Other sections of the Core Network	1	€ 4.477.600	€100 milioni
Rail interoperability	1	€ 7.276.800	€50 milioni
European Rail Traffic Management System (ERTMS)	7 - di cui 1 validata IT	€ 190.876.225	€100 milioni
Innovation and new technologies	9 di cui 3 validate IT	€ 116.591.262	€490 milioni
Safe and secure infrastructure	0	N/A	€10 million
Single European Sky - SESAR	1	€ 10.948.265	€40 milioni
Intelligent Transport Systems for Road (ITS)	0	N/A	€40 milioni
Motorways of the Sea (MoS)	1. validata IT	€ 4.338.889	€40 milioni
Nodes of the Core Network	2	€ 10.646.579	€10 milioni
Multimodal logistics platforms	1	€ 2.114.129	€20 milioni
TOTALE	39	€ 1.019.749.994	1.350.000.00

Risorse residue

Al momento a seguito dei bandi 2014, 2015, 2016 e blending 2017 e SESAR risultano rimanere le seguenti risorse a valere sul CEF:

- **670 mln di euro (grants)**
- **200 mln di euro per Strumenti Innovativi Finanziari**

A questi fondi andranno integrate le risorse risultanti dalla **Mid Term Review** che si concluderà a febbraio 2018. L'obiettivo di tale esercizio è quello di valutare il progresso nel raggiungimento degli obiettivi del programma e dell'efficienza nell'uso delle risorse allocate. E' possibile, quindi, la rivalutazione delle risorse già impegnate seguendo il principio del *use it or lose it*

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 sta lavorando alla terza generazione dei piani di lavoro dei corridoi e sono in corso le revisioni delle **liste dei progetti** ad essi collegate
- si sta iniziando ad identificare una pipeline realistica di progetti per il futuro periodo di **programmazione 2021-2027**, inclusi i progetti transfrontalieri
- si sta partecipando al processo di consultazione sulla **revisione di metà periodo del CEF** e si attendono gli esiti della stessa con la eventuale conseguente riallocazione di risorse non utilizzate ottimamente

Estensione delle reti ai paesi vicini e la collaborazione con i paesi del processo WB6

- La Commissione a novembre 2017 ha concluso negoziati per siglare accordi di alto livello tra l'UE e i paesi del partenariato orientale (Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Moldova e Ucraina) sulle reti di infrastrutture di trasporto, al fine di adottare un atto delegato per l'adeguamento delle mappe indicative esistenti ai sensi dell'articolo 49, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1315/2013 (regolamento TEN-T). Erano stati avviati negoziati anche con la Georgia ma al momento non si è siglato l'accordo.
- L'IT si è espressa favorevolmente in merito al processo di estensione del tracciato dei corridoi evidenziando l'importanza dei collegamenti marittimi orizzontali tra il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, il corridoio Baltico-Adriatico e la costa balcanica dell'Adriatico (corridoio Mediterraneo) attraverso i porti che si trovano su entrambe le coste dell'Adriatico, con particolare riferimento ai porti nazionali.

- Introduzione: normativa di riferimento
- Programma 2014-2020: breve overview
- **Bando CEF blending 2017 - punti di attenzione**
- Procedura di validazione e Tempistiche

Bando CEF Blending 2017

- Il bando CEF Transport Blending 2017 è stato lanciato in data 8 febbraio 2017.
- Si tratta del **primo bando in assoluto che prevede la combinazione di fondi - strumenti innovativi e grants - lanciato nell'ambito dei finanziamenti TEN-T** con l'obiettivo di:
 - ampliare l'offerta finanziaria per i progetti inerenti il completamento delle TEN-T oltre ai classici strumenti di debito (CEF Debt Instrument) e di risk-sharing implementati fino ad oggi;
 - agevolare e velocizzare mediante parziale copertura finanziaria a fondo perduto le procedure di closing finanziario nei progetti che coinvolgono investitori privati;
 - stimolare l'utilizzo del finanziamento a fondo perduto del programma CEF in progetti che coinvolgano la finanza privata ovvero finanziamenti da parte di NPB (National Promotional Bank) come Cassa Depositi e Prestiti o BEI (Banca Europea degli Investimenti);
 - massimizzare l'uso del Fondo europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS) come leva finanziaria per l'investimento privato.

Bando CEF Blending 2017 – seconda scadenza

La dotazione finanziaria è pari ad **1,35 miliardo di euro** a seguito emendamento Commission Implementing Decision c(2017) 7360 dell'8 novembre 2017 sotto forma di grants (fondo perduto) per proposte progettuali concernenti **unicamente lavori** che prevedano il supporto finanziario da parte di **una istituzione finanziaria** (BEI, CDP, Istituto bancario)

La concessione del finanziamento a fondo perduto prevede due opzioni:

- per tutti gli Stati Membri/ per tutti i tipi di progetti: combinazione di CEF grants con strumento EFSI con il coinvolgimento dell'Investment Committee dell'EFSI e con la conseguente approvazione del Board della BEI;

Bando CEF Blending 2017 – seconda scadenza

- solo per i progetti tesi a rimuovere colli di bottiglia, con impatto transfrontaliero, per i progetti sottomessi nella priorità “Innovation and New Technologies” o per i progetti in Stati Membri di Coesione: combinazione di CEF grants con strumenti finanziari da parte di istituzioni finanziarie pubbliche o private (NPBs, BEI, banche private, fondi di equity ecc) per un valore pari ad almeno l’importo del finanziamento a fondo perduto concesso

Principali criteri di eleggibilità

- Appartenenza alla rete centrale TEN-T e ai Corridoi
- l'importo totale dei costi del progetto deve essere oltre la soglia pari a **10 Milioni di Euro**
- ad **eccezione** dei progetti sottomessi nella priorità “**Innovation**” che potranno avere una size minima di **5 Milioni di Euro** (con un margine di flessibilità per includere nei costi anche attività non oggetto di co-finanziamento a mezzo grants ma con risorse di altra natura)
- sono ammissibili solo **lavori** relativi ad interventi infrastrutturali (non studi)
- possono presentare progetti uno o più Stati Membri, enti pubblici e/o privati previa validazione dello Stato Membro
- il progetto deve essere accompagnato da **un'Analisi Costi Benefici** - CBA (economica e finanziaria) contenente il calcolo del «funding gap» e test di sensitività su costi e ritardi dell'opera (alternativamente in caso di progetti ERTMS, ITS, SESAR è possibile presentare **un'Analisi Costi-Efficacia**)
- il beneficiario deve presentare una **lettera di supporto da parte di un'istituzione finanziaria** pubblica o privata in cui emerga la “financial readiness” del progetto intesa come valutazione tecnica e finanziaria del progetto, completa di business plan del prestatore ove sia indicata altresì la quota di finanziamento concessa dal prestatore ovvero dall'istituto finanziario
- il **formale closing finanziario del piano economico finanziario deve essere garantito entro 12 mesi dalla firma del Grant Agreement** (GA) pena la perdita del co-finanziamento stesso. Al fine di ottenere il closing finanziario, la BEI offre supporto tecnico ai promotori mediante l'organismo Advisory Hub;
- orizzonte temporale dell'eleggibilità dei costi: dalla data di sottomissione della proposta al **31/12/2023**

Principali criteri di valutazione:

- **Rilevanza:** valore aggiunto europeo, impatto transnazionale ove applicabile, rimozione di colli di bottiglia, contributo all'innovazione ed alla sostenibilità dei trasporti;
- **Maturità** (di tipo politico, tecnico, finanziario ed autorizzativo): dal punto finanziario, ad esempio, i progetti dovranno raggiungere il closing finanziario con finanziatori privati, con la BEI o con una NPB entro 12 mesi dalla sottoscrizione del Grant Agreement;
- **Impatto** (socio economico): ad esempio la leva finanziaria generata dal progetto o la riduzione del rischio finanziario mediante il co-finanziamento a fondo perduto;
- **Qualità:** in termini di coerenza, capacità realizzativa, completezza e chiarezza espositiva.

Percentuali di co-finanziamento

- le quote di cofinanziamento sono le stesse dei bandi CEF tradizionali come da art.10 del Regolamento n. 1316/2013:

Per lavori 20% cofinanziamento in generale,

30% per priorità MoS e per progetti di eliminazione dei colli di bottiglia,

40% per progetti su sezioni transfrontaliere e per interoperabilità ferroviaria,

50% per componenti on-board e track-side ERTMS, SESAR, RIS, ecc;

- Introduzione: normativa di riferimento
- Programma 2014-2020: breve overview
- Bando CEF blending 2017 - punti di attenzione
- **Procedura di validazione e Tempistiche**

Bando CEF Blending 2017 – seconda scadenza

Per l'inoltro delle proposte alla Commissione europea sono state fissate 2 scadenze:

- 1° Scadenza: 14 Luglio 2017
- **2° Scadenza: 12 Aprile 2018**

Per poter eseguire le procedure di istruttoria e valutazione delle proposte di cui alla premessa, i termini ultimi di presentazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono fissati al:

- 1° Scadenza: 19 Giugno 2017
- **2° Scadenza: 12 marzo 2018**

Le proposte, indirizzate al Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti internazionali, Dott.ssa Bernadette Veca, dovranno pervenire complete di:

- lettera di trasmissione;
- documentazione completa (form A, B, C, D, E) ;
- dichiarazione di responsabilità del soggetto proponente/coordinatore dell'azione – allegata;
- lettera di supporto da parte di un'istituzione finanziaria pubblica o privata sulla maturità finanziaria della proposta;
- allegati obbligatori (documentazione amministrativa, analisi Costi-Benefici o Costi/Efficacia, ulteriori 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).

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 il bando CEF Transport Blending 2017 è disponibile al seguente indirizzo:

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2017-cef-transport-blending-map-call>

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
- mandare quesiti all'*helpdesk*

- Il **23 gennaio 2018** l'Agenzia Esecutiva organizzerà un evento online informativo dedicato ai nuovi elementi per la seconda scadenza della Call Blending tra cui l'aumento del budget a disposizione e l'abbassamento della soglia dei costi eleggibili sulla priorità Innovazione.
- L'agenda dell'evento sarà disponibile nei prossimi giorni di Gennaio 2018 al seguente indirizzo:

<https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/events/2017-cef-transport-blending-call-virtual-info-day-%E2%80%93-whats-new>

Validazione MIT

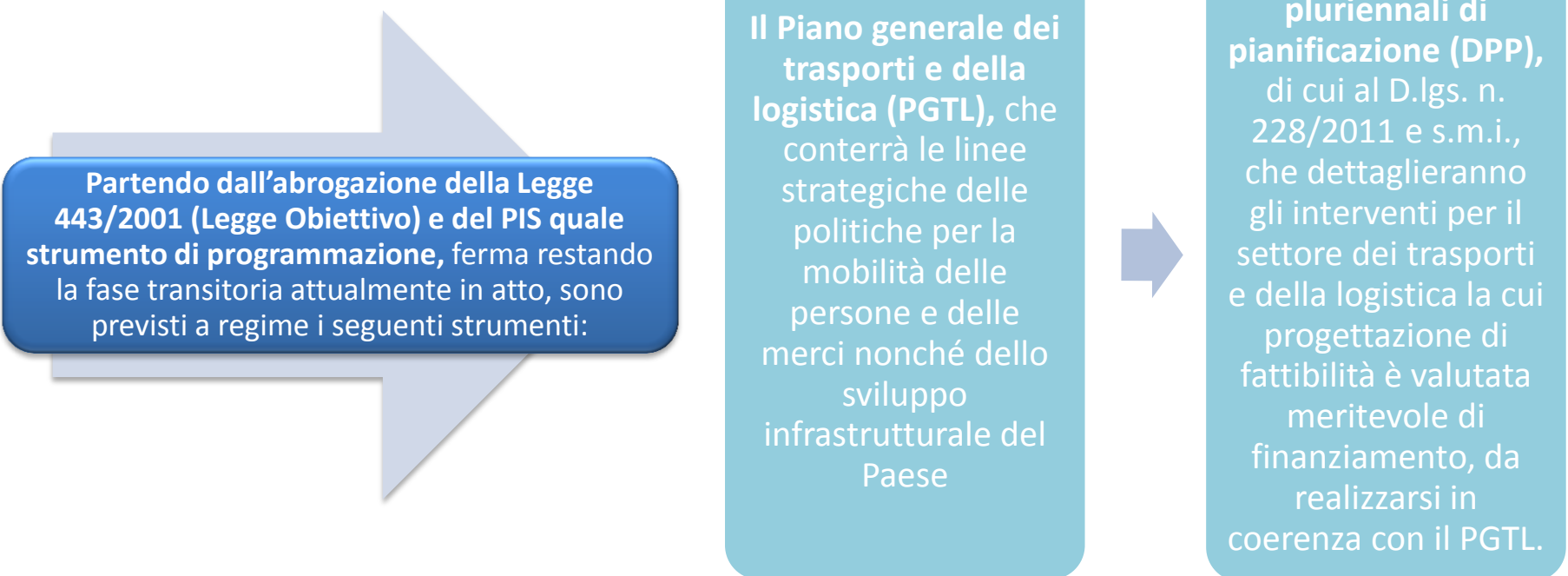
- E' richiesta una validazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si basa sulla verifica non soltanto della completezza, correttezza e chiarezza della proposta stessa ma soprattutto sulla compatibilità e coerenza degli obiettivi dell'intervento proposto con le **priorità 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
- Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali”
- 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
- Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 recante la “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”.

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

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 e s.m.i. (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 s.m.i., 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.

Grazie per l'attenzione!

Iolanda De Luca

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 6202

iolanda.deluca@mit.gov.it

www.mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



European Commission
Innovation and Networks Executive Agency (INEA)

National Info-day CEF TRANSPORT BLENDING CALL 2017

La dichiarazione di responsabilità e il contratto di sovvenzione
“Grant Agreement”

Roma
16 Gennaio 2018

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

- Validazione da parte dello Stato Membro: la Dichiarazione di responsabilità
- Il Grant Agreement

Agenda

- Validazione da parte dello Stato Membro: la Dichiarazione di responsabilità
- Il Grant Agreement

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, 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”** 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*

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

- Validazione da parte dello Stato Membro: la Dichiarazione di responsabilità
- Il Grant Agreement

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

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!

Iolanda De Luca

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 6202

Fax +39 (0)6 4412 5389

iolanda.deluca@mit.gov.it

www.mit.gov.it