

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 ottobre 2018, n. 1813

**FSC – APQ Sviluppo Locale 2007–2013 – Titolo II – Capo 1 “Aiuti ai programmi di investimento delle grandi imprese” Delibera di Indirizzo relativa al progetto definitivo del Soggetto Proponente CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A. (Codice progetto: DNKBB00)**

L'Assessore allo Sviluppo Economico, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile di Sub-azioni 1.1.a, 1.2.a e 3.1.a e confermata dalla Dirigente del Servizio Incentivi alle PMI e Grandi Imprese e dalla Dirigente della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi riferisce quanto segue:

**Visti**

- l'art. 2, commi 203 e seguenti, della legge 23 dicembre 1996, n.662, recante disposizioni in materia di programmazione negoziata;
- il Decreto Legislativo n. 123 del 31 marzo 1998 recante disposizioni per la razionalizzazione degli interventi di sostegno pubblico alle imprese e disciplinante la procedura negoziale di concessione degli aiuti;
- la Legge Regionale n. 10 del 29.06.2004, recante “Disciplina dei regimi regionali di aiuto” e successive modificazioni e integrazioni;
- la L.R. 20.06.2008, n. 15 e s.m.i. “Principi e linee guida in materia di trasparenza dell'attività amministrativa nella Regione Puglia”;
- la DGR n. 1518 del 31/07/2015 e s.m.i., con la quale la Regione ha adottato il nuovo modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l'innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA”, integrata con DGR n. 458 dell'08/04/2016;
- la DGR n. 833 del 07/06/2016 di nomina Responsabili di Azione P.O. FESR - FSE 2014-2020;
- la DGR n. 1176 del 29/07/2016 avente come oggetto “ Atto di Alta organizzazione MAIA adottato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31.07.2015 n.443. Conferimento incarichi di direzione di Sezione”.
- la determina dirigenziale n.16 del 31.03.2017 di conferimento incarichi di Direzione di Servizi;
- la determina dirigenziale n. 1254 del 31.07.2017 della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi di attribuzione della Responsabilità di Sub-azioni 1.1.1, 1.2.1 e 3.1.1 “*Interventi per il sostegno di R&S ed innovazione delle Grandi imprese, anche in associazione con le PMI*”;
- la determina dirigenziale n. 2073 del 19/12/2017 di rettifica della sub azione da 1.1.1, 1.2.1 e 3.1.1 “*Interventi per il sostegno di R&S ed innovazione delle Grandi imprese, anche in associazione con le PMI*”, a 1.1.a “*Interventi per il sostegno di R&S ed innovazione delle Grandi imprese, anche in associazione con le PMI*”. Ricerca, a 1.2.a “*Interventi per il sostegno di R&S ed innovazione delle Grandi imprese, anche in associazione con le PMI*”. Attivi Materiali, 3.1.a “*Aiuti per Investimenti in macchinari, impianti e beni intangibili, e accompagnamento dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale - Grandi Imprese*”;
- la Legge Regionale del 29 dicembre 2017 n. 67 (legge di stabilità regionale 2018);
- la Legge regionale del 29 dicembre 2017 n. 68 “Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2018 e pluriennale 2018 - 2020”;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 38 del 18/01/2018 di approvazione del Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione e del Bilancio finanziario gestionale 2018-2020 previsti dall'art. 39, comma 10 del Decreto Legislativo 23 giugno 2011, n. 118 e ss.mm.ii.
- il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico n. 115 del 31.05.2017 “Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 52, comma 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e successive modifiche e integrazioni”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 28.07.2017, con entrata in vigore il 12.08.2017;
- il Provvedimento attuativo del Ministero dello Sviluppo Economico - Direttore generale per gli incentivi alle imprese - del 28.07.2017 relativamente agli articoli 7 e 8 del D.M. n. 115/2017;
- Il Regolamento UE n. 679/2016, “relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento

dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati)”;

#### **Visti altresì**

- la Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 166, recante “Attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 - Programmazione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS)” stabilisce i criteri per la programmazione degli interventi della politica nazionale aggiuntiva finanziata con il FAS e stabilisce che le risorse del Fondo aree sottoutilizzate ripartite con precedenti delibere che risultino già programmate alla data della predetta delibera attraverso Accordi di programma quadro o altri strumenti, possono essere considerate parte integrante della programmazione unitaria 2007-2013;
- il D.Lgs n. 88/2011 “Disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali” con la quale sono state definite le modalità per la destinazione e l’utilizzazione di risorse aggiuntive al fine di promuovere lo sviluppo economico e la coesione sociale e territoriale ed è stata modificata la denominazione del FAS in Fondo per lo sviluppo e coesione (FSC);
- la DGR n. 1513 del 24/07/2012, n. 2787 del 14/12/2012 e n. 523 del 28/3/2013, con la quale la Regione ha preso atto delle delibere CIPE attraverso cui è stata predisposta la programmazione degli interventi del FSC 2000 - 2006 e FSC 2007 - 2013, con particolare riferimento alle delibere n. 62/2011, n. 78/2012, n. 8/2012, n. 60/2012, n.79/2012, n. 87/2012 e n. 92/2012 e formulato le disposizioni per l’attuazione delle stesse;
- che in data 25 luglio 2013 è stato sottoscritto l’Accordo di Programma Quadro Rafforzato “Sviluppo Locale” per un ammontare di risorse pari ad € 586.200.000,00 prevedendo, nell’allegato 1 “Programma degli interventi immediatamente cantierabili”, tra le azioni a sostegno dello sviluppo della competitività - Aiuti agli investimenti di grandi, medie, piccole e micro imprese, l’operazione denominata “Contratti di Programma Manifatturiero/Agroindustria”, a cui sono stati destinati € 180.000.000,00;
- il Regolamento n. 17 del 30.09.2014 recante la disciplina dei Regimi di Aiuto compatibili con il mercato interno ai sensi del TFUE e s.m.i. e specificatamente il Titolo II Capo 1 che disciplina gli “Aiuti ai programmi di Investimento delle Grandi Imprese” (B.U.R.P. n. 139 suppl. del 06.10.2014);
- la Delibera della Giunta Regionale del 21 novembre 2014, n. 2424 “Fondo per lo sviluppo e coesione 2007-2013 Accordo di Programma Quadro Rafforzato Sviluppo Locale. Rimodulazione delle risorse a seguito delle riduzioni apportate al fondo con Deliberazione CIPE n. 14/2013” pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 172 del 17/12/2014, si è stabilita la rimodulazione programmatica degli interventi inseriti nell’Accordo, sulla base dei criteri della DGR 2120 del 14/10/2014;

#### **Considerato che**

- la decisione C(2015) 5854 del 13/08/2015 con la quale la Commissione ha approvato il POR Puglia FESR-FSE 2014/2020 e ha dichiarato che lo stesso contiene tutti gli elementi di cui all’articolo 27, paragrafi da 1 a 6, e all’articolo 96, paragrafi da 1 a 7, del regolamento (UE) n. 1303/2013 ed è stato redatto in conformità con il modello di cui all’allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 288/2014 della Commissione, in conformità all’articolo 96, paragrafo 10, del regolamento (UE) n. 1303/2013;
- Il POR Puglia 2014-2020 rappresenta lo strumento regionale di programmazione pluriennale dei Fondi Strutturali, per il periodo compreso tra 01/01/2014 e il 31/12/2020;
- il Programma Operativo definisce linee programmatiche ed attuative per contribuire all’implementazione della Strategia Europa 2020 (crescita intelligente, sostenibile e inclusiva) ed alla realizzazione della coesione economica, sociale e territoriale, individuando priorità, obiettivi, risultati attesi ed azioni in linea con il Reg. (UE) n. 1303/2013 (Regolamento generale), il Reg. (UE) n. 1301/2013 (norme specifiche del fondo FESR) ed il Reg. (UE) n. 1304/2013 (norme specifiche del fondo FSE) nonché con i contenuti dell’Accordo di Partenariato definito a livello nazionale;
- l’Intervento suddetto contribuisce positivamente agli obiettivi dell’Asse I P.O. FESR 2007-2013 “Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell’innovazione per la competitività” e all’Obiettivo specifico la “Incrementare l’attività di innovazione nelle imprese” dell’Asse prioritario I “Ricerca, Sviluppo tecnologico e innovazione” e agli obiettivi dell’Asse VI “Competitività dei sistemi produttivi e occupazione” P.O. FESR

- 2007-2013 e all'Obiettivo specifico 3a "Rilanciare la propensione agli investimenti del sistema produttivo", 3d "Incrementare il livello di internazionalizzazione dei sistemi produttivi", 3e "Promuovere la nascita e il consolidamento delle micro e PMI" dell'Asse prioritario III "Competitività delle piccole e medie imprese" del POR Puglia 2014 - 2020, adottato con DGR n. 1498 del 17/07/2014 (BURP n. 112 del 20/08/2014);
- la coerenza dell'intervento Aiuti ai programmi di investimento delle grandi imprese dell'APQ "Sviluppo Locale" siglato il 25 luglio 2013 con le finalità e gli obiettivi della Programmazione dei Fondi Comunitari attualmente in corso e il nuovo ciclo 2014 - 2020 in termini di:
    - criteri di selezione dei progetti;
    - regole di ammissibilità all'agevolazione;
    - regole di informazione e pubblicità;
    - sistema di gestione e controllo istituiti dalla Regione Puglia per la corretta attuazione degli interventi;
  - la suddetta coerenza è stata sottoposta al Comitato di Sorveglianza del Programma Operativo 2014 - 2020 nella seduta del 11 marzo 2016, il quale ha confermato che i criteri e la metodologia adottata dall'AdG garantiscono che le operazioni selezionate contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi specifici e dei risultati attesi del POR adottato;
  - l'attivazione di detto intervento ha consentito di accelerare l'impiego delle risorse destinate alle medesime finalità dal Fondo di Sviluppo e Coesione e dal nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, e, contestualmente, di evitare soluzioni di continuità nella messa a disposizione del sistema produttivo regionale di un appropriato insieme di regimi di aiuto;

#### **Considerato altresì che**

- con D.G.R. n. 2445 del 21/11/2014 la Giunta Regionale ha designato Puglia Sviluppo S.p.A. quale Soggetto Intermedio per l'attuazione degli aiuti di cui al Titolo II "Aiuti a finalità regionale" del Regolamento Regionale n.17 del 30/09/2014 e ss.mm.ii., a norma dell'art. 6, comma 7, del medesimo e dell'art. 123 paragrafo 6 del Regolamento (UE) n. 1303/2013" (B.U.R.P. n. 174 del 22.12.2014);
- con delibera di Giunta regionale n. 574 del 26.03.2015 è stato istituito il nuovo capitolo n. 1147031 di spesa ai sensi dell'art.52 del D.lgs. n. 118/2011 e s.m.i.;
- con Determinazione del Dirigente del Servizio Competitività n. 799 del 07/05/2015 è stato approvato, l'Avviso per l'erogazione di "Aiuti ai programmi di investimento delle grandi imprese" denominato "Avviso per la presentazione di progetti promossi da Grandi Imprese ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento generale dei regimi di aiuto in esenzione n. 17 del 30 settembre 2014" e dei relativi allegati (B.U.R.P. n. 68 del 14.05.2015);
- con atto dirigenziale n. 973 del 29 maggio 2015 si è provveduto al differimento dei termini di presentazione delle istanze di accesso come stabilito nell'art. 2 comma 1 dell'Avviso, dal 03 giugno 2015 al 15 giugno 2015;
- con Determinazione del Dirigente del Servizio Competitività n. 1063 del 15/06/2015 si è provveduto a procedere alla prenotazione di spesa dell'importo di € 80.000.000,00 sul capitolo di spesa 1147031 "Fondo di Sviluppo e Coesione 2007/2013 - Delibera CIPE n. 62/2011, n. 92/2012 - Settore d'intervento - Contributi agli investimenti a imprese" a copertura dell'Avviso per l'erogazione di "Aiuti ai programmi di investimento delle grandi imprese" denominato "Avviso per la presentazione di progetti promossi da Grandi Imprese ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento generale dei regimi di aiuto in esenzione n. 17 del 30 settembre 2014" di cui alla determinazione dirigenziale n. 799 del 07.05.2015;
- con DGR n. 1735 del 06 ottobre 2015 la Giunta Regionale ha approvato in via definitiva il Programma Operativo Regionale 2014/2020 - FESR della Puglia, a seguito della Decisione Comunitaria C(2015) 5854 del 13 agosto 2015 che adotta il Programma Operativo Puglia per l'intervento comunitario del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (B.U.R.P. n. 137 del 21.10.2015);
- con D.G.R. n. 757 del 15.05.2018 la Giunta Regionale:
  - ha apportato la variazione al Bilancio di previsione 2018 e pluriennale 2018-2020, Documento tecnico di accompagnamento, e al Bilancio gestionale approvato con DGR n. 38 del 18/01/2018, ai sensi dell'art. 51 comma 2 del D.lgs 118/2011 e ss.mm.ii, sui capitoli 2032415 e 1147031 FSC APQ Sviluppo Locale 2007/2013;

- con Determinazione del Dirigente della Sezione Competitività dei Sistemi Produttivi n. 287 del 22 febbraio 2016 (BURP n. 21 del 3 marzo 2016), sono state approvate le "Procedure e criteri per l'istruttoria e la valutazione dei progetti di R&S e di Innovazione tecnologica, dei processi e dell'organizzazione";
- con D.G.R. n. 659 del 10.05.2016 (BURP n.63 del 31.05.2016) la Giunta regionale ha approvato lo schema di Contratto di programma da stipulare con le imprese;
- con A.D. n. 1255 del 23.06.2016 (BURP n.76 del 30/06.1016), è stata approvata la modifica all'Avviso per l'erogazione di "Aiuti ai programmi di investimento promossi da Grandi Imprese da concedere attraverso Contratti di Programma Regionali" di cui alla Determinazione n. 799 del 07/05/2015 (B.U.R.P. n. 68 del 14/05/2015, - ampliamento Codice Ateco 38.22.00 "Trattamento e smaltimento di rifiuti pericolosi";
- con A.D. n. 116 del 26.01.2017 è stata approvata la modulistica per la richiesta di erogazione della prima quota di agevolazioni a titolo di anticipazione (B.U.R.P. n. 13 del 02.02.2017);
- con A.D. n. 1363 del 18.09.2017 è stata approvata la modulistica relativa alla rendicontazione delle spese sostenute per la richiesta di erogazione del 1° SAL e del SAL finale e per la dimostrazione del SAL propedeutico (B.U.R.P. n. 112 del 28.09.2017);
- con A.D. n. 1569 del 18.10.17 è stata riapprovata la modulistica relativa alla richiesta di erogazione della prima quota di agevolazioni a titolo di anticipazione in sostituzione di quella approvata con A.D. n. 116 del 26/01/2017 (BURP n. 122 del 26.10.2017);
- con A.D. n. 1573 del 18.10.17 è stata approvata la modulistica per la richiesta di erogazione della seconda quota di agevolazioni a titolo di anticipazione (B.U.R.P. n. 122 del 26.10.2017);
- con A.D. n. 116 del 26.01.2017 è stata approvata la modulistica per la richiesta di erogazione della prima quota di agevolazioni a titolo di anticipazione (B.U.R.P. n. 13 del 02.02.2017);
- con A.D. n. 1363 del 18.09.2017 è stata approvata la modulistica relativa alla rendicontazione delle spese sostenute per la richiesta di erogazione del 1° SAL e del SAL finale e per la dimostrazione del SAL propedeutico
- con A.D. n. 1569 del 18.10.17 è stata riapprovata la modulistica relativa alla richiesta di erogazione della prima quota di agevolazioni a titolo di anticipazione In sostituzione di quella approvata con A.D. n. 116 del 26/01/2017 (BURP n. 13 del 02/02/2017);

#### **Rilevato che**

- l'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) (Codice progetto DNKBB00), ha presentato in data 24 febbraio 2017 istanza di accesso denominata "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO2" in via telematica, attraverso la procedura on line "Contratti di Programma" messa a disposizione sul portale [www.sistema.puglia.it](http://www.sistema.puglia.it), nei limiti temporali definiti dalla normativa di riferimento;
- con DGR n. 1428 del 14/09/2017, l'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) (Codice progetto: DNKBB00), è stata ammessa alla fase di presentazione del progetto definitivo, riguardante investimenti in R&S, per complessivi **€ 15.717.750,00**, con agevolazione massima concedibile pari ad **€ 8.243.912,50**;
- con nota PEC del Servizio Competitività dei Sistemi Produttivi prot. n. AOO\_158/0006966 del 19/09/2017, ricevuta dall'impresa in pari data, è stata comunicata l'ammissibilità dell'istanza di accesso alla fase di presentazione del progetto definitivo, pertanto, il periodo di ammissibilità della spesa, ai sensi dell'art. 15, comma 1 dell'Avviso Pubblico, decorre da tale data (19/09/2017);
- Il progetto definitivo è stato trasmesso telematicamente a mezzo PEC In data 18 novembre 2017, acquisito agli atti della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi con prot. n. AOO\_158/0008693 del 20/11/2017 e da Puglia Sviluppo S.p.A. con prot. AOO PS CDP n. 11276/I del 20/11/2017 e, pertanto, Il limite temporale definito dall'art. 12 comma 12 dell'Avviso, ovvero entro Il termine di 60 giorni decorrenti dalla ricezione della nota PEC con cui la Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi ha comunicato l'ammissibilità dell'istanza di accesso alla fase di presentazione del progetto definitivo;
- La Società Puglia Sviluppo S.p.A., con nota del 09.08.2018 prot. n.8380/U, acquisita agli atti della Sezione Competitività e Ricerca del Sistemi Produttivi in data 09.08.2018 al prot. n. AOO\_158 - 0007554,

ha trasmesso la Relazione Istruttoria di ammissibilità del progetto definitivo presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) - Codice progetto DNKBB00, con le seguenti risultanze:

**Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.**  
**Istanza "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO2"**

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE	
	0,00	13.184.576,24	<b>13.184.576,24</b>	
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE	
	0,00	7.114.298,70	<b>7.114.298,70</b>	
<b>Dati Occupazionali</b>	<b>MEDIA ULA</b>			
	Sede di Modugno – Via degli Oleandri 8/10	MEDIA U.L.A. <b>12 MESI</b> ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME	INCREMENTO A REGIME
	TOTALE	230,42	241	10,58
	Il Programma di investimenti comporterà a regime un incremento di n. 10,58 ULA.			

**tempistica di realizzazione degli investimenti della società proponente**

<i>Data inizio investimento R&amp;S</i>	<i>Data di ultimazione investimento R&amp;S</i>
22 settembre 2017	31 dicembre 2019

**Rilevato altresì che**

- la relazione istruttoria redatta da Puglia Sviluppo S.p.A., trasmessa con nota del 09.08.2018 prot. n.8380/U, acquisita agli atti della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi in data 09.08.2018 al prot. n. AOO\_158 - 0007554, allegata alla presente per farne parte integrante, si è conclusa con esito positivo in merito alle verifiche di ammissibilità del progetto definitivo così come previsto dall'art. 14 dell'Avviso pubblicato sul BURP n. 68 del 14.05.2015 e s.m.i.;
- l'ammontare finanziario della agevolazione concedibile in R&S per l'impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) - Codice progetto DNKBB00, è pari a **€ 7.114.298,70**, per un investimento complessivamente ammesso pari ad **€ 13.184.576,24**, in Ricerca e Sviluppo.

Tutto ciò premesso, si propone di :

- esprimere l'indirizzo all'approvazione della proposta di progetto definitivo denominato "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO2", presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) - Codice progetto DNKBB00, sede legale, sita in Modugno (BA), Via delle Ortensie 19 - P.IVA 05615000725 che troverà copertura sui Capitoli di spesa così come specificato nella "Sezione Copertura Finanziaria" - a seguito del provvedimento di assunzione della Obbligazione Giuridicamente Vincolante da parte della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi;
- dare mandato alla medesima Sezione di provvedere, con successivi provvedimenti dirigenziali, all'approvazione del progetto definitivo e contestuale Atto di accertamento delle entrate e assunzione di accertamento/obbligazione Giuridicamente Vincolante, alla concessione provvisoria delle agevolazioni, nonché alla sottoscrizione del Contratto di Programma.

### Copertura Finanziaria ai sensi del D.Lgs 118/2011 e ss.mm.ii.

La copertura finanziaria del presente provvedimento che ammonta ad **€ 7.114.298,70** è stata stanziata con D.G.R. n. 757 del 15.05.2018 di variazione al Bilancio di previsione 2018 e pluriennale 2018-2020, Documento tecnico di accompagnamento, e al Bilancio gestionale approvato con DGR n. 38 del 18/01/2018, ai sensi dell'art. 51 comma 2 del D.lgs 118/2011 e ss.mm.ii come segue:

- Capitolo di Entrata **2032415** "Fondo per lo sviluppo e Coesione 2007/2013 - Assegnazione deliberazioni Cipe"- Codice del piano dei conti 4.02.01.01.01 - Codice transazione europea: 2-CRA 62.06
- Capitolo di Spesa **1147031** "Fondo di Sviluppo e Coesione 2007/2013 - Delibera CIPE n. 62/2011, n. 92/2012 - Settore d'intervento - Contributi agli investimenti a imprese" - Missione 14 - Programma 5 - Codice Piano dei Conti: 2.3.3.3.999, Codice transazione europea: 8 - CRA 62.07 con esigibilità nell'esercizio finanziario 2018/2019 come di seguito specificato:

<b>Impegno totale di spesa</b>	<b>€ 7.114.298,70</b>
Esercizio finanziario 2018	<b>€ 3.557.149,35</b>
Esercizio finanziario 2019	<b>€ 3.557.149,35</b>

- con successivo provvedimento si procederà all'impegno e all'accertamento delle somme da parte della competente Sezione;
- Il presente provvedimento rientra nella specifica competenza della Giunta Regionale ai sensi dell'art. 4 - comma 4 - lettere D/K della L.R. n. 7/97.

Il relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

#### LA GIUNTA REGIONALE

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Sviluppo Economico;
- viste le dichiarazioni poste in calce al presente provvedimento da parte del Responsabile di Sub azioni 1.1.a, 1.2.a e 3.1.a e confermata dalla Dirigente del Servizio Incentivi alle PMI e Grandi Imprese e dalla Dirigente della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge

#### DELIBERA

- di prendere atto delle premesse che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intendono integralmente riportate;
- di prendere atto della relazione istruttoria predisposta dalla Società Puglia Sviluppo S.p.A., trasmessa con nota del 09.08.2018 prot. n.8380/U, acquisita agli atti della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi in data 09.08.2018 al prot. n. AOO\_158 - 0007554, relativa all'analisi e valutazione del progetto definitivo presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) - Codice progetto DNKBB00, conclusasi con esito positivo ed allegata al presente provvedimento per farne parte integrante (Allegato A);
- di prendere atto che il progetto definitivo denominato "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO2", presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) - Codice progetto DNKBB00, sulla base delle risultanze della fase istruttoria svolta dalla società Puglia Sviluppo S.p.A. per la realizzazione del progetto industriale comporta un importo complessivo di **€ 13.184.576,24**, in Ricerca e Sviluppo, con un onere a carico della finanza pubblica di **€ 7.114.298,70** in Ricerca e Sviluppo e con la previsione di realizzare, nell'esercizio a regime, un incremento occupazionale non inferiore a n. **10,58** unità lavorative (ULA) come di seguito specificato

**Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.  
Istanza "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO2"**

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE	
	0,00	13.184.576,24	<b>13.184.576,24</b>	
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE	
	0,00	7.114.298,70	<b>7.114.298,70</b>	
<b>Dati Occupazionali</b>	<b>MEDIA ULA</b>			
	Sede di Modugno – Via degli Oleandri 8/10	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME	INCREMENTO A REGIME
	TOTALE	230,42	241	10,58
	Il Programma di investimenti comporterà a regime un incremento di n. 10,58 ULA.			

**tempistica di realizzazione degli investimenti della società proponente**

<i>Data inizio investimento R&amp;S</i>	<i>Data di ultimazione investimento R&amp;S</i>
22 settembre 2017	31 dicembre 2019

- di esprimere rindirizzo all'approvazione della proposta di progetto definitivo denominato "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO2", presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (brevemente CVIT) - Codice progetto DNKBB00, sede legale, sita in Modugno (BA), Via delle Ortensie 19 - P.IVA 05615000725 che troverà copertura sul Capitolo di spesa così come specificato nella "Sezione Copertura Finanziaria" - a seguito del provvedimento di assunzione della Obbligazione Giuridicamente Vincolante da parte della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi;
- di dare mandato alla medesima Sezione di provvedere, con successivi provvedimenti dirigenziali, all'approvazione del progetto definitivo e contestuale Atto di accertamento delle entrate e assunzione di accertamento/obbligazione Giuridicamente Vincolante, alla concessione provvisoria delle agevolazioni, nonché alla sottoscrizione del Contratto di Programma e a tutti gli adempimenti necessari alla completa trattazione della pratica;
- di stabilire in 30 giorni dalla notifica della concessione provvisoria delle agevolazioni la tempistica per la sottoscrizione del Contratto di Programma, ai sensi dell'art. 24 co.1 del Regolamento Regionale n. 17 del 30.09.2014 e s.m.i. recante la disciplina regionale per gli aiuti compatibili con il mercato interno ai sensi del TFUE e specificatamente il Titolo II Capo 1 che disciplina gli "Aiuti ai programmi di investimento delle Grandi Imprese" (B.U.R.P. n. 139 suppl. del 06.10.2014);
- di autorizzare la Dirigente della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi ad adeguare lo schema di contratto approvato con DGR n. 191 del 31/01/2012 e smi concedendo eventuali proroghe al termine di cui al punto precedente in caso di motivata richiesta da parte del Soggetto Proponente;
- di dare atto che il presente provvedimento non determina alcun diritto a favore delle imprese sopra riportate, né obbligo di spesa per l'Amministrazione Regionale;
- di dare atto che con successivi provvedimenti dirigenziali si provvederà all'adozione dell'atto di concessione provvisoria delle agevolazioni e alle eventuali liquidazioni;
- di notificare il presente provvedimento, ad avvenuta esecutività, all'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.;
- di pubblicare il presente provvedimento nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia;

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
MICHELE EMILIANO

CDP TIT. II - Capo 1 – art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Programma Operativo Puglia FESR 2014 – 2020 - Obiettivo Convergenza  
 Regolamento regionale della Puglia per gli aiuti in esenzione n. 17 del 30 Settembre 2014  
 Titolo II – Capo 1 “Aiuti ai programmi di investimento delle Grandi Imprese”  
 (articolo 17 del Regolamento Regionale n. 17 del 30/09/2014)

## RELAZIONE ISTRUTTORIA PROGETTO DEFINITIVO

Impresa proponente:  
 CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A.

Denominazione proposta:  
 LA SFIDA VERSO AMPLIAMENTI DI MERCATO E  
 RIDUZIONE DI CO2

<i>DGR di ammissione dell'istanza di accesso</i>	<i>D.G.R. n. 1428 del 14 settembre 2017</i>
<i>Comunicazione regionale di ammissione alla presentazione del progetto definitivo</i>	<i>prot. n. AOO_158/6966 del 19/09/2017</i>
<i>Investimento proposto da Progetto Definitivo</i>	<i>€ 13.764.954,00</i>
<i>Investimento ammesso da Progetto Definitivo</i>	<i>€ 13.184.576,24</i>
<i>Agevolazione concedibile</i>	<i>€ 7.114.298,70</i>
<i>Incremento occupazionale</i>	<i>+ 10,58 ULA</i>
<i>Localizzazione investimento: Modugno (BA) in via degli Oleandri n. 10</i>	

pugliasviluppo



1  
 CR UM

CDP TIT, II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

**INDICE**

Premessa .....	3
1. Verifica di decadenza .....	5
1.1 Tempistica e modalità di trasmissione della domanda .....	5
1.2 Completezza della documentazione inviata (art. 13 dell'Avviso CdP).....	5
1.2.1 Verifica del potere di firma.....	6
1.2.2 Definizione dei contenuti minimi del programma di investimento .....	7
1.2.3 Eventuale forma di associazione .....	7
1.2.4 Verifica di avvio del programma di investimento .....	7
1.2.5 Verifica rispetto requisiti art. 2 dell'Avviso e art. 17 del Regolamento e delle condizioni di concessione della premialità (rating di legalità e/o contratto di rete) .....	8
1.3 Conclusioni .....	9
2. Presentazione dell'iniziativa .....	9
2.1 Il Soggetto Proponente .....	9
2.2 Sintesi dell'iniziativa.....	13
2.3 Analisi della tecnologia e delle soluzioni innovative utilizzate nei processi, nei prodotti/servizi e nell'organizzazione e coerenza con le aree di innovazione della Smart Puglia 2020.....	14
2.4 Cantierabilità dell'iniziativa.....	20
2.4.1 Immediata realizzabilità dell'iniziativa .....	20
2.4.2 Sostenibilità ambientale dell'iniziativa.....	23
2.4.3 Valorizzazione e riqualificazione delle attività produttive e delle strutture esistenti .....	25
3. Verifica di ammissibilità delle spese di investimento in Attivi Materiali .....	26
3.1 Ammissibilità, pertinenza e congruità dell'investimento in attivi materiali e delle relative spese .....	26
4. Verifica di ammissibilità del progetto di Ricerca e Sviluppo.....	26
4.1 Verifica preliminare.....	29
4.2 Valutazione tecnico-economica.....	34
5. Verifica di ammissibilità degli investimenti in innovazione tecnologica, dei processi e dell'organizzazione proposti dalle PMI aderenti .....	44
6. Verifica di ammissibilità degli investimenti per l'acquisizione di servizi proposti dalle PMI aderenti.....	44
7. Valutazione economico finanziarie dell'iniziativa.....	45
7.1 Dimensione del beneficiario ed esclusione dello stato di difficoltà .....	45
7.2 Capacità reddituale dell'iniziativa .....	47
7.3 Rapporto tra mezzi finanziari ed investimenti previsti.....	49
8. Creazione di nuova occupazione e qualificazione professionale.....	51
9. Rispetto delle prescrizioni effettuate in sede di ammissione alla fase istruttoria .....	57
10. Indicazioni/Prescrizioni per la fase successiva.....	59
11. Conclusioni .....	60
Allegato: Elenco della documentazione prodotta per il progetto definitivo.....	61

pugliasviluppo



OR  
OR

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

**Premessa**

L'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (Partita IVA/Codice Fiscale 05615000725) è stata ammessa alla fase di presentazione del progetto definitivo con DGR n. 1428 del 14/09/2017.

Si riportano di seguito i dati salienti relativi all'istanza di accesso:

**Legale Rappresentante:** Ing. Arvizzigno Antonio

- **Codice ATECO 2007 relativo al progetto ammesso:**  
72.19.09 "Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria"
- **Sede iniziativa:**  
Modugno - Via degli Oleandri n. 10 - 70026
- **Sintesi dell'iniziativa (esclusivamente in R&S):**  
La proposta di investimento intende analizzare e progettare sistemi innovativi che saranno impiegati nell'industria manifatturiera per la realizzazione di componenti del sistema Common Rail per motori Diesel. Il progetto si articola su quattro Obiettivi Realizzativi (OR) relativi sia ad attività di Ricerca Industriale che di Sviluppo Sperimentale: tre OR sono accomunati dall'introduzione di elementi elettronici nel sistema rientrando nell'ambito di specializzazione "Meccatronica", mentre l'altro è focalizzato all'ottimizzazione dell'impiego di materiali e rivestimenti. Il progetto combina differenti tipologie di attività che hanno un fine comune, vale a dire la riduzione dell'emissione di CO<sub>2</sub> per i sistemi di iniezione Common Rail con particolare focus sulle pompe di alta pressione e sul circuito di alimentazione di bassa pressione.

Di seguito gli importi risultanti dalla *fase di accesso*:

➤ **Investimento e agevolazioni:**

CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A.		
SINTESI INVESTIMENTI		AGEVOLAZIONI
RICERCA E SVILUPPO	INVESTIMENTO PROPOSTO E AMMESSO (€)	AGEVOLAZIONI CONCEDIBILI (€)
Ricerca Industriale	7.827.250,00	5.087.712,50
Sviluppo Sperimentale	7.890.500,00	3.156.200,00
<b>TOTALE R&amp;S</b>	<b>15.717.750,00</b>	<b>8.243.912,50</b>
<b>TOTALE INVESTIMENTO E AGEVOLAZIONI</b>	<b>15.717.750,00</b>	<b>8.243.912,50</b>

pugliasviluppo



3

OR CM

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

➤ **Incremento occupazionale:**

CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A.		
ULA NEI DODICI MESI ANTECEDENTI LA PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA DI ACCESSO	ULA NELL'ESERCIZIO A REGIME	VARIAZIONE
230,42	241	+10,58

Con nota PEC del Servizio Competitività dei Sistemi Produttivi prot. n. AOO\_158/0006966 del 19/09/2017, ricevuta dall'impresa in pari data, è stata comunicata l'ammissibilità dell'istanza di accesso alla fase di presentazione del progetto definitivo.

Pertanto, il periodo di ammissibilità della spesa, ai sensi dell'art. 15, comma 1 dell'Avviso Pubblico, decorre da tale data (19/09/2017).

pugliasviluppo



4 CR UM

CDP TIT. II - Capo I – art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

## 1. Verifica di decadenza

### 1.1. Tempistica e modalità di trasmissione della domanda

La proposta di progetto definitivo è stata trasmessa telematicamente a mezzo PEC, entro il limite temporale definito dall'art. 12 comma 12 dell'Avviso, ovvero in data 18 novembre 2017 ed acquisita dalla Regione Puglia con prot. n. AOO\_158/0008693 del 20/11/2017 e da Puglia Sviluppo S.p.A. con prot. AOO PS CDP n. 11276/I del 20/11/2017.

In ottemperanza alla normativa di riferimento, la trasmissione del progetto definitivo è avvenuta entro 60 giorni dalla data di ricevimento (19/09/2017) della comunicazione regionale di ammissione alla fase di presentazione del progetto definitivo (inviata a mezzo PEC in pari data con prot. n. AOO\_158/0006966).

Si fa presente come, nelle more dell'implementazione del sistema di trasmissione telematica attraverso il sito [www.sistema.puglia.it](http://www.sistema.puglia.it), è consentito che l'invio del progetto definitivo avvenga telematicamente mezzo PEC inoltrata all'indirizzo [competitivita.regione@pec.rupar.puglia.it](mailto:competitivita.regione@pec.rupar.puglia.it).

### 1.2. Completezza della documentazione inviata (art. 13 dell'Avviso CdP)

L'impresa ha presentato la documentazione inerente il progetto definitivo coerentemente con quanto disposto dall'art. 13 dell'Avviso Pubblico. In particolare, il progetto definitivo è costituito dalla documentazione, firmata digitalmente, di seguito riportata:

- Sezione 1 - Proposta di progetto definitivo;**
- Sezione 2 - Scheda tecnica di sintesi<sup>1</sup>;**
- Sezione 3 - Formulario R&S;**
- Sezione 6 - D.S.A.N. su aiuti incompatibili;**
- Sezione 7/8/10 - D.S.A.N. su conflitto di interessi, su eventuale cumulo di agevolazioni e sussistenza dei requisiti per la concedibilità della maggiorazione in R&S;**
- Sezione 9 - D.S.A.N. su impegno occupazionale completa di foglio di calcolo.**

Inoltre la società ha provveduto ad inoltrare la seguente documentazione a corredo della proposta del progetto definitivo:

- Planimetria generale, in adeguata scala, dalla quale risulta la dimensione e configurazione del suolo aziendale, delle superfici coperte, di quelle destinate a viabilità interna, corredata di opportuna legenda e sintetica tabella riepilogativa relativa alle singole superfici, debitamente firmata dal tecnico incaricato Ing. Alessandro Guadagnuolo<sup>2</sup>;
- Elaborati grafici e lay out relativi alle sedi del programma di investimento;
- Relazione di compatibilità urbanistica della sede individuata in relazione all'intervento oggetto di agevolazione, sottoscritta dal tecnico abilitato Ing. Giuseppe

<sup>1</sup> PEC del 01/02/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 1162/I del 02/02/2018 e PEC del 06/03/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 2629/I del 07/03/2018.

<sup>2</sup> PEC del 06/03/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 2629/I del 07/03/2018.

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo 1 – art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Tito in data 05/05/2017 e perizia giurata attestante il rispetto dei vincoli edilizi, urbanistici e di corretta destinazione d'uso dell'immobile stesso;

- N. 3 Visure Catastali;
- copia degli atti registrati (Atti notarili di locazione commerciale e diritto di superficie) attestanti la piena disponibilità degli immobili nell'ambito dei quali viene realizzato il programma di investimento;
- Preventivi redatti su carta intestata del fornitore<sup>3</sup>;
- Ultimo bilancio approvato chiuso al 31/12/2017;
- D.S.A.N. del dato occupazionale relativo ai dipendenti in forza nell'unità locale di Modugno sottoscritta dal legale rappresentante Ing. Antonio Arvizzigno;
- N. 56 D.S.A.N. di autocertificazione delle informazioni antimafia dei componenti titolari di carica dell'impresa controllante Robert Bosch S.p.A.;
- N. 22 D.S.A.N. di autocertificazione delle informazioni antimafia dei componenti titolari di carica dell'impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.;
- Curriculum Vitae dell'Ing. Antonio Arvizzigno, legale rappresentante dell'impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.;
- D.S.A.N. di impegno alla divulgazione dei risultati del progetto sottoscritta in data 17/11/2017 dal legale rappresentante Ing. Antonio Arvizzigno;
- Piano di divulgazione dei risultati previsti sottoscritta in data 17/11/2017 dal legale rappresentante Ing. Antonio Arvizzigno;
- Visura ordinaria attestante l'iscrizione alla CCIAA di Bari dell'impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. aggiornata al 18/10/2017;
- Dichiarazione Sostitutiva del Certificato di Iscrizione alla CCIAA di Milano e composizione dell'organo amministrativo, del collegio sindacale e dell'organismo di vigilanza sottoscritta in data 26/03/2018 dall'Amministratore Delegato Gerhard Dambach e dall'Amministratore Marco Serradimigni entrambi dell'impresa Robert Bosch S.p.A.;
- D.S.A.N. di iscrizione alla C.C.I.A.A. di Bari della Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. – Società Unipersonale sottoscritta in data 13/04/2018 dall'Ing. Antonio Arvizzigno, in qualità di Amministratore Delegato della Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A..

#### 1.2.1 Verifica del potere di firma

La proposta di progetto definitivo (Sezione 1) è stata sottoscritta in data 17/11/2017 e firmata digitalmente dall'Ing. Antonio Arvizzigno, in qualità di legale rappresentante di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A., come si evince dalla Visura Ordinaria datata 14/06/2018 che la società ha provveduto ad integrare in data 19/06/2018.

Tuttavia la proposta di progetto definitivo e nel dettaglio l'investimento proposto è stato soggetto a modifica come si rileva dalla D.S.A.N. integrata di aggiornamento delle spese

<sup>3</sup> PEC del 01/02/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 1162/I del 02/02/2018 e PEC del 15/03/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 3152/I del 21/03/2018.

pugliasviluppo



6 OR 111

CDP TIT, II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

proposte in Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale<sup>4</sup> sottoscritta dall'Ing. Antonio Arvizzigno in data 11/06/2018.

#### 1.2.2 Definizione dei contenuti minimi del programma di investimento

- Il progetto enuncia chiaramente i presupposti e gli obiettivi sotto il profilo economico, industriale, commerciale e finanziario.
- Le informazioni fornite in merito al soggetto proponente sono esaustive ed approfondite.
- Il programma d'investimenti, supportato da preventivi, planimetrie ed elaborati grafici risulta completo, organico e funzionale per lo svolgimento dell'iniziativa proposta.
- Il piano finanziario di copertura degli investimenti - con indicazione dell'ammontare delle agevolazioni richieste - e le previsioni economiche, patrimoniali e finanziarie sono adeguatamente rappresentate.
- Il progetto evidenzia le ricadute occupazionali derivanti dalla realizzazione degli investimenti proposti.
- Il progetto d'investimento si realizzerà nell'ambito della Regione Puglia.

#### 1.2.3 Eventuale forma di associazione

Non sono previste forme di associazione tra imprese, dato che il progetto vede la partecipazione della sola Grande Impresa proponente.

#### 1.2.4 Verifica di avvio del programma di investimento

L'impresa ha dichiarato l'avvio degli investimenti in R&S, nella data del 20/09/2017, successiva alla data di ricevimento della comunicazione di ammissibilità alla fase di presentazione del progetto definitivo (19/09/2017), coerentemente con quanto previsto dalla normativa vigente.

L'impresa nella Sez. 3 - Formulario di Ricerca e Sviluppo, riporta le seguenti informazioni:

- avvio degli investimenti: 20/09/2017 (da verificare in sede di rendicontazione);
- ultimazione del programma: 31/12/2019;
- entrata a regime del programma: 31/12/2020<sup>5</sup>;
- anno a regime 2021.

La rappresentazione temporale dell'investimento proposto da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. può essere riassunta come segue:

<sup>4</sup> PEC del 11/06/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 6169/I del 11/06/2018.

<sup>5</sup> Data aggiornata con PEC del 01/08/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 8153/I del 02/08/2018.

pugliasviluppo



4

OR

AM

CDP TIT. II - Capo I – art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

DIAGRAMMA DI GANTT	ANNO 1* (2017)				ANNO 2* (2018)				ANNO 3* (2019)			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.												
Investimenti in Ricerca e Sviluppo												
<b>Data inizio investimento R&amp;S</b>				<b>Data di ultimazione investimento R&amp;S</b>								
22 settembre 2017				31 dicembre 2019								

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 15 comma 1 dell'Avviso, tali date risultano essere successive alla data di comunicazione dell'esito positivo della valutazione dell'istanza di accesso (19/09/2017).

Tuttavia si precisa che la società ha provveduto ad integrare con Pec del 01/08/2018 prot. n. AOO PS GEN 8153/I del 02/08/2018 la documentazione necessaria all'individuazione della data di avvio del programma di investimenti, ed in particolare:

- ordine di acquisto n. 4700647107 del 22/09/2017 del fornitore Bosch Engineering GmbH inerente la fornitura di:
  - Sistema per pilotare iniettori dotato di centralina elettronica di comando (ECU).

Ne consegue che, come data di **avvio degli investimenti in R&S** sarà considerata quella del **22/09/2017**, in quanto data del primo impegno giuridicamente vincolante assunto.

Si precisa che in fase di rendicontazione saranno verificate le date degli ordini di acquisto e ogni altro atto giuridicamente vincolante, per stabilire definitivamente la data di avvio degli investimenti.

1.2.5 Verifica rispetto requisiti art. 2 dell'Avviso e art. 17 del Regolamento e delle condizioni di concessione della premialità (rating di legalità e/o contratto di rete)

Il Contratto di Programma, denominato *La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO<sub>2</sub>*, si inquadra nell'ambito della previsione di cui all'art. 2 comma 3 lettera a. dell'Avviso, trattandosi di progetti di Ricerca e Sviluppo che possono essere integrati con progetti industriali a sostegno della valorizzazione economica, dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati della ricerca.

L'impresa proponente realizza esclusivamente un progetto di R&S ed in sede di presentazione del progetto definitivo ha rettificato l'investimento complessivo del contratto di programma, rispetto a quello approvato in fase di istanza di accesso.

pugliasviluppo



8

OR

Uli

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Successivamente, in fase di valutazione del progetto definitivo, la società ha dichiarato mediante D.S.A.N. un'ulteriore rimodulazione dell'investimento e, pertanto, l'importo definitivo proposto da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è pari a € **13.764.954,00** di cui € 7.643.918,00 in Ricerca Industriale e € 6.121.036,00 in Sviluppo Sperimentale.

SINTESI INVESTIMENTI	
CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A.	
RICERCA E SVILUPPO	INVESTIMENTO PROPOSTO (€)
Ricerca Industriale	7.643.918,00
Sviluppo Sperimentale	6.121.036,00
<b>TOTALE R&amp;S</b>	<b>13.764.954,00</b>
<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>13.764.954,00</b>

Il progetto definitivo rispetta quanto previsto dall'art. 2 dell'Avviso e dall'art. 17 del Regolamento, in particolare:

- Investimento totale proposto pari ad € **13.764.954,00** e, quindi, compreso tra 5 milioni e 100 milioni di euro.
- Permanenza del requisito dimensionale di **Grande Impresa** in capo al soggetto proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (cfr. paragrafo 7.1).
- Permanenza del requisito di assenza dello stato di difficoltà in capo al soggetto proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (cfr. paragrafo 7.1).
- Nel progetto definitivo in esame le ipotesi di premialità riconducibili al rating ed al contratto di rete non sono ricorrenti.

### 1.3. Conclusioni

Sulla base delle verifiche effettuate è possibile procedere al successivo esame di merito.

## 2. Presentazione dell'iniziativa

### 2.1. Il Soggetto Proponente

- Forma e composizione societaria

Come risultante dalla D.S.A.N. di iscrizione alla CCIAA resa in data 13/04/2018 e confermato da visura ordinaria estratta dal Registro delle Imprese di Bari in data 14/06/2018, la Grande Impresa proponente, denominata Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (Partita IVA/Codice Fiscale 05615000725), è stata costituita con atto del 29/11/2000 ed iscritta presso il Registro delle Imprese di Bari a partire dal 28/12/2000 (numero REA BA-429019).

pugliasviluppo



9  
 OR  
 ill

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Il Capitale Sociale al 31/12/2017, interamente sottoscritto e versato, ammonta a € 2.500.000,00 composto da n. 2.500 azioni del valore nominale di € 1.000,00 ciascuna ed è interamente posseduto dalla controllante Robert Bosch S.p.A.

CORPO EMISORE	VALORE NOMINALE AZIONE	NUMERO AZIONI	VALORE AZIONI	PERCENTUALE AZIONI
Robert Bosch S.p.A.	€ 1.000,00	2.500	€ 2.500.000,00	100,00%

Il legale rappresentante dell'impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è l'Ing. Antonio Arvizzigno, nominato Consigliere con atto del 26/04/2018, carica avente durata fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2018.

✓ Oggetto sociale

L'impresa proponente ha per oggetto sociale lo svolgimento delle attività di Ricerca e Sviluppo per l'industria automobilistica nel settore dei motori diesel. In particolare, vengono condotte attività quali: studio di dispositivi di controllo elettronico dei sistemi di accensione e di alimentazione motore, progettazione di pompe di alta pressione sia per applicazioni a carattere trasporto passeggeri sia a carattere industriale che commerciale, testing legato alla suddetta attività di progettazione e sviluppo di pompe di pre-alimentazione sia meccaniche che elettriche.

✓ Struttura organizzativa

La società, così come dichiarato in sede di presentazione del progetto definitivo, possiede una struttura organizzativa composta da un consiglio di Amministrazione e da un collegio sindacale.

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è suddiviso a livello macro in due aree di specializzazione che appartengono entrambe alla divisione DS (Diesel System): un gruppo si occupa di attività inerenti **lo sviluppo di piattaforme di pompe di alta pressione** e quindi gli elementi che le compongono, le applicazioni presso i clienti ed il supporto tecnico agli stabilimenti presso cui vengono fabbricate; l'altro gruppo, invece, studia **la combustione nei motori diesel**, analizzando i componenti e gli accessori che riducono le emissioni e le strategie di controllo motore, tramite software di centralina, a volte in collaborazione direttamente con le case automobilistiche.

I rapporti con la società controllante Robert Bosch S.p.A. e le altre società del Gruppo Bosch<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Robert Bosch GmbH (Germania), Robert Bosch S.p.A. (Italia), Technologie diesel S.p.A. (Italia), Bosch Rexroth S.p.A. (Italia), Robert Bosch France s.a.s. (Francia), Bosch Diesel sro (Repubblica Ceca), Robert Bosch LLC (USA), Bosch automotive diesel systems co ltd (Cina), Robert Bosch Engineering and Business Solutions Private Ltd. (India), Bosch Ltd (India), Bosch Corporation (Giappone), Robert bosch limitada (Brasile), Robert Bosch elektronik GmbH RE (Germania), Etas GmbH branch Italy (Italia), Robert Bosch Korea Limited Company (Korea), Bosch (China) Investment Ltd. (Cina), Bosch Mahle Turbo Systems GmbH & Co.KG (Germania), Bosch Engineering GmbH (Germania), Robert Bosch AB (Svezia) e Bosch Management Support GmbH (Germania).

pugliasviluppo



10

m2

M

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

sono relativi alla fornitura di servizi amministrativi, finanziari, logistici, tecnici di stabilimento, diritti di licenza e fornitura di servizi di ricerca, attività tutte svolte a normali condizioni di mercato.

✓ Campo di attività e sedi

Centro Studi Componenti per Veicoli è una società per azioni con socio unico, ha sede legale ed operativa nella zona industriale di Modugno (BA) in Via delle Ortensie n. 19, dove svolge dal 01/01/2001, attività di ricerca nel settore dell'alimentazione di motori automobilistici. Dal 16 giugno 2005 la società ha un ufficio amministrativo a Milano, in Via Colonna Marco Antonio n. 35.

Dalla visura camerale risulta che l'attività primaria esercitata dall'impresa è *"la ricerca e lo sviluppo, la progettazione e la realizzazione prototipale di applicazioni elettroniche per veicoli, in particolare lo studio di dispositivi"* e si evince la presenza di un'altra unità locale sita in Via degli Oleandri 8/10 - Modugno (BA), sede dell'attuale investimento come confermato con DSAN a firma del legale rappresentante Ing. Antonio Arvizzigno integrata in data 01/08/2018.

✓ Risultati conseguiti e prospettive di sviluppo

L'impresa dichiara che l'andamento economico di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A., sulla base dei bilanci approvati inerenti agli ultimi due esercizi (2015-2016), si è mostrato nel complesso positivo. Nel 2015 i ricavi delle vendite e delle prestazioni hanno registrato un incremento pari all'11,4% rispetto all'esercizio precedente, incremento più lieve anche nel 2016, pari allo 0,2% rispetto al 2015.

L'aumento dei ricavi, insieme ad una diminuzione dei costi operativi esterni, hanno portato ad un risultato operativo superiore nel 2016 rispetto all'anno precedente.

L'aumento del risultato netto (da € 2.123.766,00 nel 2015 a € 2.461.533,00 nel 2016) insieme all'incremento del Patrimonio Netto (da € 17.699.703,00 nel 2015 a € 20.161.239,00 nel 2016) ha fatto registrare un allineamento degli indici ROE rispetto all'anno precedente (12,21 % nel 2016 e 12,00 % nel 2015), mostrando una redditività elevata.

La situazione economica attuale e previsionale di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è nel complesso positiva sia per quanto riguarda l'esercizio in corso che per quelli successivi; infatti, come illustrato nel progetto definitivo presentato, si evidenzia un incremento della capacità produttiva ed un trend di crescita del fatturato sino all'esercizio a regime.

Per quanto riguarda l'aspetto prettamente finanziario, l'azienda evidenzia che l'indebitamento verso banca è inesistente poiché Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. si finanzia tramite finanziamenti intercompany.

A supporto di quanto appena detto si riportano i principali indici di bilancio, espressi in mEuro fino all'anno a regime (2021), così come dichiarati dalla società nella sez. 2:

pugliasviluppo



11

OR

CDP TIF II - Capo 1 - art. 22

impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

	2017	2018	2019	2020	2021
Ricavi	30,6	31,7	31,9	31,8	31,9
EBITDA	13,7	2,8	2,6	2,4	8,4
EBIT	12,0	1,1	0,8	0,7	6,7
Risultato d'esercizio	8,5	0,8	0,7	0,6	4,9

si riportano, di seguito, le tabelle proposte dal soggetto proponente nella Sezione 2 del progetto definitivo ed indicanti la capacità produttiva relativa all'esercizio antecedente la presentazione dell'istanza di accesso e la capacità produttiva aziendale a regime, per l'unità locale pugliese oggetto dell'investimento.

## DETERMINAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A.

esercizio precedente l'anno di avvio a realizzazione del Programma di Investimento	Prodotti / Servizi	Unità di misura per unità di tempo	Produzione max per unità di tempo	N° unità di tempo per anno	Produzione max teorica annua	Produzione effettiva annua (€)	Prezzo Unitario medio (€)	Valore della produzione effettiva (€)
	1	Sviluppo Piattaforme	h/anno	105	1708	100	170.800	85,11
2	Supporto alla serie	h/anno	51	1708	50	85.400	85,11	7.268.394,00
3	Gestione Progetti Cliente	h/anno	27	1708	27	46.116	85,11	3.924.933,00
4	Progetti di Ricerca	h/anno	21	1708	20	34.160	85,11	2.907.358,00
5	Progetti di Engineering	h/anno	31	1708	31	52.948	85,11	4.506.404,00
Totale			235		228	389.424		33.143.877,00

A regime	Prodotti / Servizi	Unità di misura per unità di tempo	Produzione max per unità di tempo	N° unità di tempo per anno	Produzione max teorica annua	Produzione effettiva annua (€)	Prezzo Unitario medio (€)	Valore della produzione effettiva (€)
	1	Sviluppo Piattaforme	h/anno	96	1708	95	162.260	92,1
2	Supporto alla serie	h/anno	57	1708	55	93.940	92,1	8.649.219,00
3	Gestione Progetti Cliente	h/anno	36	1708	35	59.780	92,1	5.504.049,00
4	Progetti di Ricerca	h/anno	24	1708	23	39.284	92,1	3.619.946,00
5	Progetti di Engineering	h/anno	34	1708	33	56.364	92,1	5.189.531,00
Totale			247		241	411.628		37.899.306,00

pugliasviluppo



se  
 CRP  
 ULL

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Dalle tabelle sopra riportate si evince che il valore della produzione aumenta per ogni singolo prodotto/servizio fornito dall'azienda e che, a regime, nell'ottica della diversificazione della produzione perseguita, si prevede un'incremento produttivo che per l'azienda sarà un valore di partenza in quanto, la stessa, continuando a sviluppare i prodotti/servizi anche negli anni successivi, conta non solo di mantenere ma anche di migliorare la propria condizione economica.

L'impresa, nell'anno a regime, dichiara il raggiungimento di livelli di fatturato superiori a quelli attestati nell'ultimo biennio. Tale previsione, così come risulta da quanto prodotto nella scheda tecnica di sintesi e dall'analisi prospettica economico finanziaria integrata, è frutto di un'analisi di dettaglio delle tipologie di servizi erogati finalizzata alla determinazione della capacità produttiva massima ed effettiva dell'unità locale interessata dal programma di investimento.

L'azienda auspica, nell'anno a regime, che i soli progetti piattaforma (sviluppo di piattaforme di alta pressione) specificatamente per il sistema Common Rail, possono leggermente diminuire dando spazio a nuove attività di ricerca e nuovi progetti di ingegneria non solo in ambito automotive, quali l'ibrido e l'elettrico, ma anche nuove frontiere che riescano a coniugare tecnologia e risorse locali proprie dell'area di cui Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è locata.

L'obiettivo che la società vuole raggiungere con il presente contratto di programma è proprio quello di sviluppare nuove soluzioni tecnologiche che rispondano ad esigenze di mercato e che possano essere successivamente offerte ai clienti e portate in serie, ragione per cui l'azienda prevede un maggior aumento di effort per le aree legate alla gestione del cliente e supporto alla serie.

## 2.2. Sintesi dell'iniziativa

Il programma di investimenti proposto, come rimodulato da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A., ammonta a € 13.764.954,00 e prevede esclusivamente investimenti in R&S, di cui € 7.643.918,00 in Ricerca Industriale e € 6.121.036,00 in Sviluppo Sperimentale.

Il progetto proposto combina differenti tipologie di attività che hanno un fine comune ovvero la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i sistemi di iniezione Common Rail con particolare focus sulle pompe di alta pressione e sul circuito di alimentazione di bassa pressione.

Il progetto di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. punta prevalentemente su una particolare fetta di mercato ovvero quella legata ai veicoli commerciali che, secondo la società, mostra maggiori potenzialità di crescita nei prossimi anni.

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. intende investire proprio in questo ambito nel quale vorrebbe entrare offrendo ai clienti una vasta gamma di prodotti in grado di soddisfare diverse esigenze.

La proposta progettuale del soggetto istante, coerentemente con quanto esposto nell'istanza di accesso, si inquadra nella fattispecie "diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente".

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

A tal proposito, si evidenzia che, come prescritto dall'art. 6, comma 2 dell'Avviso, tale fattispecie riguarda esclusivamente investimenti in Attivi Materiali, non previsti nell'ambito del presente programma.

Tuttavia, come già valutato in istanza di accesso, l'impresa ha fornito il valore contabile degli attivi riutilizzati pari a € 6.000.000,00 e nonostante sia variato l'importo dell'investimento in sede di progetto definitivo, il rapporto tra costi ammissibili e attivi riutilizzati è del 219,74% nel rispetto della prescrizione seguente: " i costi ammissibili devono superare almeno il 200% del valore contabile degli attivi che vengono riutilizzati, registrato nell'esercizio finanziario precedente l'avvio dei lavori".

Inoltre Centro Studi con il progetto proposto mira non solo alla diversificazione del powertrain, ma si pone anche l'obiettivo di mantenere la leadership in ambito Diesel Commercial Vehicle, in quanto mercato crescente e di puntare di conseguenza al consolidamento.

- 2.3. *Analisi della tecnologia e delle soluzioni innovative utilizzate nei processi, nei prodotti/servizi e nell'organizzazione e coerenza con le aree di innovazione della Smart Puglia 2020*

Dalle relazioni allegate e dai riscontri effettuati, si deduce che la portata del progetto presentato ha, nel complesso, valenza innovativa.

In merito all'esame della portata innovativa del progetto, ci si è avvalsi della consulenza di un esperto (docente universitario) il quale ha espresso una valutazione del progetto definitivo, così come previsto dall'art. 14, comma 6, dell'Avviso CdP.

Si riportano, di seguito, le risultanze della valutazione dell'esperto.

#### Descrizione sintetica del "Progetto Industriale" definitivo

Il progetto proposto prevede 4 Obiettivi realizzativi (OR) relativi sia ad attività di Ricerca Industriale che di Sviluppo Sperimentale:

- **OR1 – Circuiti di bassa pressione intelligenti** (70% R.I., 30% S.S.): combinare la pompa di alta pressione con una pompa del circuito di bassa pressione "intelligente" in grado di controllare la quantità di gasolio erogata verso la pompa di alta pressione in funzione delle condizioni di funzionamento del sistema (pressione nel rail, velocità di rotazione del motore, ecc.) al fine di aumentare l'efficienza del sistema e di ridurre le emissioni di CO2.
- **OR2 – Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati** (100% S.I.): progettare e realizzare due tipologie di pompe di alta pressione per raggiungere pressioni nel rail fino a 2700 bar con elevata efficienza, introducendo componenti mecatronici quali valvole di aspirazione a comando elettrico e pompe di pre-alimento elettriche, spaziando da applicazioni marine a motori più compatti.

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

- **OR3 – Trasmissione a velocità variabile in maniera continua (100% R.I.):** impiegare un nuovo sistema di trasmissione che sia in grado di variare la velocità della pompa di alta pressione modificando la portata e conseguentemente la pressione nel rail, realizzando così un nuovo metodo di regolazione della pressione del rail che consenta di semplificare il circuito di bassa pressione tramite l'eliminazione di valvole idrauliche, garantendo una maggiore efficienza del sistema.
- **OR4 – Uso alternativo di materiali e rivestimenti (100% R.I.):** impiegare materiali innovativi in ambito pompe di alta pressione per componenti soggetti a condizioni di funzionamento critiche, con l'obiettivo di ridurre l'attrito, aumentare l'efficienza, diminuire la massa ed aumentare la pressione: tutto ciò concorre alla riduzione delle emissioni di CO2.

#### Rilevanza e potenziale innovativo del "Progetto industriale" definitivo

Gli obiettivi del progetto proposto riguardano lo sviluppo e la progettazione di un nuovo sistema di alimentazione del combustibile per motori Diesel. Tali obiettivi sembrano decisamente attuali ed innovativi rispetto allo stato dell'arte sull'argomento, così come appaiono molto buone e convincenti le prospettive relative alla trasferibilità e validità del progetto.

In merito allo stato dell'arte, occorre infatti notare come gli sviluppi futuri dei motori Diesel siano decisamente condizionati dagli esiti delle indagini in corso relativamente alle emissioni su strada di NOx. Tuttavia, è altrettanto evidente come il problema possa essere risolto con adeguati sistemi di post-trattamento dei gas di scarico (in particolare Selective Catalytic Reduction, SCR), che però presentano aspetti critici in merito a costi ed ingombri. Di conseguenza, si può ritenere ragionevole che ciò possa limitare in futuro la diffusione delle motorizzazioni Diesel solo per il comparto delle piccole ed eventualmente medie cilindrate (destinate ad autoveicoli di piccole dimensioni, dove masse, ingombri e costi incidono significativamente), ma non per il settore delle auto di maggiore cilindrata ed ancor meno per quello dei veicoli commerciali ed off-road (dove i bassi consumi dei Diesel non sono facilmente eguagliabili con altre soluzioni alternative). Il progetto proposto è infatti rivolto principalmente al settore dei veicoli commerciali, pur non trascurando le possibili applicazioni automobilistiche.

Tuttavia, la regolazione della portata di combustibile e della pressione nel rail (parametri fondamentali per il controllo ottimizzato della combustione) viene usualmente realizzata tramite soluzioni che presentano significative perdite energetiche. Dalle prime architetture dei sistemi *Common Rail* (dove il gasolio ad alta pressione non utilizzato per l'iniezione veniva ricircolato nel serbatoio con una valvola di by-pass) alle soluzioni più recenti (dove si impiega una valvola di regolazione tra la pompa di bassa e quella di alta pressione, causando cavitazione in quest'ultima), le perdite energetiche (principalmente per attrito) non sono affatto trascurabili e con esse i consumi di energia meccanica dell'intero sistema di iniezione. Le soluzioni proposte si basano su una architettura del circuito che sembra decisamente innovativa ed in grado di consentire una riduzione delle dissipazioni di energia connesse con la regolazione della pressione e della portata di combustibile iniettato.

pugliasviluppo



15

OR1 M

CDP TIT. II - Capo 1 – art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Lo sviluppo di un circuito di bassa pressione "intelligente" (che prevede la regolazione della velocità della pompa di pre-alimento) e di una pompa di alta pressione ottimizzata (OR1) sembra una strategia in grado di permettere il conseguimento degli obiettivi previsti (quali l'aumento dell'efficienza e la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del motore, la riduzione della cavitazione, l'ottimizzazione della portata in ingresso in accordo con i requisiti della pompa di alta pressione, la riduzione della portata di gasolio che ricircola nel serbatoio). L'OR1 prevede anche lo studio di metodologie per semplificare le lavorazioni sul corpo pompa allo scopo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dai processi di produzione.

Il progetto ottimizzato di nuove tipologie di pompe di alta pressione (OR2) è centrato sullo sviluppo sperimentale ed anch'esso sembra strategicamente valido ed operativamente realizzabile (tenendo conto in particolare dell'esperienza del Soggetto Istante). Le fasi dell'attività sono delineate in maniera ragionevole e solida, prevedendo anche specifiche verifiche sperimentali.

La progettazione di un sistema per la variazione continua del rapporto di trasmissione tra l'albero motore e la pompa di alta pressione (OR3), al fine di controllare la portata erogata e di conseguenza la pressione nel rail, rappresenta un aspetto decisamente innovativo e di notevole interesse. Le fasi dell'attività sembrano decisamente adeguate per conseguire i risultati previsti (studio delle specifiche di progetto, studio del nuovo concetto di regolazione della pompa, analisi e selezione dei CVT esistenti sul mercato, confronto delle dinamiche di risposta del sistema di regolazione, design del nuovo componente e realizzazione di un prototipo) anche in termini di ricadute sull'impatto ambientale degli stabilimenti di produzione (che tuttavia non sembrano descritte troppo nel dettaglio). In questo contesto, anche le attività di ricerca e sviluppo finalizzate all'utilizzo di nuovi materiali per i componenti delle pompe di bassa e di alta pressione (OR4) appaiono bene integrate nel progetto complessivo. La proposta di utilizzare materiali polimerici o ceramici (in alternativa a quelli usualmente adottati, quali acciaio e alluminio) e di studiare rivestimenti al fine di migliorare le prestazioni delle pompe minimizzando l'impatto ambientale derivante dalla loro produzione ed al loro utilizzo sembra molto interessante e ben inserita nel contesto.

Per quanto riguarda la trasferibilità ed applicabilità dei risultati, non sembrano sussistere criticità, tenendo conto sia dell'esperienza e della qualificazione del soggetto istante (nonché dei collegamenti con altre realtà internazionali, poiché Centro Studi Componenti per Veicoli sviluppa attività di R&S per il gruppo Bosch), sia delle cooperazioni con organismi di ricerca quali il Politecnico di Bari all'interno del laboratorio pubblico privato MET (che vede coinvolti Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. ed il Politecnico di Bari). In questa direzione sembra opportuno osservare che potrà essere molto proficua la disponibilità di Centro Studi ad ospitare laureandi e studenti di dottorati, per svolgere parte del loro percorso formativo in collaborazione con gli ingegneri del Centro.

Riconducibilità della proposta alle aree di innovazione previste dall'Art. 4 dell'Avviso

Sulla base delle informazioni rese dall'impresa nella Sezione 2 del progetto definitivo ed in conformità con quanto disciplinato dall'art. 4 dell'Avviso, si conferma la riconducibilità della proposta progettuale a:

---

pugliasviluppo



16 OR III

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

1. **Area di innovazione *Manifattura Sostenibile*;**1.1 ***Fabbrica Intelligente (settore applicativo: Trasporti)*;**

Ket: ***Micro e Nanoelettronica***: sistemi di bordo e strutturali per applicazioni nei trasporti su gomma, ferro e mari. Nuovi dispositivi e sistemi di controllo motore e processo;

Ket: ***Materiali avanzati***: Metodi innovativi di progettazione e diagnostica applicati al settore trasporti;

Ket: ***Tecnologie di produzione avanzata***: Sistemi elettronici/ICT per la riduzione dei tempi, dei costi e dei consumi energetici in processi industriali, nautica, motorizzazioni, controllo di processi civili e industriali.

Il progetto si pone infatti come obiettivi lo studio e la progettazione di nuovi sistemi da installare a bordo del veicolo per il controllo dei motori Diesel (per applicazioni stradali e navali) finalizzati alla riduzione dei consumi di combustibile (e quindi alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>). In particolare, i primi tre OR prevedono la progettazione ottimizzata di componenti (pompe di bassa e di alta pressione) e l'applicazione di un sistema innovativo per il controllo della combustione nel motore (basato sulla integrazione di un CVT e dello sviluppo ed inserimento in centralina degli algoritmi di controllo necessari).

Tra i risultati significativi del progetto è prevista anche la definizione di metodologie innovative per la progettazione dei sistemi di alimentazione del gasolio nei motori Diesel.

2. **Area di innovazione *Manifattura Sostenibile*;**2.1 ***Meccatronica*;**

Ket: ***Materiali avanzati***: Nuovi materiali per lo sviluppo di tecniche e prodotti ad alte prestazioni: anti usura, antimicrobico, materiali ferromagnetici a base di terre rare per attuatori elettrici ultra avanzati, semiconduttori organici ed inorganici per dispositivi e sensori, ecc. Progettazione, prototipazione, produzione e collaudo di elementi, parti meccaniche, prodotti e semilavorati in materiale composito, leghe di ferro o alluminio, plastiche.

Ket: ***Tecnologie di produzione avanzata***: Tecnologie per l'efficientamento dei processi produttivi e test, programmazione, simulazione e collaudo. Tecnologie di rapid-prototyping.

Tra gli obiettivi del progetto si prevede lo studio, l'analisi e la progettazione di sistemi innovativi da trasferire all'industria manifatturiera per la realizzazione di componenti avanzati per i sistemi Common Rail per motori Diesel. In particolare, verranno definite nuove procedure per la progettazione dei sistemi di iniezione e lo sviluppo dei relativi processi di produzione con ridotte emissioni di CO<sub>2</sub>, con riscontri positivi per gli stabilimenti che li industrializzeranno.

Uno specifico obiettivo del progetto (OR4) è finalizzato alla progettazione ottimizzata di pompe per il combustibile di alta e bassa pressione con l'impiego di materiali innovativi (polimerici o ceramici in sostituzione di soluzioni tradizionali come acciaio ed alluminio) e di rivestimenti in ceramica per le sedi valvole di alta pressione.

pugliasviluppo



17 OR III

CDP TIT, II - Capo 1 – art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

**Per i programmi di investimento delle grandi imprese specificare:****Art. 2 – Operatività ed oggetto dell'intervento (comma 3 lett. a e lett. b) - I programmi di investimento sono inquadrabili in:**

- a. progetti di Ricerca e Sviluppo che possono essere integrati con progetti industriali a sostegno della valorizzazione economica dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati della ricerca:

Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. è un soggetto che svolge attività di ricerca e sviluppo nell'ambito delle società della capogruppo Robert Bosch GmbH: come tale, si può ritenere che sia un Centro strutturato in maniera tale da poter svolgere attività non solo in ambito di ricerca industriale, ma anche di sviluppo pre-competitivo, preliminari all'avvio delle fasi di sviluppo dei prodotti e di ingegnerizzazione per la preparazione e l'avvio della produzione. Gli obiettivi previsti appaiono centrati sullo sviluppo di soluzioni e tecnologie decisamente collocabili nel breve-medio periodo nei progetti industriali di sviluppo dei sistemi di iniezione per motori Diesel, soprattutto con riferimento al campo delle applicazioni Heavy Duty. Inoltre, è più che ragionevole ritenere che le conoscenze ed i risultati conseguiti attraverso l'attività proposta nel progetto potranno porre Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. "in una posizione di vantaggio competitivo rispetto agli altri Centri di ricerca Bosch per l'assegnazione dei progetti di sviluppo dei componenti" ed anche rispetto alle altre società che operano nello stesso settore. Sebbene si dica nella proposta che "l'industrializzazione delle soluzioni analizzate nel Contratto di programma sarà gestita dalla casa madre (Robert Bosch GmbH) sulla base di analisi strategiche all'interno del Gruppo Bosch", è assolutamente ragionevole ritenere che i risultati del progetto potranno essere integrati con i progetti industriali già attivi presso Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. e presso il gruppo Bosch consentendone una significativa valorizzazione economica ed una effettiva industrializzazione. In questo senso appare opportuno sottolineare come le attività previste nel progetto potranno permettere a Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. di consolidare la propria posizione all'interno del mondo Bosch e di evitare una possibile delocalizzazione delle attività industriali verso altri soggetti del Gruppo ("la società deve infatti continuamente dimostrare di essere in grado di mantenersi, migliorarsi e guardare al futuro"). Pertanto, si ritiene che siano prioritarie per Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. le azioni finalizzate all'integrazione dei risultati con i progetti industriali in essere, allo scopo di valorizzare economicamente l'innovazione e di industrializzare i risultati conseguiti (in termini di know-how, di sviluppo precompetitivo, di engineering e di preparazione dell'avvio della produzione), permettendo così "di salvaguardare la risorsa primaria di cui il centro gode che risiede nel capitale umano".

**Eventuali indicazioni, per il soggetto istante, utili alla realizzazione del Progetto Industriale**

Potrebbe essere opportuno sottolineare l'interesse di una valutazione qualitativa e quantitativa dei vantaggi non solo in termini di bilanci energetici, ma estendendo lo studio anche al consumo di risorse in generale (ad es. acqua) e alle altre emissioni inquinanti oltre alla CO<sub>2</sub> con riferimento ai processi produttivi. Ciò nell'ottica di enfatizzare la riconducibilità

pugliasviluppo



10  
OR  
M

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

della proposta alle aree di innovazione previste dall'art.4 dell'Avviso (relativamente alle azioni e obiettivi previsti dalla "Strategia regionale per la specializzazione intelligente" e dal documento "La Puglia delle Key Enabling Technologies").

#### Giudizio finale complessivo

Il giudizio finale complessivo sulla rilevanza e sul potenziale innovativo del Progetto Industriale è assolutamente positivo tenendo conto che:

- la collocazione dell'attività di ricerca si può ritenere nel contesto attuale decisamente strategica, poiché tiene conto delle prospettive di mercato e come tale mira non solo alle applicazioni automobilistiche (oggi critiche per quanto riguarda i motori Diesel), ma soprattutto sulle applicazioni ai veicoli commerciali Heavy Duty ed alla propulsione navale (per le quali le previsioni sono più ottimistiche, tenendo conto dei vantaggi del Diesel in termini di consumi);
- la programmazione delle attività appare adeguata per il conseguimento dei risultati previsti, con una suddivisione in quattro OR che appare ben armonizzata e rivolta ad argomenti fondamentali nell'ambito della tematica di ricerca considerata;
- le esperienze pregresse ed il know-how del Soggetto Istante sembrano più che adeguate per garantire uno sviluppo concreto che potrà portare al successo delle attività, tenendo conto dei contatti internazionali e della relazione che intercorre con il gruppo Bosch GmbH (per il quale il soggetto istante svolge attività esclusiva di ricerca e sviluppo);
- le possibilità di trasferire i risultati delle conoscenze previste alla produzione industriale appaiono molto elevate per le ragioni sopra menzionate e potranno prevedibilmente consolidare la posizione di leadership di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. nel campo della Ricerca & Sviluppo e della produzione di sistemi avanzati di iniezione Common Rail per motori Diesel (permettendo tra l'altro "di salvaguardare la risorsa primaria di cui il centro gode che risiede nel capitale umano");
- la collaborazione programmata con enti di ricerca tra cui Università locali, nazionali ed internazionali rafforza ulteriormente le possibilità di successo dell'attività di ricerca;
- la divulgazione dei risultati della ricerca potrà essere efficacemente perseguita attraverso i canali che il Soggetto Istante si impegna ad attivare (e cioè una "Summer School", realizzata in collaborazione con le università pugliesi ed indirizzata a giovani laureandi, laureati e professionisti nel mondo dell'ingegneria, conferenze tecniche organizzate con esponenti della realtà industriale e del mondo accademico, e pubblicazione di articoli su riviste scientifiche in collaborazione tra il Centro e le università del territorio);
- il prospetto di spesa del progetto appare adeguatamente equilibrato tra Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale e l'entità complessiva dell'investimento sembra pur sempre decisamente commisurata con le attività previste dalla ricerca, tra le quali numerosi studi di tipo sperimentale.

---

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

## 2.4. Cantierabilità dell'iniziativa

## 2.4.1 Immediata realizzabilità dell'iniziativa

Ai fini della realizzabilità dell'iniziativa proposta, sulla base della verifica preliminare effettuata in sede di valutazione dell'istanza di accesso e tenuto conto della documentazione presentata a corredo del progetto definitivo, si evince quanto segue:

a) Ubicazione

Come precisato con nota del 01/08/2018 "l'investimento avrà luogo in via degli Oleandri n. 10 in Modugno (BA), coerentemente con quanto indicato in sede di istanza di accesso. La società non esclude la possibilità di estendere alcune attività presso la vecchia sede di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. sita in via delle Ortensie n. 19 dello stesso comune, previa richiesta alla Regione Puglia".

Si chiarisce che qualora la società dovesse proseguire l'ipotesi di estendere la sede dell'investimento, tale variazione sarà soggetta a valutazione istruttoria ed autorizzazione della Regione Puglia, come previsto dall'art. 6.5 del CdP.

La nuova struttura con accesso da via degli Oleandri n. 10 si sviluppa su un'area all'interno della quale sono presenti edifici destinati ad uffici, laboratori, sale prove funzionali per motori e veicoli, laboratori di testing e di misura per le pompe di alta pressione, sale di allestimento motori ed edifici destinati alla produzione dei componenti.

Nello specifico l'iniziativa prevede lo sviluppo dell'attività di progettazione e ricerca all'interno di un fabbricato di recente costruzione denominato **BAR 204** di proprietà della Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. situato in adiacenza dello stabilimento produttivo della Tecnologie Diesel SpA, mentre l'attività di Sperimentazione sarà sviluppata all'interno dell'area di proprietà della "Tecnologie Diesel SpA", in particolare all'interno dell'edificio esistente denominato BAR 201 e più precisamente nel "**Testing Area**" con il quale Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ha sottoscritto con Tecnologie Diesel S.p.A. un contratto di locazione.

Gli immobili interessati dall'iniziativa risultano esistenti e regolarmente accatastati presso l'Agenzia delle Entrate e risultano censiti nel N.C.E.U. del Territorio di Modugno rispettivamente:

- Foglio 7 particella 1005 sub. 1 (EDIFICIO BAR 204);
- Foglio 7 particella 776 sub. 11 (TESTING AREA).

b) Disponibilità dell'area/immobile e compatibilità con la durata del vincolo di mantenimento dei beni oggetto di investimento (per i 5 anni successivi alla data di completamento degli investimenti)

pugliasviluppo



20 ER Val

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

La disponibilità dell'immobile sopra indicato e la compatibilità con la durata del vincolo di mantenimento dei beni oggetto di investimento è confermata dai seguenti titoli forniti dalla società<sup>7</sup>:

- ✓ Atto di costituzione di diritto di Superficie tra Tecnologie Diesel e Sistemi Frenanti S.p.A. e Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A a rogito del Notaio Federico De Stefano del 21/01/2015 n. 2122/570 di repertorio;
- ✓ Contratto di locazione commerciale tra Tecnologie Diesel e Sistemi Frenanti S.p.A. Società Unipersonale e Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. Società Unipersonale del 21/07/2014 della durata di anni 6, ovvero dal 01/07/2014 al 30/06/2020, relativo alla locazione dell'Area Testing (1500 mq), registrato presso l'Ufficio delle Entrate di DPMI2 UT Milano 6 il 22/07/2014.

Tuttavia è bene sottolineare che l'unità immobiliare individuata catastalmente al **Foglio 7 particella 1005 sub.1** (Edificio BAR 204) è stata oggetto dei seguenti titoli abilitativi:

- Permesso a Costruire n. 1 del 05/02/2015;
- D.I.A. n. 0019622 del 30/04/2016;
- S.C.I.A. n. 0011742 del 04/03/2016;
- Attestazione di Conformità e Agibilità del 25/10/2016 prot. 0057819 Comune di Modugno;

che l'unità immobiliare individuata catastalmente al **Foglio 7 particella 776 sub.11** (Edificio BAR 201 - Testing Area) è stata oggetto dei seguenti titoli abilitativi:

- D.I.A. n. 88/2016 trasmessa per posta certificata al Comune di Modugno in data 24/12/2015 con:
  - [PEC N.opec279.20151224104337.00663.06.1.16@pec.aruba.it](mailto:PEC N.opec279.20151224104337.00663.06.1.16@pec.aruba.it)
  - [PEC N.opec279.20151224104347.00613.02.1.16@pec.aruba.it](mailto:PEC N.opec279.20151224104347.00613.02.1.16@pec.aruba.it)
- S.C.I.A. in Variante n. 88/2016 trasmessa per posta certificata al Comune di Modugno in data 24/06/2016 con:
  - [PEC N.opec281.20160624195025.17283.04.1.16@pec.aruba.it](mailto:PEC N.opec281.20160624195025.17283.04.1.16@pec.aruba.it)
  - [PEC N.opec281.20160624195100.10488.05.1.16@pec.aruba.it](mailto:PEC N.opec281.20160624195100.10488.05.1.16@pec.aruba.it)
- Attestazione di Conformità e Agibilità del 04/11/2016 prot. 0059896 Comune di Modugno.

Inoltre i predetti immobili/porzioni di immobili:

- sono conformi al progetto approvato come da titoli edilizi precedentemente indicati;
- possiedono tutti i requisiti richiesti dal regolamento Edilizio vigente nel comune di Modugno;
- accolgono impianti realizzati secondo le normative vigenti avendo verificato la conformità degli impianti (elettrico, riscaldamento, idrosanitario, adduzione gas);

<sup>7</sup> PEC del 01/02/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 1162/I del 02/02/2018 e PEC del 06/03/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 2629/I del 07/03/2018.



CDP TIT II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

- possiedono tutti i requisiti igienico sanitari e impiantistici coerenti con le destinazioni d'uso.

- c) Codice Ateco 2007 e Oggetto dell'iniziativa (descrizione sintetica dell'investimento proposto, con particolare attenzione su incrementi volumetrici e/o realizzazioni di nuove volumetrie:

L'impresa ha provveduto ad implementare il codice ATECO ammissibile, indicato dall'impresa proponente e confermato in sede di istruttoria, relativo al programma proposto 72.19.09 "Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria", recependo così la prescrizione richiesta nella comunicazione di ammissibilità alla fase di presentazione del progetto definitivo.

La proposta progettuale di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A., coerentemente con quanto esposto nell'istanza di accesso, si inquadra nella fattispecie "diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente" e non prevede incrementi volumetrici o realizzazioni di nuove volumetrie.

- d) Descrizione del programma di investimento in Attivi Materiali

Il programma di investimento non prevede spese in Attivi Materiali.

- e) Recepimento delle indicazioni/prescrizioni formulate in sede di ammissione dell'istanza di accesso

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. ha recepito la prescrizione in tema di cantierabilità e disponibilità della sede<sup>8</sup> producendo con Pec del 25/07/2018 prot. n. 7843/I del 25/07/2018, la seguente documentazione necessaria per la realizzazione del programma di investimento previsto:

- Accordo di proroga del Contratto di locazione commerciale tra Tecnologie Diesel S.p.A. e Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. con il quale le parti stipulano che la durata del Contratto di Locazione viene estesa fino al 30 giugno 2026.

Giudizio circa l'immediata realizzabilità dell'iniziativa ed eventuali indicazioni e/o prescrizioni per le fasi successive

In relazione allo stato di fatto degli immobili e sulla base degli accertamenti e delle verifiche eseguite si assevera che gli immobili interessati dal suddetto programma di investimenti sono conformi in relazione all'attività esercitata e da esercitare, alle norme ed ai vigenti specifici vincoli edilizi, urbanistici e di destinazione d'uso.

<sup>8</sup> "Adeguamento della durata del titolo di disponibilità (contratto di locazione) in linea con i 5 anni successivi alla data di ultimazione dell'investimento proposto".

pugliasviluppo



12 ae III

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

L'investimento proposto è di notevole valore ambientale in quanto la realizzazione del progetto di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale ha come obiettivo quello di razionalizzare i consumi dei sistemi Diesel con soluzioni tecnologiche attrattive per il cliente finale e conseguentemente di ridurre le emissioni in atmosfera.

Si precisa che la disponibilità degli immobili è in linea con la data di ultimazione degli investimenti (31/12/2019) e i 5 anni successivi a tale data; pertanto, alla luce di quanto si è potuto verificare, l'iniziativa risulta di immediata realizzabilità.

#### 2.4.2 Sostenibilità ambientale dell'iniziativa

La valutazione della "Relazione di sostenibilità ambientale dell'investimento" e dell'"Autocertificazione attestante il regime giuridico dell'area oggetto di intervento" - presentate in fase di accesso - è stata effettuata dall'Autorità Ambientale - Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio - Sezione Autorizzazioni Ambientali - Regione Puglia e trasmessa a Puglia Sviluppo con nota del 30/05/2017, prot. n. AOO PS CDP n. 5145/l.

Di seguito si riportano le prescrizioni in tema di sostenibilità ambientale, poste a carico dell'impresa proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. e risultanti dalla comunicazione di ammissione alla presentazione del progetto definitivo.

*Al fine di incrementare la sostenibilità ambientale dell'intervento si prescrive, all'impresa istante, qualora tecnicamente possibile:*

- a) *l'ottimizzazione del processo produttivo nelle fasi di lavorazione e assemblaggio, associato ad una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;*
- b) *la valutazione nella successiva fase istruttoria della possibilità che, la sperimentazione relativa all'obiettivo n. 4 (uso alternativo di materiali mai utilizzati prima in ambito pompe di alta pressione. Attività specifiche di ricerca su materiali plastici e ceramici e rivestimenti specifici si renderanno necessarie per progettare componenti di pompe di alta pressione, soggetti a condizioni di funzionamento critiche, con l'obiettivo di ridurre l'attrito, aumentare l'efficienza, diminuire il peso e aumentare la pressione) preveda innovazione finalizzata ad un uso efficiente delle risorse attraverso, a titolo di esempio, la riduzione dell'impronta idrica, la riduzione dei rifiuti, la riduzione delle emissioni del processo produttivo in aria, acqua e suolo o la riduzione/eliminazione di eventuali materiali dannosi, pericolosi o scarsi sostituiti con materiali meno rari e più sicuri.*

Dalla documentazione presentata ed integrata dalla società, si evince che tutti gli Obiettivi Realizzativi (OR), contenuti nell'iniziativa, concorrono ad una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ambiente, sia direttamente, perché intervengono sulla riduzione dei consumi dei motori diesel riducendo le potenze assorbite e/o ottimizzandone il rendimento, sia indirettamente, perché ottenuti da processi di lavorazione semplificati e a più basso assorbimento di energia. Pertanto si ritiene che l'azienda abbia recepito la prescrizione a) formulata dall'Autorità ambientale, in quanto, in un circuito intelligente, quale quello descritto nell'Obiettivo

pugliasviluppo



23

OR M

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Realizzativo 1, si prospetta che la pompa di alimento sia azionata elettricamente e la sua portata venga gestita da una centralina che ne regola la velocità secondo le reali esigenze di gasolio da iniettare. In questo modo la sua velocità è svincolata da quella di rotazione del motore, consentendo un notevole risparmio energetico e quindi di CO<sub>2</sub> per tutto il sistema. Inoltre, la semplificazione del circuito di bassa pressione, con riduzione o eliminazione di alcuni componenti dello stesso, contribuisce a realizzare un ulteriore risparmio di CO<sub>2</sub>.

Anche gli Obiettivi Realizzativi 2 e 3 agiscono sull'efficienza globale del sistema e pertanto direttamente sul risparmio energetico, limitando la portata di gasolio necessaria al motore e riducendo, di conseguenza, la CO<sub>2</sub> prodotta.

In merito alla prescrizione b) formulata dall'Autorità Ambientale in fase di accesso, la società ha sottolineato che l'Obiettivo Realizzativo n. 4 prevede innovazione finalizzata ad un uso efficiente delle risorse in quanto basato su innovazione dei materiali utilizzati e sulle nuove tecnologie applicate per realizzare componenti della pompa e dei meccanismi connessi, quali:

- a) la protezione superficiale di una molla realizzata con plasma freddo, anziché ricorrere all'acciaio inossidabile, che, pur resistendo alla corrosione, non presenta, a parità di dimensioni, la stessa resistenza a fatica di una molla realizzata con un acciaio al silicio. Pertanto, la ricerca dei materiali propone lo sviluppo di rivestimenti innovativi, a basso costo e con processi industriali che sostengano lo sviluppo di una tecnologia di rivestimento "pulita" per quanto riguarda il contesto ambientale, e quindi la chimica del plasma, ovvero una chimica a secco, che utilizza piccole quantità di reagenti, lavora in assenza di solventi e non necessita di alcun smaltimento dei sottoprodotti, quindi a bassissimo impatto ambientale ed eco-sostenibile;
- b) la valvola di sovrappressione realizzata in polimero per rimpiazzare l'acciaio usato per la costruzione di una valvola che garantisce la funzione di troppo pieno, con un tecnopolimero, acquisendo i seguenti vantaggi:
  - *Riduzione del peso*: grazie al minor peso specifico dei materiali polimerici si ottiene una significativa riduzione del peso dei componenti realizzati, con una conseguente riduzione di CO<sub>2</sub> sia dovuta al trasporto e sia alla riduzione del peso complessivo da 2 a 5 volte rispetto al metallo;
  - *Miglioramento delle prestazioni*: è possibile eliminare lubrificanti riducendo così l'usura, cambiando la composizione del polimero, ridurre le masse in movimento e il rumore;
  - *Maggior sostenibilità ambientale*: La produzione di un componente plastico richiede in genere una minore quantità energetica rispetto allo stesso prodotto in metallo grazie alla riduzione dei processi secondari.
- c) la lavorazione superficiale del mantello di un pistone per ovviare al rischio del grippaggio: il nuovo processo proposto consiste nel realizzare micro-cavità con il laser al femtosecondo opportunamente distribuite lungo il mantello del pistone, a temperatura ambiente ed in atmosfera. Sarà necessaria solo una piccola cappa di aspirazione con un filtro antiparticolato, poiché il materiale ablatato con il laser si

pugliasviluppo



24

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

trasformerà in particolato costituito da nano-particelle e non ci saranno altri residui di lavorazione.

Pertanto, si può concludere che, anche la prescrizione b) formulata dall'Autorità ambientale è stata recepita dalla società, infatti la sperimentazione relativa all'obiettivo n. 4 prevede un'innovazione finalizzata ad un uso efficiente delle risorse attraverso la riduzione dell'impronta idrica, la riduzione dei rifiuti, la riduzione delle emissioni del processo produttivo in aria, acqua e suolo o la riduzione/eliminazione di eventuali materiali dannosi, pericolosi o scarsi sostituiti con materiali meno rari e più sicuri. Tuttavia, questi risultati rappresentano significativi risparmi potenziali non soltanto per il produttore, ma soprattutto per l'ambiente con minor consumo di risorse naturali.

#### 2.4.3 Valorizzazione e riqualificazione delle attività produttive e delle strutture esistenti

Stando alle informazioni rese dall'impresa Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A., il progetto mira ad immettere sul mercato un sistema che migliori l'efficienza dell'intero veicolo e che sia allo stesso tempo robusto ed economico.

Lo sviluppo degli obiettivi realizzativi, coerenti con gli obiettivi strategici della Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A., centro di competenza per lo sviluppo di pompe di alta pressione, comporterà un rafforzamento della competitività complessiva della presenza del Gruppo Bosch nel sito di Modugno (engineering e produzione).

Per quello che concerne i criteri di selezione delle proposte progettuali, l'azienda ha privilegiato l'intervento in aree che già interessano l'attività del centro e che sono oggetto di un significativo interesse da parte del mercato (riduzione dei consumi, impiego dei componenti con gasoli diversi dagli standard europei per l'automotive, ecc...).

L'incentivo richiesto con il presente contratto di programma potrà, secondo Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A., ridurre i tempi di sviluppo dei componenti oggetto della proposta, grazie alle maggiori risorse disponibili in termini di personale e risorse per l'acquisto di prototipi e attrezzature.

Di conseguenza, la riduzione dei tempi di sviluppo si tradurrà in una riduzione del time to market, perseverando il vantaggio competitivo nei confronti della concorrenza.

Dunque, l'incentivo consentirà alla società di allargare il personale del Centro, di disporre di soluzioni innovative da portare sul mercato in anticipo rispetto ai concorrenti e soprattutto migliorare i processi di produzione al fine del contenimento dei consumi.

pugliasviluppo



25

OR *lll*

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

### 3. Verifica di ammissibilità delle spese di investimento in Attivi Materiali

#### 3.1. Ammissibilità, pertinenza e congruità dell'investimento in attivi materiali e delle relative spese

Il piano degli investimenti proposto dalla società istante non prevede spese in Attivi Materiali, ma unicamente in R&S.

### 4. Verifica di ammissibilità del progetto di Ricerca e Sviluppo

La proposta di investimento in esame riguarda la realizzazione di una "nuova piattaforma per pompe di alta pressione" al fine di controllare la pressione rail applicata ai sistemi Common Rail. Per i sistemi Common Rail classici, il controllo della pressione rail viene effettuato attraverso una valvola elettrica sull'ingresso della pompa di alta pressione (denominata metering unit), oppure attraverso una valvola elettrica montata direttamente sul rail.

Il concetto, oggetto della ricerca, prevede il controllo della pressione attraverso la regolazione della velocità della pompa di prealimentato (OR1) oppure attraverso l'altrettanto innovativo concetto di regolazione della portata della pompa, ottenuta solo variando in maniera continua la velocità di trasmissione tra pompa e motore (OR3). Innovativi possono essere considerati (OR4), a detta della società, gli impieghi di materiali finora mai usati sulle pompe di alta pressione o i processi che migliorano le condizioni di funzionamento dei componenti, permettendo di ridurre gli attriti, i pesi, aumentando la resistenza alla corrosione, di fatto ottenendo un miglioramento dell'efficienza della pompa e di conseguenza una riduzione della CO<sub>2</sub> del veicolo sul quale verrà installata.

Le attività di Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale, funzionali all'implementazione della "nuova piattaforma per pompe di alta pressione" e al raggiungimento dei 4 Obiettivi Realizzativi (OR) individuati nell'ambito del progetto proposto, saranno così articolate:

OR	DESCRIZIONE	RI/SS
	Caratterizzazione della electrical Gear Pump (motore Brushless) stand alone su banco idraulico	RI/SS
	Caratterizzazione della Electrical Fuel Pump (motore DC) stand alone su banco idraulico	RI/SS
	Caratterizzazione della pompa di alta pressione su banco idraulico	RI/SS
OR 1: Circuiti di bassa pressione Intelligenti	Fine tuning delle mappe di pre-controllo su banco di sistema Common Rail	RI/SS
	Fine tuning del controllore PID della pressione rail su banco di sistema Common Rail	RI/SS
	Fine tuning su veicoli	RI/SS
	Definizione di un modello per il calcolo del saving di CO <sub>2</sub>	RI/SS
	Test su banco a rulli con cicli di emissione per verificare il saving di CO <sub>2</sub>	RI/SS
	Raccolta requirements	SS
OR 2: Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati	Progettazione prototipo A-sample per test funzionali	SS
	Simulazione idraulica per l'efficienza	SS
	Realizzazione primo prototipo	SS

pugliasviluppo



26 OR III

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

	Test funzionali	SS
	Simulazione agli elementi finiti per la robustezza della pompa	SS
	Progettazione prototipo B-sample per test di durata	SS
	Simultaneous engineering per Design for Manufacturing	SS
	Realizzazione prototipo per prove di durata	SS
	Primo test di durata	SS
	Creazione di un modello matematico "snello" del sistema di iniezione	RI
	Taratura del simulatore per mezzo di test su banco prova	RI
	Calcolo del vantaggio energetico per diversi sistemi CR	RI
	Implementazione su banco prova del sistema di controllo portata	RI
<b>OR 3: Trasmissione a velocità variabile in maniera continua</b>	Misura del vantaggio energetico per diversi sistemi CR	RI
	Confronto dei risultati	RI
	Individuazione di sistemi di trasmissione a rapporto variabile	RI
	Progettazione di un prototipo di trasmissione per pompa alta pressione	RI
	Realizzazione primo prototipo	RI
	Testing del prototipo e valutazione dei risultati	RI
	Stato dell'arte e scelta dei rivestimenti fobici con plasma freddo	RI
	Progettazione rivestimenti e prove di qualità	RI
	Modellazione microstrutture superficiali con laser a femtosecondo	RI
	Sviluppo codice di calcolo	RI
	Ricerca bibliografica e scelta polimeri	RI
<b>OR 4: Uso alternativo di materiali e rivestimenti</b>	Progettazione componente	RI
	Determinazione caratteristiche meccaniche e viscoelastiche del PTFE	RI
	Progettazione attrezzatura di prova per determinazione coefficiente d'attrito	RI
	Realizzazione prototipi	RI
	Test funzionali	RI

- OR1 – Circuiti di bassa pressione intelligenti (70% R.I., 30% S.S)**
- OR2 – Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati (100% S.S.)**
- OR3 – Trasmissione a velocità variabile in maniera continua (100% R.I.)**
- OR4 – Uso alternativo di materiali e rivestimenti (100% R.I.).**

Di seguito è rappresentato il programma complessivo in cui si evidenziano le date di completamento che l'azienda prevede per i singoli Obiettivi Realizzativi (OR).

pugliasviluppo



24

OR III



CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

In merito ai requisiti per la premialità richiesta, di cui di cui all'art. 11, comma 6 dell'Avviso CONTRATTI DI PROGRAMMA, l'impresa ha prodotto:

- ✓ D.S.A.N. di impegno allo svolgimento delle attività funzionali alla divulgazione dei risultati del progetto, sottoscritta in data 17/11/2017 dall'Ing. Antonio Arvizzigno in qualità di legale rappresentante dell'impresa;
- ✓ Piano di divulgazione dei risultati previsti, datato 17/11/2017 e firmato dall'Ing. Antonio Arvizzigno.

#### 4.1. Verifica preliminare

Si evidenzia che, per l'esame del progetto di ricerca, ci si è avvalsi della consulenza di un esperto (docente universitario) che ha espresso una valutazione tecnico-economica del progetto di ricerca definitivo così come previsto dal comma 5 dell'art. 12 dell'Avviso.

Si riportano, di seguito, le risultanze della valutazione dell'esperto.

#### 1. la coerenza del progetto definitivo con la proposta presentata in fase di accesso nonché riscontrare l'osservanza delle eventuali prescrizioni disposte al termine dell'istruttoria condotta in tale fase:

Il progetto definitivo appare del tutto coerente con la proposta presentata in fase di accesso con riferimento sia all'attività prevista (complessivamente e nei diversi OR) che ai risultati, alle modalità di verifica, alla validità industriale ed alle conseguenti ricadute in termini di industrializzazione ed ai benefici attesi.

Si ricorda che al termine dell'istruttoria condotta nella fase di accesso era stato avanzato il suggerimento di valutare con maggiore dettaglio i vantaggi ed risultati conseguibili anche in termini di impatti sulla gestione dell'inquinamento durante il processo produttivo, e soprattutto sull'uso efficiente delle risorse e sulla previsione e riduzione delle emissioni in acqua, aria e suolo derivanti dai nuovi processi produttivi derivanti dalla ricerca. Nel progetto definitivo tali aspetti sono stati approfonditi ed analizzati in maniera anche quantitativa, soprattutto per quanto riguarda la riduzione in massa dei componenti realizzati secondo le nuove soluzioni costruttive e l'utilizzazione di processi di lavorazione semplificati ed a più basso assorbimento di energia, con riferimento specifico all'OR 4 (che è focalizzato sull'uso alternativo di materiali e rivestimenti), mentre per gli altri OR i vantaggi (in termini di riduzione dei consumi di combustibile del veicolo) erano già stati evidenziati nella proposta iniziale.

Per quanto riguarda i costi previsti dal Soggetto Istante, le modifiche insorte nel progetto definitivo (anche a valle dell'ulteriore aggiornamento comunicato dalla società) rispetto alla proposta presentata in fase di accesso (anche se non del tutto trascurabili, pari a € 1.952.796, derivanti da una riduzione dei costi del personale impiegato in attività di S.S. nonché delle spese per acquisto di strumentazione ed attrezzature e per consulenze con enti di ricerca) non appaiono però significative e comunque tali da alterare la validità e la sostenibilità del progetto.

pugliasviluppo



OR III

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

**2. ove siano previsti costi per ricerche acquisite da terzi quali:**

- a. Università, Centri e Laboratori di ricerca pubblici, Organismi di ricerca privati;
- b. Aziende private di consulenza/liberi professionisti fornitori di attività di ricerca e Sviluppo specialistiche e scientifiche;

che l'acquisizione avvenga tramite una transazione effettuata alle normali condizioni di mercato e che non comporti elementi di collusione:

Nell'ambito della proposta le attività di ricerca sono acquisite da enti di ricerca pubblici (Politecnico di Bari ed Università di Bari) e da un'azienda privata di consulenza (Diagnostics Engineering Solutions - DES S.r.l.) che risulta essere uno spinoff universitario (partecipato quindi dal Politecnico di Bari).

Nel primo caso, si può presumere che le transazioni vengano configurate come contratti di ricerca (tra Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ed enti di ricerca) che seguono la prassi usualmente prevista in tali casi nelle collaborazioni Università - Industria e regolamentata dalle normative vigenti. Al progetto definitivo sono peraltro allegati le offerte per le diverse attività e i Curricula dei professori, principali referenti dell'attività di consulenza.

Dalla "Tabella ore professori", integrata dalla società in data 11/06/2018 mezzo pec, inerente le attività di consulenza, si evince la presenza di altri professionisti oltre a quelli di cui Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ha provveduto all'inoltro dei Curricula e pertanto, in sede di rendicontazione, la società dovrà provvedere a fornire i CV di tutti i soggetti coinvolti nell'attività di consulenza.

Tuttavia si ritiene che l'acquisizione delle ricerche previste nella proposta avviene attraverso transazioni effettuate alle normali condizioni di mercato senza comportare elementi di collusione.

In dettaglio la società Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. intende avvalersi:

- dell'Università degli Studi di Bari e nello specifico del Dipartimento di Chimica per la realizzazione dei primi prototipi (A-sample) di componenti rivestiti via plasma, capaci di superare test di durata breve, atti alla verifica della funzione del rivestimento. I costi stimati per il raggiungimento di tale obiettivo ammontano a € 120.000,00;
- del Politecnico di Bari ed in particolare del Dipartimento di Meccanica, Matematica e Management (D.M.M.M.) per il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
  - Individuazione di possibili geometrie delle microstrutture migliorative del comportamento tribologico e fabbricazione della geometria ottimale mediante tecniche di laser texture. Il costo stimato per tale consulenza ammonta a € 30.000,00. A tal riguardo l'azienda ha presentato un Contratto di consulenza/ricerca tra Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. e D.M.M.M. sottoscritto da entrambe le parti;

pugliasviluppo



OR MM

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

- Scouting dei materiali termoplastici, caratterizzazione del materiale scelto, progettazione della valvola e realizzazione del prototipo. Il costo preventivato per tale consulenza ammonta a € 35.000,00;
  - Progettazione/disegno dei dischi di prova e del piano sperimentale di prova nonché studio sperimentale del coefficiente di attrito, per accoppiamenti lubrificanti in gasolio. Il costo stimato per tale consulenza ammonta a € 21.000,00;
  - Studio delle condizioni di lubrificazione e sviluppo di un codice di calcolo in ambiente Fortran (Lubrication of Rough Surfaces – LoRS) per l'analisi delle condizioni di lubrificazione all'interfaccia tra due solidi elastici e/o viscoelastici in contatto rugoso. Il costo stimato per tale consulenza ammonta a € 70.000,00.
- della consulenza della Diagnostic Engineering Solutions DES S.r.l. a cui viene affidato lo studio e la realizzazione di banco prova prototipale nonché l'esecuzione dei test sui componenti con tecniche termografiche. Il costo stimato per tale consulenza ammonta a € 40.000,00.

**3. i costi per ricerche acquisite ed i costi relativi a brevetti o diritti di proprietà intellettuale siano supportati da valutazioni di congruenza economica e di mercato oggettive e da indicatori di calcolo riscontrabili in fase di valutazione del progetto definitivo:**

I costi delle ricerche acquisite di cui al punto precedente sembrano adeguatamente supportati da valutazioni di congruenza economica e di mercato oggettive, essendo basate su valutazioni dei costi orari del personale impegnato che si allineano a quelli medi caratteristici delle Università italiane.

**4. la congruità dei costi delle attrezzature e dei macchinari destinati alle attività di R&S sia supportata da preventivi e da previsioni di ammortamento dei beni suddetti:**

I costi delle attrezzature sono distinti in maniera chiara tra le attività di R.I. e S.S. e quasi tutti supportati da preventivi allegati al progetto definitivo. Si osserva solamente che con riferimento alla voce n.ro 10 dell'elenco dei preventivi R&S "Strumentazione ed attrezzature", integrato dalla società mezzo pec<sup>9</sup>, la valorizzazione iniziale era pari a € 80.000,00, mentre il preventivo trasmesso nel progetto definitivo (che riguarda uno "Spessimetro a fluorescenza di raggi X per la misura di riporti galvanici ed analisi di materiali secondo ISO 3497, DIN 50897") corrisponde ad un importo di € 54.600,00 (e di ciò si è tenuto conto per il riconoscimento delle spese).

Occorre, inoltre, evidenziare come non sia stata presentata alcuna previsione di ammortamento delle attrezzature; pertanto, in assenza di tali indicazioni, si precisa che tali

<sup>9</sup> PEC del 15/03/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 3152/I del 21/03/2018

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

beni saranno riconosciuti esclusivamente in relazione al loro periodo di utilizzo nell'ambito del progetto di R&S.

A tal proposito, si riporta quanto previsto dalla lett. b) del comma 1 dell'art. 74 del Regolamento regionale 17/2014: "Se l'utilizzo della strumentazione e delle attrezzature in questione ai fini del progetto di ricerca non copre la loro intera durata di vita, sono considerati ammissibili solo i costi d'ammortamento corrispondenti alla durata del progetto, calcolati secondo i principi della buona prassi contabile", nel rispetto della previsione del D.Lgs. n. 139/2015.

**5. "premierità" (maggiorazione di 15 punti percentuali dell'intensità di aiuto per la Ricerca Industriale e lo Sviluppo Sperimentale):**

*I risultati del progetto siano ampiamente diffusi attraverso conferenze, pubblicazioni, banche dati di libero accesso o software open source o gratuito (verifica della presenza di una DSAN di impegno allo svolgimento di tali attività):*

Concedibilità SI'  NO

É previsto un preciso formulario di divulgazione dei risultati previsti (illustrato in una specifica dichiarazione sottoscritta dal Legale Rappresentante). In particolare, il progetto di investimento proposto si pone come obiettivo di divulgare i risultati ottenuti attraverso i seguenti canali:

- "Summer School": attività svolta in collaborazione con le università pugliesi indirizzata a giovani laureandi, laureati e professionisti nel mondo dell'ingegneria con l'obiettivo di approfondire tematiche tecniche che portino alla luce idee promettenti nel settore.
- Conferenze Tecniche: a valle della Summer School verranno organizzate conferenze con esponenti della realtà industriale ed accademica, insieme a rappresentanti di aziende leader nel settore automotive.
- Pubblicazioni di articoli su riviste scientifiche: esse saranno prodotte a seguito della collaborazione tra il Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. e le Università del territorio.

Descrizione sintetica del progetto di "Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale"

Il progetto ha l'obiettivo di identificare soluzioni tecnologicamente avanzate ed innovative per la progettazione di un nuovo sistema di alimentazione del combustibile per motori Diesel per applicazioni sia automobilistiche che Heavy Duty attraverso la semplificazione del circuito di bassa pressione, il controllo della portata di combustibile mediante la regolazione della velocità pompa, la riduzione degli attriti e l'adozione di rivestimenti ecosostenibili. Le soluzioni proposte si basano su architetture del circuito in grado di migliorare significativamente l'efficienza del sistema (riducendo le dissipazioni di energia connesse con la regolazione della pressione e della portata di combustibile) riducendo le emissioni

pugliasviluppo



CDP TIT, II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

inquinanti del motore. Inoltre vengono anche approfonditi diversi aspetti legati ai processi ed alle tecnologie produttive dei componenti dei sistemi di iniezione per ridurre gli impatti sull'ambiente e migliorare l'efficienza nell'uso delle risorse (energia, materie prime, acqua). Il potenziale di sviluppo della proposta è interessante, essendo il progetto proposto rivolto principalmente al settore dei veicoli commerciali, pur non trascurando le possibili applicazioni automobilistiche. Se infatti si può pensare che gli sviluppi futuri dei motori Diesel potranno subire contrazioni nel comparto delle piccole e medie cilindrata, ciò probabilmente non accadrà nel settore delle auto di maggiore cilindrata ed ancor meno per quello dei veicoli commerciali ed off-road (dove i bassi consumi dei Diesel non sono facilmente eguagliabili con altre soluzioni alternative). Il programma di investimento potrà portare ad immettere sul mercato sistemi di iniezione più affidabili ed economici che permetteranno di ridurre i consumi dei veicoli Diesel, portando vantaggi soprattutto dal punto di vista energetico, con conseguente riduzione nelle emissioni di CO<sub>2</sub> sia dei veicoli equipaggiati con i nuovi sistemi che dei processi industriali proposti per la realizzazione dei componenti del circuito.

Eventuale impatto del progetto sulla gestione dell'inquinamento durante il processo produttivo, sull'uso efficiente delle risorse ed energie e sulla previsione e riduzione delle emissioni in acqua, aria e suolo

L'attività prevista dal progetto proposto è principalmente finalizzata allo sviluppo di nuove soluzioni per i sistemi di iniezione Common Rail per motori Diesel allo scopo di ridurre i consumi e quindi le emissioni di CO<sub>2</sub>. Alcuni aspetti relativi alla progettazione dei nuovi sistemi di iniezione possono comportare vantaggi anche dal punto di vista dell'impatto ambientale degli stabilimenti di produzione. In particolare, la possibilità citata di ridurre le dimensioni dei sistemi e di utilizzare la stessa tipologia di pompa per più applicazioni diverse potrebbe avere ricadute importanti sui processi industriali, sui relativi consumi di energia e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Anche lo studio di nuovi materiali polimerici o ceramici e di rivestimenti innovativi sarà finalizzato a migliorare le prestazioni del sistema di iniezione riducendo l'impatto ambientale anche nella fase di produzione. Secondo il Soggetto Istante ciò permetterà nel lungo termine di integrare soluzioni innovative di produzione per gli stabilimenti che le utilizzeranno.

Nel progetto definitivo sono riportati dati e valutazioni specifiche sulla gestione dell'inquinamento durante il processo produttivo, sull'uso efficiente delle risorse e sul potenziale di riduzione delle emissioni in acqua aria suolo. Nel progetto definitivo è prevista una specifica attività per la valutazione qualitativa e quantitativa dei vantaggi ottenibili anche in termini di sicurezza e bilancio energetico, soprattutto per quanto riguarda la riduzione in massa dei componenti realizzati secondo le nuove soluzioni costruttive e l'utilizzazione di processi di lavorazione semplificati ed a più basso assorbimento di energia, con riferimento specifico all'OR 4 (che è focalizzato sull'uso alternativo di materiali e

---

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

rivestimenti), mentre per gli altri OR i vantaggi (in termini di riduzione dei consumi di combustibile del veicolo) erano già stati evidenziati nella proposta iniziale.

Descrizione sintetica delle spese in "Studi di fattibilità tecnica"/"Brevetti ed altri diritti di proprietà industriale" (investimenti ammissibili solo per le PMI aderenti)

Non sono presenti PMI.

#### 4.2 Valutazione tecnico-economica

In merito alla capacità del programma di R&S di garantire, la validazione dei risultati conseguiti attraverso lo svolgimento delle attività di R&S proposte, l'esperto ha espresso (coerentemente con l'applicabilità alle specifiche caratteristiche del progetto e del risultato stesso) le seguenti valutazioni:

Realizzazione di prototipi e/o dimostratori idonei a valutare la trasferibilità industriale delle tecnologie e sistemi messi a punto

Il progetto prevede la realizzazione di specifici prototipi nell'ambito dei diversi Obiettivi Realizzativi, ed in particolare:

**OR1. Circuiti di bassa pressione intelligenti:** verranno realizzate due tipologie di prototipi del circuito del combustibile combinando una pompa di pre-alimento elettrica con una pompa già venduta (per applicazioni automobilistiche) ovvero con una pompa sviluppata in un precedente programma di ricerca (per applicazioni destinate a veicoli commerciali); tali prototipi verranno quindi installati su un veicolo dimostratore.

**OR2. Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati:** verranno realizzati prototipi di due tipologie di pompe di alta pressione (una per veicoli commerciali ed una per applicazioni marine), in particolare prototipi di primo livello e - sulla base delle prestazioni di questi- prototipi di secondo livello (realizzati coinvolgendo il centro di prototipazione di Stoccarda).

**OR3. Trasmissione a velocità variabile in maniera continua:** verrà realizzato un prototipo di un sistema di trasmissione compatto a rapporto di velocità variabile allo scopo di regolare la portata della pompa di alta pressione.

**OR4. Uso alternativo i materiali e rivestimenti:** verranno realizzati prototipi ottenuti con processi per rivestimenti oleofobici ed idrofobici su specifici componenti di pompe (pistoncini, molle, teste, viti), con sistemi laser per la realizzazione di superfici microstrutturate; inoltre verranno realizzati prototipi di componenti in PTFE (PoliTetraFluoroEtilene) ed in polimeri termoplastici.

Valutazione delle prestazioni ottenibili attraverso casi applicativi rappresentativi delle specifiche condizioni di utilizzo

Il programma delle attività prevede diversi momenti di valutazione delle prestazioni dei sistemi sviluppati nei diversi OR, ed in particolare:



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:  
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Progetto Definitivo n. 24

Codice Progetto: DNKBB00

**OR1. Circuiti di bassa pressione intelligenti:** è prevista l'applicazione dei due prototipi dei sistemi di alimentazione del combustibile ad un veicolo dimostratore, il tuning delle strategie di controllo delle pompe e il rilievo delle prestazioni su banco a rulli lungo cicli di guida per determinare le riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

**OR2. Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati:** è previsto lo sviluppo di prove sperimentali per analizzare le prestazioni dei prototipi di primo livello delle pompe (valutazione delle caratteristiche di portata, effetti delle dimensioni della valvola all'aspirazione, analisi dei picchi di pressione, valutazione delle temperature di esercizio, verifica dell'efficienza) e successivamente di prove di durata sui prototipi di secondo livello per verificare le prestazioni dei prototipi di pompe di alta pressione ed evidenziare le possibili modifiche migliorative.

**OR3. Trasmissione a velocità variabile in maniera continua:** saranno sviluppate prove sul prototipo del sistema di trasmissione compatto a rapporto di velocità variabile al fine di valutarne le prestazioni.

**OR4. Uso alternativo i materiali e rivestimenti:** verranno realizzate prove funzionali per verificare le caratteristiche e le prestazioni dei prototipi realizzati (rivestimenti oleofobici ed idrofobici, superfici microstrutturate, componenti in PTFE ed in polimeri termoplastici).

Verifica di rispondenza alle più severe normative nazionali ed internazionali

Per quanto riguarda la verifica di rispondenza alle normative, il programma di attività prevede la valutazione sia mediante modelli matematici di simulazione che attraverso misure su banco a rulli effettuate su un veicolo (sul quale verranno installati i prototipi realizzati nell'OR1) delle emissioni di CO<sub>2</sub> su cicli di guida allo scopo di verificarne le effettive riduzioni confrontandole con i limiti di legge presenti e futuri.

Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede di analizzare il ciclo di vita di ogni prodotto in tutte le sue fasi allo scopo di individuare soluzioni in grado di semplificare i processi produttivi e ridurre gli impatti sull'ambiente.

Valutazione qualitativa e quantitativa dei vantaggi ottenibili in termini di affidabilità, riproducibilità, sicurezza e bilancio energetico

La società evidenzia i vantaggi ottenibili in termini di affidabilità e sicurezza delle decisioni individuate per il miglioramento delle prestazioni e delle caratteristiche di funzionamento. Nello specifico, con il progetto di investimento proposto, si pone particolare attenzione nell'individuare soluzioni tecnologicamente avanzate che consentano di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> per quanto concerne il mondo automotive, senza trascurare il processo produttivo atto a realizzare i componenti che la compongono.

Il programma prevede la valutazione qualitativa e quantitativa dei vantaggi ottenibili nei seguenti OR:

**OR1. Circuiti di bassa pressione intelligenti:** è prevista la valutazione dei vantaggi in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> sia con modelli di calcolo sia con il rilievo su banco a rulli su veicolo dimostratore.

pugliasviluppo



OR 1/11

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

OR2. Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati: è previsto lo sviluppo di prove sperimentali per valutare le prestazioni dei prototipi di primo livello delle pompe e successivamente di prove di durata sui prototipi di secondo livello.

Inoltre, nel progetto si prevede di sviluppare un "dettagliato piano di validazione elaborato a valle di analisi morfologiche, analisi delle funzioni chiave del sistema e studi di fattibilità" allo scopo di garantire "affidabilità e sicurezza alle decisioni individuate per il miglioramento delle prestazioni delle caratteristiche di funzionamento".

Le numerose prove sperimentali previste nell'ambito delle attività garantiranno "la riproducibilità delle reali condizioni di utilizzo", quantificando la riduzione conseguita delle emissioni inquinanti.

Valutazione della trasferibilità industriale anche in termini di rapporti costi-prestazione e costi-benefici

Il punteggio totale assegnato al progetto in R&S è di 80, come si evince dalla seguente tabella:

VALUTAZIONE		
PARAGRAFI	PUNTEGGIO MASSIMO	PUNTEGGIO ASSEGNATO
<p><b><u>Rilevanza e potenziale innovativo della proposta:</u></b></p> <p><i>Il progetto proposto si pone come obiettivi lo sviluppo e la progettazione di un nuovo sistema di alimentazione del combustibile per motori Diesel. Le tematiche oggetto di studio sono decisamente attuali ed innovative con riferimento allo stato dell'arte, che dimostra come le soluzioni adottate per la regolazione della portata e della pressione di iniezione siano caratterizzate da perdite energetiche ed attriti che determinano una elevata richiesta di potenza da parte delle pompe di bassa e - soprattutto - di alta pressione. Il controllo di tali parametri (fondamentali per l'ottimizzazione della combustione) viene infatti usualmente attuato con architetture del circuito non ottimizzate dal punto di vista energetico: dalle prime architetture dei sistemi Common Rail (dove il gasolio ad alta pressione non utilizzato per l'iniezione veniva ricircolato nel serbatoio con una valvola di by-pass) alle soluzioni più recenti (dove si impiega una valvola di regolazione tra la pompa di bassa e quella di alta pressione, causando cavitazione in quest'ultima), le perdite energetiche (principalmente per attrito) non sono affatto trascurabili, e con esse i consumi di energia meccanica dell'intero sistema di iniezione.</i></p> <p><i>Le soluzioni proposte si basano su una architettura del circuito che sembra decisamente innovativa (per quanto a conoscenza dello scrivente) ed in grado di consentire una riduzione delle dissipazioni di energia connesse con la regolazione della pressione e della portata di combustibile iniettato.</i></p> <p><i>Analogamente appare molto buono e convincente il potenziale innovativo della proposta nonché le prospettive relative alla trasferibilità e validità del progetto. In merito occorre infatti notare come sebbene gli sviluppi futuri dei motori Diesel possano essere condizionati dagli esiti delle indagini in corso relativamente alle emissioni su strada di NOx, il problema può essere risolto con adeguati sistemi di post- trattamento dei gas di scarico (in particolare Selective Catalytic Reduction, SCR), che però presentano aspetti critici in merito a costi ed ingombri. Ciò porta a ritenere che se in futuro la diffusione dei motori Diesel potrà subire una contrazione nel comparto delle piccole ed eventualmente medie cilindrata, ciò non accadrà nel settore delle auto di maggiore cilindrata ed ancor meno per quello dei veicoli commerciali ed off-road (dove i bassi consumi dei Diesel non sono facilmente eguagliabili con altre soluzioni alternative). Il progetto proposto è infatti rivolto principalmente al settore dei veicoli commerciali, pur non trascurando le possibili applicazioni automobilistiche.</i></p>	20	20

pugliasviluppo

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

**Chiarezza e verificabilità degli obiettivi:**

Gli obiettivi del progetto di ricerca sono descritti e delineati in maniera chiara e ben strutturata. Per i motivi già delineati al precedente punto 1, essi sono da ritenersi attuali ed allineati con le strategie di sviluppo tecnologico nel campo dei motori Diesel.

Le possibilità di verifica degli obiettivi raggiunti rispetto a quelli previsti sono chiare ed evidenti, essendo principalmente basate sul confronto tra le prestazioni previste e quelle misurate sperimentalmente su banchi prova: in particolare:

- verranno realizzate due tipologie di prototipi del circuito del combustibile (OR1.Circuiti di bassa pressione intelligenti) che verranno quindi installati su un veicolo dimostratore e sottoposti ad una verifica sperimentale delle prestazioni;
- verranno realizzati prototipi di primo e di secondo livello di due tipologie di pompe di alta pressione (OR2.Pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati) dei quali verranno verificate sperimentalmente le prestazioni;
- verrà realizzato un prototipo di sistema di trasmissione compatto a rapporto di velocità variabile (OR3.Trasmissione a velocità variabile in maniera continua) che sarà sottoposto ad una serie di prove sperimentali di verifica delle prestazioni;
- verranno realizzati prototipi ottenuti con processi per rivestimenti oleofobici ed idrofobici su specifici componenti di pompe (pistancini, molle, teste, viti), con sistemi laser per la realizzazione di superfici microstrutturate ed inoltre verranno realizzati prototipi di componenti in PTFE (PoliTetraFluoroEtilene) ed in polimeri termoplastici (OR4.Uso alternativo i materiali e rivestimenti): su di essi verranno effettuate diverse prove sperimentali di verifica delle caratteristiche tribologiche e di resistenza.

10 7,5

Si ha ragione di ritenere che i risultati ottenuti (sia in termini di know-how che di dati sperimentali) costituiranno un prodotto fondamentale del progetto di ricerca ed al tempo stesso una verifica inequivocabile del raggiungimento degli obiettivi previsti nella proposta.

**La completezza (copertura degli argomenti) e il corretto bilanciamento delle funzioni e attività previste nella proposta rispetto agli obiettivi fissati dal progetto:**

Con riferimento agli obiettivi fissati nel progetto, gli argomenti che si prevede di affrontare ed approfondire appaiono coprire adeguatamente gli aspetti fondamentali e necessari per l'ottenimento di risultati credibili e concreti nel campo del miglioramento delle prestazioni e dell'efficienza dei sistemi di iniezione Common Rail per motori Diesel.

I temi studiati permettono di coprire tutti gli aspetti fondamentali nella definizione di nuove soluzioni progettuali per i sistemi di alimentazione del combustibile, ovvero:

- pompe di bassa pressione ed ai relativi circuiti (OR1);
- pompe di alta pressione (OR2);
- dispositivi di regolazione della portata combustibile mediante variazione di velocità della pompa (OR3);
- impiego di materiali e rivestimenti innovativi per i componenti del sistema (OR4).

20 15

Le funzioni e le attività previste nel progetto sembrano ben bilanciate tra i diversi aspetti appena citati, coinvolgendo sia approcci di tipo teorico (con lo sviluppo e l'impiego di modelli matematici, che costringono ad una comprensione completa ed esauriente dei processi coinvolti) che attività di sperimentazione sistematica per la verifica delle prestazioni e dei risultati ottenuti su prototipi. La compresenza di analisi teoriche con la sperimentazione costituisce un aspetto fondamentale per poter ritenere la proposta credibile, completa e bilanciata.

**Esemplarità e trasferibilità della proposta ovvero possibilità di effettiva realizzazione e valorizzazione industriale dei risultati e loro diffusione:**

La verifica delle possibilità di introdurre una nuova architettura nei circuiti di iniezione Common Rail (con particolare riguardo ai sistemi a velocità variabile per il controllo della portata di combustibile) rappresenta senz'altro un risultato significativo in termini di esemplarità e trasferibilità della proposta.

Tuttavia, poiché le competenze necessarie per la reale industrializzazione di tali sistemi richiedono un know-how e conoscenze non comuni (di cui certamente il Soggetto proponente dispone), si possono ritenere senz'altro concrete e credibili le possibilità di una effettiva applicazione dei risultati del progetto alla produzione non solo del Soggetto proponente, ma anche del gruppo di cui esso fa parte (Bosch GmbH). Ciò in base alla credibilità dei risultati del progetto (già discussa nei punti precedenti), alle competenze del Soggetto istante ed ai vantaggi che possono essere ottenuti con le soluzioni proposte. In altre parole l'effettiva realizzazione e valorizzazione industriale dei risultati ottenuti nel progetto sembra senz'altro possibile e molto probabile.

10 10

pugliasviluppo



37

OR

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

**Coerenza tra l'ambito tecnologico di specializzazione della proposta e produzione scientifica del gruppo di ricerca:**

La produzione scientifica del gruppo di ricerca, esteso agli enti di ricerca coinvolti nel progetto, è documentata in parte nei CV allegati alla proposta. Essa tuttavia può essere dedotta anche utilizzando i principali cataloghi impiegati in ambito accademico per la valutazione della ricerca a partire dai nominativi dei Responsabili Scientifici delle attività di consulenza previste (prof. U. Galiotti, prof. F. Fracassi, prof. R. Spino e prof. G. Carbone).

10

7,5

Da una ricerca svolta su Scopus di Elsevier (scopus.com) si può dedurre che la produzione scientifica del gruppo di ricerca è di elevato livello sia per qualità che per quantità ed è pertinente alle tematiche ed agli ambiti tecnologici di specializzazione inerenti le attività del progetto proposto.

**Adeguatezza e complementarietà del gruppo di ricerca previsto per la realizzazione delle attività (modello organizzativo, quantità e qualità delle risorse impiegate, infrastrutture di ricerca utilizzate, etc):**

Il gruppo di ricerca che partecipa al progetto (pur essendo sostanzialmente costituito dal Soggetto proponente Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A.) sembra decisamente adeguato per il conseguimento dei risultati previsti e per il buon esito dell'attività di ricerca proposta. Ciò a maggior ragione tenendo conto:

- dei contatti e dei legami con la capogruppo Bosch GmbH;
- del coinvolgimento nell'attività attraverso contratti di ricerca di enti pubblici quali il Politecnico di Bari e l'Università di Bari.

In questo contesto i CV del personale universitario coinvolto trasmessi dal proponente Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. sembrano di livello assolutamente adeguato per lo sviluppo delle attività ed il raggiungimento di risultati significativi, sia con riferimento agli aspetti accademici che scientifici. Utilizzando uno dei cataloghi più autorevoli (Scopus di Elsevier, scopus.com) è stato possibile verificare come i valori dei principali indicatori bibliometrici (in particolare l'H-index) comprovino l'elevato livello scientifico del gruppo di ricerca.

10

10

Questi aspetti permettono di ritenere adeguate e complementari le conoscenze e le competenze della compagine prevista nel progetto.

Per gli stessi motivi si può ritenere soddisfacente il modello organizzativo e decisamente adeguate e complementari le risorse impiegate (sia come qualità che come quantità) e le infrastrutture di ricerca che si prevede di utilizzare (e che annoverano risorse sia del Soggetto istante Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. che degli enti di ricerca coinvolti).

**Esperienza maturata dal soggetto istante in materia di ricerca industriale e sviluppo precompetitivo, svolta in collaborazione con Università e Centri di ricerca negli ultimi 5 anni:**

L'esperienza maturata dal Soggetto proponente in materia di Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale appare molto significativa sia a livello nazionale che internazionale.

Per quanto riguarda le attività svolte in collaborazione con Università e Centri di Ricerca, negli ultimi 5 anni il Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ha collaborato sistematicamente con organismi di ricerca tra cui Università locali (come il Politecnico di Bari, le Università di Bari, Lecce e Napoli), il Centro di Ricerche Europeo di Tecnologie, Design e Materiali - CETMA, nonché Università straniere (come Purdue University), stipulando convenzioni di ricerca che hanno permesso di accrescere le conoscenze di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. nonché raggiungere importanti traguardi anche progettuali per le nuove applicazioni (tra i quali si può ricordare la costituzione di un laboratorio congiunto con il Politecnico di Bari, More Electric Transportation-MET). Inoltre, è opportuno menzionare anche la disponibilità di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ad ospitare laureandi e studenti di dottorati per svolgere parte del loro percorso formativo in collaborazione con gli ingegneri del Centro.

10

10

**Giudizio finale complessivo**

Il giudizio finale complessivo sulla valutazione tecnico-economica del programma di investimenti in Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale del Progetto proposto è molto positivo tenendo conto che:

- l'attività di ricerca si colloca in una posizione strategica che tiene conto delle prospettive di mercato e punta non solo sulle applicazioni automobilistiche, ma anche sulle applicazioni a veicoli commerciali ed alla propulsione navale: le tematiche oggetto di studio sono decisamente attuali ed innovative e mirano a studiare un aspetto particolarmente critico (le perdite energetiche e gli attriti nelle soluzioni adottate per la regolazione della portata e della pressione di iniezione);
- l'esperienza e le conoscenze del Soggetto Istante sembrano più che adeguate per garantire lo sviluppo corretto ed il successo delle attività, tenendo conto dei contatti internazionali e dei legami con il gruppo Bosch GmbH (per il quale il soggetto istante svolge attività esclusiva di ricerca e sviluppo);
- l'attività proposta sembra poter portare a diversi vantaggi sia in termini di prestazioni dei sistemi di iniezione che di riduzione dell'impatto ambientale degli stabilimenti di produzione (attraverso la riduzione delle dimensioni dei sistemi, l'impiego della stessa tipologia di pompa per più applicazioni e lo studio di nuovi materiali polimerici o ceramici e di rivestimenti innovativi): è ragionevole

pugliasviluppo

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

*pensare che ciò permetterà nel lungo termine di integrare soluzioni innovative di produzione per gli stabilimenti che le utilizzeranno;*

- *la programmazione delle attività appare decisamente adeguata per il conseguimento dei risultati previsti: i quattro OR (relativi sia ad attività di Ricerca Industriale che di Sviluppo Sperimentale) sono ben coordinati e riguardano argomenti fondamentali nell'ambito della tematica di ricerca considerata;*
- *la collaborazione con enti di ricerca tra cui Università locali, nazionali ed internazionali rafforza ulteriormente le possibilità di successo dell'attività di ricerca;*
- *l'intenzione manifestata dal Soggetto Istante di pubblicare i risultati della ricerca potrà creare ulteriori occasioni di contatti e collaborazioni non solo tra le realtà industriali e gli enti di ricerca locali, ma anche tra esse ed altri soggetti nazionali ed internazionali;*
- *le possibilità di trasferire i risultati delle conoscenze previste alla produzione industriale appaiono molto elevate per le ragioni appena sopra menzionate e potranno prevedibilmente consolidare la posizione di leadership di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. nel campo della Ricerca & Sviluppo e della produzione di sistemi avanzati di iniezione Common Rail per motori Diesel;*
- *il prospetto di spesa del progetto appare adeguatamente equilibrato tra Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale: l'entità complessiva dell'investimento sembra commisurata con le attività previste dalla ricerca, tra le quali numerosi studi di tipo sperimentale.*

Rispetto ai requisiti che accreditano la richiesta di maggiorazione del 15% dell'agevolazione concedibile per gli investimenti in R&S (come dichiarati dal soggetto proponente nella Sezione 7/8/10 del progetto definitivo - Dichiarazione Sostitutiva di atto notorio su "conflitto d'interessi", "cumulabilità" e "premierità"), l'esperto ha espresso valutazione positiva, come precedentemente evidenziato.

#### Dettaglio delle spese proposte

Si riporta di seguito l'articolazione del programma di investimenti in Ricerca e Sviluppo proposto dall'impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

SPESE PER RICERCA INDUSTRIALE E SVILUPPO SPERIMENTALE				
RICERCA INDUSTRIALE				
Tipologia	Descrizione	Spese dichiarate dal proponente (€)	Spese riconosciute dal valutatore (€)	NOTE DEL VALUTATORE (motivazioni di variazione)
Personale (a condizione che sia operante nelle unità locali ubicate nella Regione Puglia)	Utilizzo di circa 38 unità/mese per 28 mesi	5.229.148,00	4.963.753,20	I costi riconosciuti del personale sono stati ridotti tenendo conto degli usuali valori dei costi orari
Strumentazione ed attrezzature utilizzate per il progetto di ricerca e per la durata di questo	3D Form Measuring MITAKA MLP-3 Ispezione di particolari difficilmente accessibili	265.000,00	265.000,00	

pugliasviluppo

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

	con altre tecniche. Analisi quantitativa dei volumi di usura. Ricostruzione di una tipologia di usura su spazio tridimensionale			Non è stata presentata una previsione di ammortamento delle attrezzature: in assenza di essa sono stati considerati interamente ammissibili i costi
	Microscopio ottico Leica DM6M per misura di spessori dei rivestimenti e delle strutture metallografiche	55.000,00	54.983,44	
	Strumento per la valutazione delle Fasi in una struttura metallografica	83.000,00	83.000,00	
	Strumento per la caratterizzazione delle proprietà meccaniche di superficie di spessori sottili: resistenza allo scratch, misura del carico di rottura del rivestimento, misura dell'adesione del rivestimento, deformazione, frattura	140.000,00	138.935,00	
	Nano/ultrnano indentatore per la misura di modulo elastico e durezza di superfici, proprietà viscoelastiche dei materiali, Creep e rilassamento in fase di carico e scarico, tenacità a frattura, curve stress-strain, test di fatica	140.000,00	138.935,00	
	Tribometro per misura Coefficiente di attrito a secco, misura di coefficiente di attrito in regime lubrificato, misura di coefficiente di attrito ad alte temperature, costruzione curve di Stribeck test di durata, prove a temperatura/umidità controllata	131.770,00	131.770,00	
		<b>814.770,00</b>	<b>812.623,44</b>	

pugliasviluppo



40

CE  
W

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Costi della ricerca contrattuale, delle competenze tecniche e dei brevetti acquisiti o ottenuti in licenza da fonti esterne, nonché i costi dei servizi di consulenza e di servizi equivalenti utilizzati esclusivamente ai fini dell'attività di ricerca	Contratti di Ricerca con il Politecnico di Bari, Università di Bari ed altri Istituti di Ricerca	300.000,00	300.000,00	I preventivi allegati relativi alla ricerca contrattuale sono ritenuti accettabili. Si riconoscono i costi esposti nella proposta
Spese generali direttamente imputabili al progetto di ricerca		700.000,00	692.190,25	La voce è stata ridotta tenendo conto che le spese generali e gli altri costi di esercizio non possono eccedere complessivamente il 18% delle spese ammissibili
Altri costi d'esercizio, inclusi costi dei materiali, delle forniture e di prodotti analoghi, direttamente imputabili all'attività di ricerca	Componentistica meccanica ed elettronica, materiali di consumo	600.000,00	593.305,93	La voce è stata ridotta tenendo conto che le spese generali e gli altri costi di esercizio non possono eccedere complessivamente il 18% delle spese ammissibili
<b>Totale spese per ricerca industriale</b>		<b>7.643.918,00</b>	<b>7.361.872,82</b>	
<b>SVILUPPO SPERIMENTALE</b>				
<b>Tipologia</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Spese dichiarate dal proponente (€)</b>	<b>Spese riconosciute dal valutatore (€)</b>	<b>NOTE DEL VALUTATORE (motivazioni di variazione)</b>
Personale (a condizione che sia operante nelle unità locali ubicate nella Regione Puglia)	Utilizzo di circa 35 unità/mese per 28 mesi	4.673.766,00	4.413.140,20	I costi riconosciuti del personale sono stati ridotti tenendo conto degli usuali valori dei costi orari
Strumentazione ed attrezzature utilizzate per il progetto di ricerca e per la durata di questo	Update del banco prova per adeguamento standard ILN (international Laboratory Network)	68.700,00	68.700,00	Non è stata presentata una previsione di
	Update di un banco prova con sistema automatico di lubrificazione (pressione e temperatura di esercizio mantenuti in maniera	43.400,00	43.400,00	

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

	automatica)			ammortamento delle attrezzature: in assenza di essa sono stati considerati interamente ammissibili i costi
	Centralina di comando iniettori (n. 2 pezzi) Sistema per pilotare n. iniettori dotato di centralina elettronica di comando (ECU)	36.600,00	36.600,00	
	Sensori di alta e di bassa pressione Kistler 4075*200 (n.6 pezzi) per realizzare catene di misura sui vari circuiti dei banchi di prova e per ricambi	19.800,00	19.768,88	
	Misuratori di portata Oleotec VS 2 GP012V (n.2 pezzi)	5.600,00	5.596,80	
	Misuratori di portata massica Danfoss (n. 18 pezzi di varie misure)	45.000,00	45.000,00	
	Generatore di frequenze per simulare segnali di input per comando ECU ed iniettori	28.500,00	28.500,00	
	Analizzatore di rete CAN per analizzare in una rete CAN i segnali scambiati tra le varie utenze	3.810,00	3.810,00	
	Spettrofotometro per rilevare la diluizione di acqua nel gasolio	15.860,00	15.860,00	
	Macchina interferometrica per la misura dello spessore del ricoprimento DLC	80.000,00	54.600,00	
		<b>347.270,00</b>	<b>321.835,68</b>	
Costi della ricerca contrattuale, delle competenze tecniche e dei brevetti acquisiti o ottenuti in licenza da fonti esterne, nonché i costi dei servizi di consulenza e di servizi equivalenti utilizzati esclusivamente ai fini dell'attività di ricerca		0,00	0,00	
Spese generali direttamente imputabili al progetto di ricerca		500.000,00	494.421,61	La voce è stata ridotta tenendo conto che le spese generali e gli altri costi di esercizio non possono eccedere complessivamente il 18% delle spese ammissibili

pugliasviluppo



42

ORUM

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Altri costi d'esercizio, inclusi costi dei materiali, delle forniture e di prodotti analoghi, direttamente imputabili all'attività di ricerca	Materiali e realizzazione di prototipi	600.000,00	593.305,93	La voce è stata ridotta tenendo conto che le spese generali e gli altri costi di esercizio non possono eccedere complessivamente il 18% delle spese ammissibili
Totale spese per sviluppo sperimentale		6.121.036,00	5.822.703,42	
<b>TOTALE SPESE PER RICERCA INDUSTRIALE E SVILUPPO SPERIMENTALE</b>		<b>13.764.954,00</b>	<b>13.184.576,24</b>	

Si rammenta che:

- i costi del personale sono stati ridotti in base a considerazioni fatte dal docente universitario sui costi per *mese x uomo*. Più in dettaglio, sulla base delle tabelle riportate nella Sez. 3 del Progetto Definitivo da cui si possono dedurre i costi e l'impegno *mese x uomo* e per le diverse mansioni, ne deriva che i costi per *mese x uomo* per le mansioni di "Direzione" e "Coordinamento" (che nella proposta risultano rispettivamente pari a € 14.027,46 ed a € 6.901,58) sono stati riconosciuti per valori inferiori (rispettivamente pari a € 8.000,00 ed a € 6.000,00) tenendo conto dei costi medi, mentre i costi per *mese x uomo* proposti per il personale impiegato nelle restanti mansioni (operai ed ingegneri) sono stati riconosciuti senza alcuna modifica;
- i costi della strumentazione sono stati riconosciuti in base ai preventivi presentati dal proponente. Non è stata presentata una previsione di ammortamento delle attrezzature. Si precisa che tali beni saranno riconosciuti esclusivamente in relazione al loro periodo di utilizzo nell'ambito del progetto;
- i costi della ricerca contrattuale e dei servizi di consulenza per Ricerca Industriale sono stati riconosciuti per l'importo di € 300.000,00 in base a quanto previsto dal proponente nella Sez. 3 del Progetto Definitivo;
- si è provveduto ad una riduzione delle spese generali e dei costi di esercizio proposte, in quanto, come previsto dall'art. 8 comma 7 dell'Avviso CdP, le spese generali e gli altri costi di esercizio, direttamente imputabili al progetto, non possono eccedere complessivamente il limite del 18% delle spese ammissibili in Ricerca e Sviluppo.

Pertanto, l'investimento proposto, esclusivamente in R&S, si ritiene ammissibile per € **13.184.576,24** di cui € 7.361.872,82 in Ricerca Industriale e € 5.822.703,42 in Sviluppo Sperimentale.

Relativamente agli investimenti in **Ricerca e Sviluppo** ammissibili per la determinazione delle agevolazioni concedibili, sono stati rispettati i parametri previsti dall'art. 73, comma 3 e 4, del Regolamento Regionale n. 17/2014 per le **Grandi Imprese** (art. 11, comma 5 e 6, dell'Avviso CdP):

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

- le agevolazioni relative alle spese per "Ricerca Industriale" di cui all'art. 72, comma 1, lettera a), sono previste nel limite del 50%;
- le agevolazioni relative alle spese per "Sviluppo Sperimentale", di cui all'art. 72, comma 1, lettera b), sono previste nel limite del 25%.

Si evidenzia che la previsione, da parte dell'impresa proponente, dell'impegno *all'ampia diffusione dei risultati del progetto attraverso conferenze, pubblicazioni, banche dati di libero accesso o software open source o gratuito* determini una maggiorazione, di 15 punti percentuali pari al 53,96%, sull'intensità dell'aiuto concedibile per le spese in R&S.

INVESTIMENTI AMMESSI R&S CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A. (IMPRESA PROPONENTE)		AGEVOLAZIONI	
TIPOLOGIA SPESA	INVESTIMENTO AMMESSO (€)	AGEVOLAZIONE CONCEDIBILE (€)	% AGEVOLAZIONE
Ricerca Industriale	7.361.872,82	4.785.217,33	50% + 15%
Sviluppo Sperimentale	5.822.703,42	2.329.081,37	25% + 15%
<b>TOTALE</b>	<b>13.184.576,24</b>	<b>7.114.298,70</b>	<b>53,96%</b>

In conclusione, in merito ai limiti alle agevolazioni concedibili previsti dall'art. 2, comma 5, dell'Avviso CdP, per impresa e per progetto, si rileva che:

- le agevolazioni per gli investimenti in Ricerca e Sviluppo promossi dalla Grande Impresa, compresa la maggiorazione, non superano, i seguenti importi per impresa:
  - i. Euro 20 milioni per attività di Ricerca Industriale;
  - ii. Euro 15 milioni per attività di Sviluppo Sperimentale.

5. Verifica di ammissibilità degli investimenti in innovazione tecnologica, dei processi e dell'organizzazione proposti dalle PMI aderenti

Ipotesi non ricorrente per la GI proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

6. Verifica di ammissibilità degli investimenti per l'acquisizione di servizi proposti dalle PMI aderenti

Ipotesi non ricorrente per la GI proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

pugliasviluppo



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

## 7. Valutazione economico finanziarie dell'iniziativa

### 7.1 Dimensione del beneficiario ed esclusione dello stato di difficoltà

Come già accertato in sede di valutazione istruttoria dell'istanza di accesso, la società Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. risulta:

1. essere in regime di contabilità ordinaria;
2. aver approvato due bilanci alla data di presentazione dell'istanza di accesso (rispettivamente chiusi al 31/12/2015 e 31/12/2016);
3. essere Grande Impresa, considerando l'ultimo bilancio approvato (31/12/2015) antecedente la data di presentazione dell'istanza di accesso (24/02/2017), così come di seguito dettagliato:

Periodo di riferimento: Anno 2015			
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.	Occupati (ULA)	Fatturato (€)	Totale di bilancio (€)
	230,4	30.426.151,00	29.596.701,00

4. non trovarsi in condizioni tali da risultare un'impresa in difficoltà, come definito dall'art. 2 del Regolamento di esenzione UE 651/2014, in base all'analisi dei bilanci approvati al 31/12/2015 e al 31/12/2016.

I dati rinvenuti dai bilanci di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. relativi agli esercizi chiusi al 31/12/2014 e al 31/12/2015, inoltre, hanno determinato la formulazione, in sede di istruttoria dell'istanza di accesso, di una valutazione positiva circa la situazione patrimoniale, economica e finanziaria del beneficiario e circa il coerente dimensionamento beneficiario/progetto.

Ciò premesso, le analisi effettuate nel corso dell'istruttoria del progetto definitivo, sui dati dei bilanci chiusi al 31/12/2016 e al 31/12/2017 confermano il permanere:

➤ della dimensione di **Grande Impresa** riscontrata in fase di accesso:

	Esercizio al 31/12/2016	Esercizio al 31/12/2017
Numero medio di Occupati	230,4	277
Fatturato	30.492.473,00	30.580.915,00
Totale di bilancio	38.262.743,00	42.735.629,00

Tuttavia, sulla base delle informazioni fornite dall'impresa nella documentazione prodotta, si evidenzia che, come precedentemente descritto, Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. risulta controllata al 100% dall'impresa Robert Bosch S.p.A. - Società Unipersonale e pertanto si riportano i dati dell'impresa collegata al 31/12/2016:

pugliasviluppo

45

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Impresa	% di partecipazione	Qualifica di impresa	Occupati (ULA)	Fatturato	Totale di bilancio
Robert Bosch S.p.A.	100%	Collegata	379 <sup>10</sup>	282.741.035,00	568.045.120,00

Ne consegue pertanto che il requisito dimensionale di **Grande Impresa** derivi dall'aggregazione dei dati occupazionali, di fatturato e di totale bilancio relativi alle imprese Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. e Robert Bosch S.p.A. - Società Unipersonale al netto delle altre partecipazioni in imprese controllate:

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. + Robert Bosch S.p.A.	Occupati (ULA)	Fatturato	Totale di bilancio
	609,4	313.233.508,00	606.307.863,00

*Esclusione delle condizioni di cui alla lettera a) ed e) del punto 18) dell'art. 2 del Reg. (UE) n. 651/2014*

L'analisi degli ultimi due bilanci approvati da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. alla data di presentazione dell'istanza di accesso - coincidenti con quelli degli esercizi chiusi al 31/12/2015 ed al 31/12/2016 - evidenzia che l'impresa non si trova in condizioni tali da risultare un'impresa in difficoltà, come definito dall'art. 2 del Regolamento di esenzione UE 651/2014; tale circostanza, peraltro, è confermata dai dati rinvenuti dal bilancio Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. chiuso al 31/12/2017, successivamente acquisito.

Di seguito si riportano i dati di bilancio più significativi registrati negli ultimi esercizi:

Impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (importi in euro)	Esercizio 2015	Esercizio 2016	Esercizio 2017
<b>Patrimonio Netto (A)</b>	<b>17.699.703,00</b>	<b>20.161.239,00</b>	<b>28.638.255,00</b>
-Capitale sociale	2.500.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00
-Riserva legale	500.000,00	500.000,00	500.000,00
-Altre Riserve: Riserva di rivalutazione, straordinaria o facoltativa	652.552,00	652.552,00	3.114.085,00
Utili/perdite portati a nuovo	11.923.385,00	14.047.154,00	14.047.154,00
Utile/perdita dell'esercizio	2.123.766,00	2.461.533,00	8.477.016,00
<b>Debito (B)</b>	<b>10.973.629,00</b>	<b>17.227.362,00</b>	<b>10.620.373,00</b>
<b>Rapporto (B)/(A)</b>	<b>0,62</b>	<b>0,85</b>	<b>0,37</b>
<b>EBITDA (C)</b>	<b>2.284.796,00</b>	<b>2.427.568,00</b>	<b>2.156.654,00</b>
<b>Interessi (D)</b>	<b>213,00</b>	<b>398,00</b>	<b>47.893,00</b>
<b>Rapporto (C)/(D)</b>	<b>10.726,74</b>	<b>6.009,42</b>	<b>45,03</b>

<sup>10</sup> DSAN sul dato occupazionale anno 2016 acquisita a mezzo PEC da Puglia Sviluppo S.p.A. con prot. AOO PS GEN n. 2629/I del 07/03/2018.



CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Pertanto, ai sensi di quanto previsto dal p.to 18) dell'art. 2 del Reg. (UE) n. 651/2014, l'esame dei dati di bilancio su riportati evidenzia quanto di seguito:

1. non si evincono erosioni, per oltre la metà del capitale sociale sottoscritto, a causa di perdite cumulate;
2. risultano rispettate le condizioni per le quali:
  - ✓ il rapporto Debiti/Patrimonio netto contabile non è superiore a 7,5 e
  - ✓ il quoziente di copertura degli interessi dell'impresa non è inferiore a 1,0.

*Esclusione delle condizioni c) e d) punto 18) dell'art. 2 del Reg. (UE) n. 651/2014*

**Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.**

**Verifica**

*c) qualora l'impresa sia oggetto di procedura concorsuale per insolvenza o soddisfi le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura nei suoi confronti di una tale procedura su richiesta dei suoi creditori*

Come risulta da DSAN del certificato di iscrizione alla CCIAA del 15/09/2017, l'impresa risulta in stato di vigenza

*d) qualora l'impresa abbia ricevuto un aiuto per il salvataggio e non abbia ancora rimborsato il prestito o revocato la garanzia, o abbia ricevuto un aiuto per la ristrutturazione e sia ancora soggetta a un piano di ristrutturazione*

Dai Bilanci degli ultimi due esercizi e dai relativi allegati non si rilevano "aiuti per imprese in difficoltà"

Inoltre, l'assenza delle condizioni di impresa in difficoltà è dichiarata dal soggetto proponente nella DSAN su Aiuti incompatibili resa in data 17/11/2017 in cui attesta che "l'impresa non rientra tra quelle che hanno ricevuto e, successivamente, non rimborsato o depositato in un conto bloccato, gli aiuti dichiarati quali illegali o incompatibili dalla Commissione Europea".

Infine, in ottemperanza agli adempimenti previsti dal D. Lgs n. 115/2017 è stato consultato il portale del Registro Nazionale degli Aiuti di Stato ed effettuata la Visura Aiuti e la Visura Deggendorf da cui è emerso quanto segue:

- Visura Aiuti - VERCOR: 1324072 del 13/07/2018  
*Per il beneficiario indicato nella richiesta, non risultano aiuti individuali con data di concessione compresa nel periodo di riferimento.*
- Visura Deggendorf- VERCOR: 1324073 del 13/07/2018  
*Si accerta che il soggetto beneficiario, identificabile tramite il P.IVA-Codice Fiscale 05615000725, NON RISULTA PRESENTE nell'elenco dei soggetti tenuti alla restituzione degli aiuti oggetto di decisione di recupero della Commissione Europea.*

**7.2 Capacità reddituale dell'iniziativa**

L'andamento economico di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. relativo gli esercizi 2015 e 2016 si è mostrato nel complesso positivo. Nel 2015 i ricavi delle vendite e delle

pugliasviluppo

OR M

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

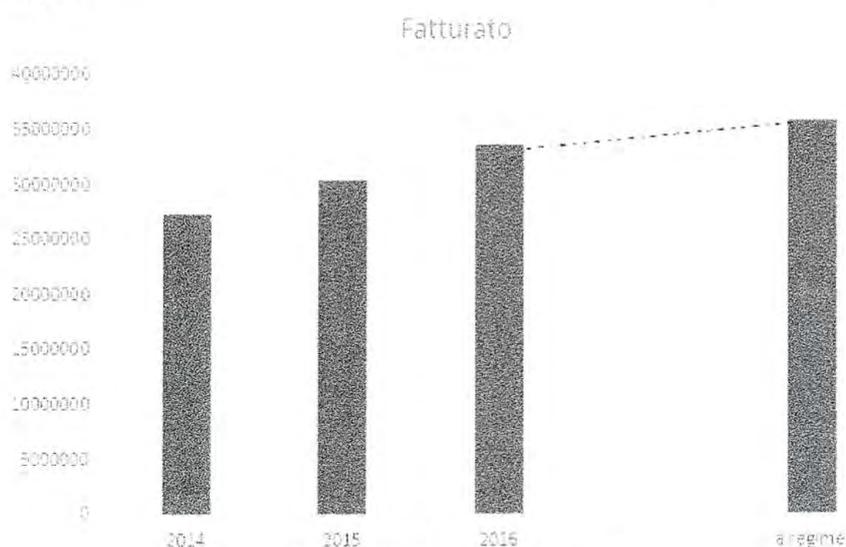
Impresa Proponente:  
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Progetto Definitivo n. 24

Codice Progetto: DNKBB00

prestazioni hanno registrato un incremento pari all'11,4% rispetto all'esercizio precedente, più lieve ma comunque positivo anche nel 2016. L'aumento dei ricavi, insieme ad una diminuzione dei costi operativi esterni, hanno portato ad un risultato operativo superiore nel 2016 rispetto all'anno precedente.

Dalla documentazione integrata relativa alla situazione economico patrimoniale previsionale<sup>11</sup>, emerge che l'azienda prevede un aumento del fatturato anche nell'anno a regime come indicato nel seguente grafico, riportato nella sez. 3 "Formulario Ricerca e Sviluppo".



**Figura 6: Andamento fatturato**

Al 31/12/2015 il valore della produzione in Puglia è stato di circa € 33.144.000,00 mentre a regime, a seguito dell'investimento proposto, l'azienda prevede che la produzione possa arrivare a € 37.899.306,00.

Confrontando i dati di bilancio relativi agli esercizi 2015/2016 precedenti l'avvio del programma d'investimento con quelli previsionali a regime, emerge quanto di seguito riportato:

(€)	2015	2016	A regime 2021
Fatturato	30.426.151,00	30.492.473,00	31.948.892,00
Valore della produzione	33.144.677,00	33.595.007,00	37.899.306,00
Risultato Gestione Caratteristica	3.229.216,00	3.686.198,00	6.756.398,00
Utile d'esercizio	2.123.766,00	2.461.533,00	4.925.809,00

<sup>11</sup> PEC del 01/02/2018 acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS GEN 1162/I del 02/02/2018

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

## 7.3 Rapporto tra mezzi finanziari ed investimenti previsti

Si riporta il piano finanziario per la copertura degli interventi in Ricerca e Sviluppo presentato dalla società con pec del 11/06/2018. Tale piano si articola su un orizzonte temporale triennale e si presenta in linea con le ipotesi contenute nel progetto definitivo e successive integrazioni e coerente in termini temporali.

FABBISOGNO (€)	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	TOTALE
Ricerca Industriale	1.091.988,00	3.275.965,00	3.275.965,00	7.643.918,00
Sviluppo Sperimentale	874.434,00	2.623.301,00	2.623.301,00	6.121.036,00
<b>TOTALE COMPLESSIVO FABBISOGNI (€)</b>	<b>1.966.422,00</b>	<b>5.899.266,00</b>	<b>5.899.266,00</b>	<b>13.764.954,00</b>
FONDI DIZIPERTE (€)	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	TOTALE
Finanziamenti Intercompany Cash Pooling	906.856,00	2.720.568,00	2.720.568,00	6.347.993,00
<b>Totale escluso agevolazioni</b>	<b>906.856,00</b>	<b>2.720.568,00</b>	<b>2.720.568,00</b>	<b>6.347.993,00</b>
Ammontare agevolazioni concedibili per Ricerca Industriale	709.792,00	2.129.377,00	2.129.377,00	4.968.547,00
Ammontare agevolazioni concedibili per Sviluppo Sperimentale	349.773,00	1.049.320,00	1.049.320,00	2.448.414,00
<b>TOTALE FONDI</b>	<b>1.966.422,00</b>	<b>5.899.266,00</b>	<b>5.899.266,00</b>	<b>13.764.954,00</b>

Il piano di copertura finanziaria del progetto presentato da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. prevede, per la parte non coperta dalle agevolazioni, il ricorso a **finanziamenti intercompany**.

A tal riguardo si evidenzia che la Società Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è integralmente finanziata dalla società controllante Robert Bosch S.p.A. attraverso una struttura di Cash Pooling in essere con la Banca San Paolo e disciplinata da un contratto rubricato "Cash Pooling Intragruppo"<sup>12</sup>. Tale struttura di Cash Pooling prevede l'azzeramento giornaliero dei saldi del conto bancario di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. i quali vengono girati sul conto accentratore di Robert Bosch Italia; ciò consente alla Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. di non avere indebitamento verso il sistema bancario ma unicamente verso la società controllante Robert Bosch S.p.A..

La società controllante Robert Bosch S.p.A. è a sua volta finanziata attraverso un conto di finanziamento Intercompany in essere direttamente con la casa madre Robert Bosch GmbH e da finanziamenti rinnovabili, a breve/medio termine, erogati dalla Robert Bosch Malta Finance (Finanziaria di Gruppo).

Si rammenta, inoltre, che la società Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ha presentato, a corredo del Contratto "Cash Pooling Intragruppo" firmato il 14/11/2016 dal

<sup>12</sup> Documentazione acquisita a mezzo PEC da Puglia Sviluppo S.p.A. con prot. AOO PS GEN n. 1650/I del 15/02/2018.

49 OR 10/11

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Presidente del C.d.A. Sig. Gerhard Dambach e dal procuratore Sig. Georg Wahl, i seguenti documenti:

- D.S.A.N. sottoscritta e firmata dall'Ing. Antonio Arvizzigno in data 12 Febbraio 2018 con la quale Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. dichiara che la copertura finanziaria del progetto sarà integralmente garantita dalla controllante Robert Bosch S.p.A. sulla base del Contratto di Cash Pooling Infragrupo in essere;
- D.S.A.N. sottoscritta e firmata dal Dott. Gerhard Dambach in data 19 Febbraio 2018<sup>13</sup> con la quale Robert Bosch S.p.A. dichiara che la copertura finanziaria della Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A., inclusa quella relativa al progetto "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di CO<sub>2</sub>" da quest'ultima presentato in data 24/02/2017 alla Regione Puglia con codice pratica DNKBB00, è integralmente garantita dalla controllante Robert Bosch S.p.A. sulla base del contratto di Cash Pooling Infragrupo in essere datato 14/11/2016.

Tuttavia, le ipotesi di copertura formulate dall'azienda risultano essere congrue ed in linea con le evidenze documentali prodotte e con le previsioni finanziarie e patrimoniali elaborate, anche alla luce della rideterminazione delle spese ammissibili di R&S.

Per completezza informativa, si evidenziano i dati relativi alla composizione del Patrimonio Netto della società Robert Bosch S.p.A. al 31/12/2016 e all'equilibrio finanziario.

Patrimonio Netto €	31/12/2016
Capitale	20.000.000,00
Riserva legale	4.000.000,00
Riserva sovrapprezzo azioni	825.234,00
Riserva straordinaria o facoltativa	15.195.969,00
Riserva ammortamenti anticipati disponibili	3.534.228,00
Versamento soci c/capitale	304.655.149,00
Utili (perdite) portati a nuovo	4.512.033,00
Utile (perdita) dell'esercizio	7.037.945,00
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>359.760.558,00</b>

CAPITALE PERMANENTE	
Patrimonio Netto	359.760.558,00
Fondo per rischi e oneri	13.008.630,00
TFR	4.123.387,00
Debiti m/l termine	2.871.159,00
Risconti passivi (limitatamente a contributi pubblici)	0,00
	379.763.734,00

<sup>13</sup> Documentazione acquisita a mezzo PEC da Puglia Sviluppo S.p.A. con prot. AOO PS GEN n. 1971/l del 21/02/2018.



CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	
Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti	0,00
Immobilizzazioni	297.326.124,00
Crediti m/l termine	12.407.909,00
	309.734.033,00

Capitale Permanente – Attività Immobilizzate 70.029.701,00

Di seguito, si riporta una tabella riepilogativa dell'ipotesi di copertura finanziaria, considerando gli importi risultanti dalla presente istruttoria:

**COPERTURA FINANZIARIA DELL'INVESTIMENTO**

Investimento ammissibile	€ 13.184.576,24
Agevolazioni concedibili	€ 7.114.298,70
Apporto di mezzi propri (da documentazione allegata)	€ 6.347.993,00
Finanziamento a m/l termine	-
<b>Totale mezzi esenti da aiuto</b>	<b>€ 6.347.993,00</b>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>€ 13.462.291,70</b>
Rapporto mezzi finanziari esenti da aiuto/costi ammissibili	48,15%

Pertanto, si rileva che le fonti previste assicurano pienamente la copertura degli investimenti ammissibili ed il soggetto proponente apporta un contributo finanziario pari almeno al 25% del valore dell'investimento, esente da qualsiasi contributo pubblico in armonia con quanto disposto dal comma 10 dell'art. 15 del regolamento.

**8. Creazione di nuova occupazione e qualificazione professionale**

Il programma di investimento proposto, comporterà un incremento occupazionale, da parte del soggetto proponente, di **10,58 nuove ULA**<sup>14</sup>.

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. ha fornito<sup>15</sup> DSAN conforme alla Sez. 9 del progetto definitivo (con allegato elenco dei dipendenti presenti nelle unità locali pugliesi nei dodici mesi antecedenti la data di presentazione dell'istanza di accesso) datata 17/11/2017 e sottoscritta digitalmente dall'Ing. Antonio Arvizzigno, in qualità di Amministratore Delegato, recante le seguenti informazioni:

**1. Sezione 9 A** in cui l'impresa dichiara di:

- di avere ottenuto il provvedimento di ammissione del progetto della fase di accesso alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo DGR n. 1428 del 14/09/2017;

<sup>14</sup> Si precisa che l'impresa ha fornito documentazione (Sez. 9 e Sez. 9B) dalla quale si evince un arrotondamento del dato ULA ad un valore decimale.

<sup>15</sup> Con Pec del 18/11/2017 acquisita da Puglia Sviluppo S.p.A. con prot. 11276/l del 20/11/2017.



CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:  
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Progetto Definitivo n. 24

Codice Progetto: DNKBB00

- di avere previsto, nell'ambito del programma di investimenti, un incremento occupazionale a regime di n. 10,58 Unità;
  - di aver fatto ricorso nell'anno 2009 al seguente intervento integrativo salariale ovvero C.I.G. ordinaria per un numero di dipendenti pari a 147 unità;
  - di aver fatto ricorso nell'anno 2010 al seguente intervento integrativo salariale ovvero mobilità per un numero di dipendenti pari a 2 unità;
  - che il numero di dipendenti (in termini di ULA) presso l'unità locale oggetto del presente programma di investimenti, nei dodici mesi precedenti la presentazione dell'istanza di accesso, è pari a n. **230,42** unità;
  - che il numero di dipendenti (in termini di ULA) in tutte le unità locali presenti in Puglia, nei dodici mesi precedenti la presentazione dell'istanza di accesso, è pari a n. **230,42** unità, come riscontrabile da excel allegato (SEZIONE 9 B) che costituisce parte integrante della presente dichiarazione;
  - che il numero di dipendenti (in termini di ULA) complessivi dell'impresa, nei dodici mesi precedenti la presentazione dell'istanza di accesso, è pari a n. **230,42** unità.
2. **Sezione 9B:** allegato excel, riportante i dati dei dipendenti presenti nelle unità locali pugliesi nei dodici mesi precedenti la presentazione dell'istanza di accesso;
  3. **Sezione 9C**

Si riporta di seguito il prospetto relativo all'incremento occupazionale previsto:

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (soggetto proponente)	Media U.L.A. nei dodici mesi precedenti la presentazione della domanda	Media U.L.A. nell'esercizio a regime (2021)	Incremento
<b>Sedi dell'investimento:</b>			
<b>Via degli Oleandri n. 10 - Modugno (BA)</b>			
Dirigenti	5,50	5,00	-0,50
di cui donne	0,00	1,00	1,00
Impiegati	185,92	197,00	11,08
di cui donne	37,42	47,00	9,58
Operai	39,00	39,00	0,00
di cui donne	1,00	0,00	-1,00
<b>Totale ULA presso la sede dell'investimento</b>	<b>230,42</b>	<b>241,00</b>	<b>10,58</b>
<b>di cui donne</b>	<b>38,42</b>	<b>48,00</b>	<b>9,58</b>

Si rileva come l'incremento a regime preveda l'assunzione di n. 10,58 unità di cui 6 donne.

pugliasviluppo

52

OR

UM

CDP TIT. II Capo I – art. 22

Impresa Proponente:  
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Progetto Definitivo n. 24

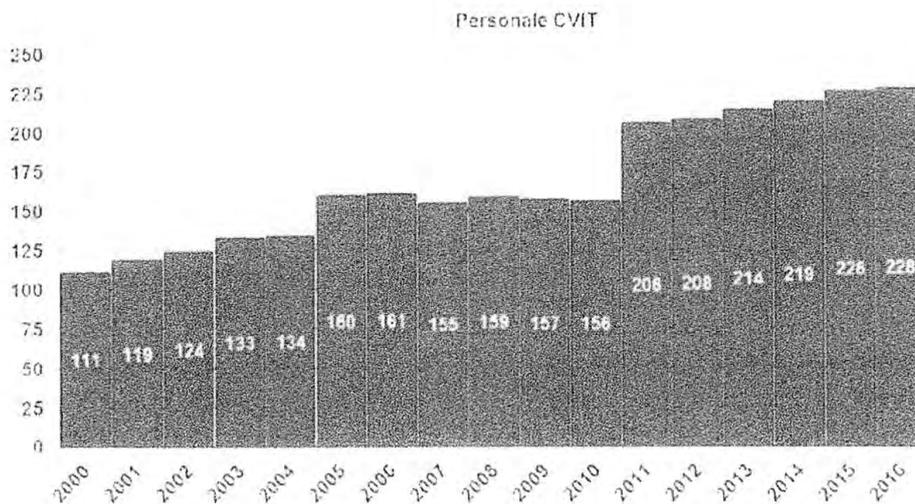
Codice Progetto: DNKBB00

Vengono, inoltre, approfonditi i seguenti aspetti:

- ❖ **Relazione di sintesi sull'impatto occupazionale degli investimenti previsti.**

1. Descrizione situazione occupazionale ANTE INVESTIMENTO e POST INVESTIMENTO AGEVOLATO:

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. conta 230,42 ULA in Puglia (nei 12 mesi antecedenti la domanda di accesso) e a seguito del progetto si prevede di arrivare a 241 ULA con un incremento di 10,58 ULA. Ad ogni modo l'azienda tiene a sottolineare che il livello occupazionale di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ha avuto una crescita considerevole nel 2011 ed una costante leggera crescita negli anni successivi, come si evince dal grafico di seguito riportato e fornito dall'azienda stessa.



L'azienda dichiara che il cuore e la forza del Centro Studi Componenti per Veicoli risiede nel personale altamente qualificato e continuamente formato. L'attenzione riservata dal management nell'individuare le competenze necessarie e i collaboratori più idonei a svolgere determinate mansioni, consente di mantenere un alto livello di competitività non solo all'interno del gruppo Bosch ma anche nelle realtà aziendali circostanti.

L'azienda afferma che l'investimento richiede il coinvolgimento di personale con differenti specializzazioni, dal project management al design, dal testing alla simulazione e la mole di obiettivi realizzativi nonché le conseguenti attività previste dal progetto porteranno ad un incremento dell'organico di 10,58 unità.

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

2. Esplicitazione degli EFFETTI OCCUPAZIONALI COMPLESSIVI CHE L'INVESTIMENTO STESSO GENERA:

Il progetto di ricerca mira ad avere ricadute occupazionali positive. Tali ricadute occupazionali vanno a scongiurare il rischio di delocalizzazione e dispersione di un prezioso patrimonio di competenze tecniche d'eccellenza e risorse umane altamente qualificate.

L'azienda afferma che la qualificazione delle risorse umane è la chiave strategica per il mantenimento del vantaggio competitivo in un mercato globale sempre più concorrenziale quale è quello odierno, soprattutto in realtà geograficamente lontane dai grandi poli industriali di centro e nord Europa ed è fondamentale per un Centro che deve confrontarsi con situazioni non favorevoli, legate alla localizzazione periferica rispetto a casa madre e alla presenza, a livello Corporate in paesi emergenti, di dipartimenti di engineering con costi di personale più competitivi rispetto all'Italia.

3. Descrizione articolata delle strategie imprenditoriali legate alla:

- **SALVAGUARDIA OCCUPAZIONALE:** Grazie agli effetti incentivanti del finanziamento pubblico, Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. potrà consolidare gli attuali livelli di attività e, nel corso del progetto, potrà crescere in virtù delle attività in essere ed acquisire un ruolo di leadership in ambito Commercial vehicles, il tutto puntando su un prodotto strategico e su innovazioni che conducano verso soluzioni efficienti, durevoli, affidabili ed economiche.
- **VARIAZIONE OCCUPAZIONALE:** Nell'ambito della strategia di potenziamento dei livelli occupazionali raggiunti grazie al Contratto di Programma, l'azienda intende investire sulle nuove competenze e sui risultati di ricerca ottenuti nello sviluppo di nuovi progetti che le permetteranno da un lato, come anticipato, di mantenere i livelli occupazionali e dall'altro di acquisire vantaggio competitivo sul mercato. In linea con una precisa strategia di casa madre, particolarmente attenta alle pari opportunità, l'azienda si impegna ad incrementare l'organico arrivando a quasi il 50% di donne con provenienza accademica, quale ingegneria meccanica e dei materiali.

4. Esplicitazione delle MOTIVAZIONI che giustificano IL NUMERO di unità incrementali previste:

La variazione occupazionale prevista deriva dalla necessità di una forza lavoro adeguata all'esecuzione ottimale del progetto che l'azienda ritiene strategico per il proprio sviluppo sul mercato del Diesel Commercial Vehicle. Grazie ai risultati del progetto e all'acquisizione di nuove competenze e nuova forza lavoro che da esso deriveranno, l'impatto sul fatturato aziendale sarà ingente visti i risultati altamente innovativi che si prevede di ottenere.

Si rammenta che l'obiettivo delle attività di ricerca industriale è quello di sviluppare nuove conoscenze in ambiti strategici che consentano di definire direzioni e concetti guida per il futuro, di accrescere il livello di specializzazione in modo tale da mantenere alto l'interesse da parte di casa madre ed attirare sempre nuovi compiti da svolgere con il massimo livello qualitativo e di rispondenza alle esigenze del mercato.

pugliasviluppo

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

5. Illustrazione dettagliata delle MANSIONI riservate ai nuovi occupati:

Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. è composto da personale altamente qualificato e versatile, in grado di operare sulle diverse proposte progettuali. In Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. sono infatti presenti laureati in Ingegneria Meccanica, Elettronica e Scienze dei Materiali e Fisica, i quali saranno organizzati in gruppi di lavoro funzionali in grado di far fronte a tutte le problematiche che un progetto così complesso comporta. I collaboratori individuati per portare avanti i 4 Obiettivi Realizzativi del presente contratto di programma sono stati scelti in base ai loro CV e in base alla loro esperienza maturata in ambito lavorativo. Tali collaboratori sono prevalentemente laureati in Ingegneria Meccanica e in numero inferiore laureati in Ingegneria Elettronica e Ingegneria dei Materiali. L'obiettivo delle attività di ricerca industriale in capo ai nuovi assunti sarà quello di sviluppare nuove conoscenze in ambiti strategici che consentiranno di definire direzioni e concetti guida per il futuro. Per poter affrontare in maniera professionale il progetto, l'azienda afferma che sarà necessario sviluppare e/o rafforzare competenze già presenti nel Centro, nel campo del Design, della Simulazione e del Testing. A tale scopo, parte importante del programma è la formazione; infatti tutti i nuovi assunti partecipano non solo ad una formazione obbligatoria che comprende argomenti inerenti la sicurezza sul lavoro, la responsabilità civile del prodotto, principi di qualità, lavoro al videoterminale ma anche importanti e specifici settori fondamentali per l'attività in oggetto e per la crescita professionale dei nuovi collaboratori. Il target del centro mediante il piano in oggetto alla richiesta di finanziamento è quello di tenere crescente il livello di specializzazione in modo da mantenere un livello di interesse elevato da parte della casa madre e quindi attirare sempre nuovi compiti da svolgere con il massimo livello qualitativo e di rispondenza alle esigenze del mercato.

6. Descrizione del LEGAME DIRETTO del programma agevolato con il contributo agli OBIETTIVI DI INNOVAZIONE e di MIGLIORAMENTO DELLE PERFORMANCE definiti nel progetto di investimento:

La capitalizzazione dei risultati della ricerca si concretizza nell'aumento del numero di addetti in grado di soddisfare i nuovi bisogni per progetti di engineering o sviluppo prodotti per il sistema Common Rail. Aumento di addetti significa possibilità di rispondere con maggiori risorse alle richieste dei clienti delle maggiori case automobilistiche, nonché alle esigenze degli impianti di produzione dei componenti del sistema Common Rail.

Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. opera in un contesto molto globalizzato fornendo supporto world wide per lo sviluppo e la produzione di pompe ad alta pressione negli stabilimenti di tutto il mondo Bosch.

Determinante risulta la capacità di cogliere le necessità primarie del mercato ed il progetto si colloca esattamente nell'ottica di realizzare prodotti per tutti i segmenti di mercato in grado di garantire una significativa riduzione del CO<sub>2</sub>, di consumi e di costi, in virtù di efficaci sinergie tra prodotti e l'utilizzo di attuatori elettronici.

In assenza dell'aiuto, l'azienda terrebbe conto in maniera "pessimistica" dei rischi per salvaguardare non solo se stessa ma anche la forza lavoro impiegata e l'investimento sarebbe inferiore. Infatti, Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. accantonerebbe il quarto obiettivo realizzativo poiché i costi "esterni" necessari per la sua realizzazione sono

pugliasviluppo

OR

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:  
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Progetto Definitivo n. 24

Codice Progetto: DNKBB00

alti, imputabili ad indispensabili attività di collaborazione con Organismi di Ricerca. Inoltre i primi tre obiettivi realizzativi potrebbero concludersi non prima di quattro anni, troppo tempo considerando la risposta richiesta dal mercato nella realizzazione di sistemi più efficienti per il Common Rail.

In assenza di aiuto il numero dei dipendenti che si intende assumere a regime potrebbe subire delle modifiche in negativo poiché aumenterebbe il rischio di trasferimento di nuove attività in altre sedi di ricerca Bosch, laddove il costo della manodopera è più basso o in sedi logisticamente più vicine a casa madre. Diminuiscono così anche le possibilità per l'adiacente stabilimento produttivo di industrializzare nuovi prodotti.

Nel caso in cui Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. ottenesse il finanziamento pubblico, la società dichiara che lo stesso gli consentirebbe di poter confermarsi "centro di eccellenza" all'interno del gruppo Bosch per le ricerche nel settore Diesel, con espansione delle attività su filoni di ricerca estremamente innovativi ma soprattutto allargare gli orizzonti verso nuove opportunità di business.

In caso di successo dei progetti contenuti nel presente Contratto di Programma, l'azienda dichiara che il target in termini di servizio ai propri clienti sarà quello di fornire l'ingegnerizzazione dei prodotti in portafoglio, partendo dall'analisi dei requisiti del cliente, sino alla determinazione della documentazione a corredo della fase prototipale e pre-serie. Questa attività sarà corredata dalla fase di verifica funzionale e prestazionale dei prodotti sia interna, che di ritorno dalle prove dei vari clienti.

A detta della società, tutte queste attività giustificano il livello occupazionale previsto a regime e potrebbero lasciare nuovi spiragli ad ulteriori sviluppi.

---

pugliasviluppo

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

### 9. Rispetto delle prescrizioni effettuate in sede di ammissione alla fase istruttoria

Dalle verifiche istruttorie sopra riportate, l'impresa ha ottemperato alle prescrizioni riportate nella comunicazione regionale di ammissione alla fase di presentazione del progetto definitivo prot. n. AOO\_158/6966 del 19/09/2017.

Si riporta, nella seguente tabella, uno schema di sintesi delle prescrizioni e delle relative modalità con cui l'azienda ha provveduto a rispondere alle stesse.

Prescrizioni fase di accesso	Assolta	Note/Documentazione di riferimento
<u>Prescrizioni generali</u>		
L'impresa dovrà provvedere ad implementare il codice ATECO ammissibile, indicato dall'impresa proponente e confermato in sede di istruttoria, relativo al programma proposto: 72.19.09 "Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria".	SI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Visura aggiornata al fine di dare evidenza dell'implementazione del Codice ATECO 72.19.09 dell'attività oggetto di agevolazione.</li> </ul>
<u>Prescrizioni sugli aspetti innovativi</u>		
Descrivere più nel dettaglio i vantaggi e risultati conseguibili dal progetto anche in termini di impatti sulla gestione dell'inquinamento durante il processo produttivo, sull'uso efficiente delle risorse (in particolare energetiche ed idriche) e sulla previsione e riduzione delle emissioni in acqua, aria e suolo derivanti dai nuovi processi produttivi provenienti dalla ricerca. Ciò anche nell'ottica di enfatizzare la riconducibilità della proposta alle aree di innovazione previste dall'art.4 dell'Avviso (relativamente alle azioni) e obiettivi previsti dalla "Strategia regionale per la specializzazione intelligente" e dal documento "La Puglia delle Key Enabling Technologies". Indicare con maggior dettaglio gli obiettivi realizzativi (OR) relativi alle attività di Ricerca Industriale e quelli riferiti allo Sviluppo Sperimentale.	SI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scheda di valutazione della rilevanza e del potenziale innovativo del Progetto Industriale;</li> <li>Scheda di valutazione tecnico-economica del programma di investimenti in Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale.</li> </ul>
<u>Prescrizioni sulla "concedibilità della premialità":</u>		
L'intensità dell'aiuto per le spese in R&S proposte da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. è stata maggiorata di 15 punti percentuali - ai sensi dell'art. 11 comma 6 dell'Avviso - in ragione della previsione, affermata dall'azienda, circa l'ampia divulgazione dei risultati della ricerca mediante conferenze, pubblicazioni, banche dati di libero accesso o software open source gratuito. In sede di presentazione del progetto definitivo l'impresa dovrà, pertanto, fornire adeguati elementi a supporto dell'ipotesi scelta per l'ottenimento della maggiorazione, al fine di confermare la premialità concessa in fase di accesso.	SI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scheda di valutazione tecnico-economica del programma di investimenti in Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale;</li> <li>Piano di divulgazione dei risultati previsti.</li> </ul>
<u>Prescrizioni in materia di "cantierabilità"</u>		
Adeguamento della durata del titolo di disponibilità (contratto di locazione) in linea con i 5 anni successivi la data di ultimazione dell'investimento proposto.	SI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proroga Contratto di Locazione commerciale ("Accordo di Proroga") tra Tecnologie Diesel S.p.A. e Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. attestante la disponibilità del locatore all'estensione della durata di locazione sino al 30/06/2026.</li> </ul>

pugliasviluppo



OP

M

54

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

Prescrizioni in merito alla "Sostenibilità Ambientale dell'intervento"

Si concretizzi, a valle della sperimentazione, anche una ottimizzazione del processo produttivo nelle fasi di lavorazione e assemblaggio, associato ad una riduzione delle emissioni di CO2.

Si valuti la possibilità che la sperimentazione relativa all'obiettivo n. 4, preveda innovazione finalizzata ad un uso efficiente delle risorse attraverso la riduzione dell'impronta idrica, la riduzione dei rifiuti, la riduzione delle emissioni del processo produttivo in aria, acqua e suolo o la riduzione/eliminazione di eventuali materiali dannosi, pericolosi o scarsi sostituiti con materiali meno rari e più sicuri.

SI

- Relazione peritale del tecnico esperto incaricato della valutazione del progetto definitivo;
- Relazione sulla sostenibilità ambientale integrata dalla società in data 11/06/2018.

---

pugliasviluppo



OR

M

58

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22      Impresa Proponente: Progetto Definitivo n. 24 Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKB00

**10. Indicazioni/Prescrizioni per la fase successiva**

In sede di rendicontazione degli investimenti, l'impresa dovrà:

- 1. provvedere a fornire i CV di tutti i soggetti coinvolti nell'attività di consulenza.

Soggetto realizzatore	Localizzazione d'ine	Settore di attività del progetto industriale (codice ATECO 2007)	Dimensioni e impresa	UJA previsto	Investimenti proposti con il Capex (Imports in €)		Totale investimenti ammissibili	Totale agevolazioni concedibili	Periodo di realizzazione
					Attivi Materiali	R&S			
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.	Modugno - Via degli Oleandri n. 10	72.19.09 "Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria"	Grande impresa	+10.58	0,00	13.764.954,00	13.184.576,24	7.114.298,70	R&S: 22/09/2017- 31/12/2019
<b>TOTALE INVESTIMENTI CONTRATTO DI PROGRAMMA</b>									
							13.184.576,24	7.114.298,70	

Si riporta di seguito la tempistica di realizzazione dell'investimento di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (GANTT):

Diagramma di Gantt	Anno avvio 2017				Anno 2018				Anno 2019			
	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim
Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.												
Investimenti in Ricerca e Sviluppo												

*MA ER*

CDP TIT, II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

## 11. Conclusioni

Le risultanze istruttorie del progetto definitivo presentato dalla società proponente Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. si sono concluse con esito **positivo**.

Il valore degli investimenti ammessi ammonta complessivamente ad € **13.184.576,24** tutti afferenti alla Ricerca Industriale e allo Sviluppo Sperimentale.

Si evidenzia che le agevolazioni concedibili in favore della società proponente Centro Studi componenti per Veicoli S.p.A. ammontano a € **7.114.298,70** quindi di importo inferiore all'agevolazione stabilita con D.G.R. n. 1428 del 14/09/2017 pari a € 8.243.912,50.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa rappresentativa degli **investimenti ammissibili** e delle **agevolazioni concedibili** in favore dell'impresa istante:

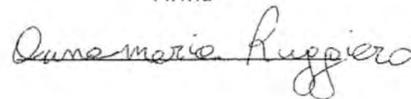
Asse prioritario e Obiettivo Specifico	Tipologia spesa	Investimenti ammessi Istanza di accesso	Contributo ammesso Istanza di accesso	Investimenti proposti progetto definitivo	Investimenti Ammessi Progetto definitivo	Contributo ammesso progetto definitivo
		Ammontare (€)				
Asse prioritario l'obiettivo specifico 1a Azione 1.1	Ricerca Industriale	7.827.250,00	5.087.712,50	7.643.918,00	7.361.872,82	4.785.217,33
	Sviluppo Sperimentale	7.890.500,00	3.156.200,00	6.121.036,00	5.822.703,42	2.329.081,37
<b>TOTALE</b>		<b>15.717.750,00</b>	<b>8.243.912,50</b>	<b>13.764.954,00</b>	<b>13.184.576,24</b>	<b>7.114.298,70</b>

Modugno, 07/08/2018

Il valutatore

Annamaria Ruggiero

Firma



Il Responsabile di Commessa

Davide Alessandro De Lella

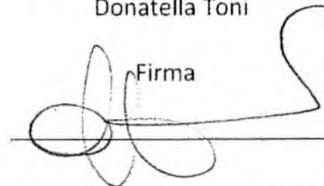
Firma



Visto:

Il Program Manager  
Sviluppo del Sistema Sviluppo del  
Sistema Regionale e dei settori strategici  
Donatella Toni

Firma



pugliasviluppo

CDP TIT. II - Capo I - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

➤ **Allegato: Elenco della documentazione prodotta per il progetto definitivo**

L'impresa, in aggiunta alla documentazione obbligatoria presentata in allegato al progetto definitivo ed acquisita da Puglia Sviluppo con prot. n. AOO PS CDP 11276/I del 20/11/2017 e dalla Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi con prot. n. AOO\_158-0008693 del 20/11/2017 ha inviato quanto segue:

- **PEC del 01/02/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 1162/I del 02/02/2018 contenente: Sez. 2 Scheda di Sintesi, nuovo prospetto finanziario, Bilancio Robert Bosch S.p.A. chiuso al 31/12/2016, preventivi R&S, documentazione inerente la disponibilità della sede, planimetrie ed accatastamento.
- **PEC del 15/02/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 1650/I del 15/02/2018 contenente: Contratto di Cash Pooling Intragruppo tra Robert Bosch S.p.A. e Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. del 14/11/2016; D.S.A.N. della copertura finanziaria sottoscritta dal legale rappresentante Ing. Antonio Arvizzigno in data 12/02/2018.
- **PEC del 21/02/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 1971/I del 21/02/2018 contenente: Bilancio civilistico provvisorio di Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. al 31/12/2017, D.S.A.N. della copertura finanziaria sottoscritta dal legale rappresentante dott. Gerhard Dambach in data 19/02/2018.
- **PEC del 06/03/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 2629/I del 07/03/2018 contenente: D.S.A.N. del dato ULA di Robert Bosch S.p.A. inerente all'anno 2016 (firmata digitalmente dal legale rappresentante - Dott. Gerhard Dambach), tabella della previsione della capacità produttiva, piano finanziario per la copertura degli investimenti, documentazione integrativa della sede dell'investimento;
- **PEC del 15/03/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 3152/I del 21/03/2018 contenente: preventivi R&S "Strumentazione ed attrezzature utilizzate per il progetto";
- **PEC del 11/06/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 6169/I del 11/06/2018 contenente: Visura Ordinaria del 03/05/2018, Preventivo del fornitore Helmut Fisher S.r.l., Contratto di Consulenza/Ricerca tra Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A. e DMMM, Curriculum Vitae del Prof. Umberto Galiotti, Curriculum Vitae del Prof. Spina Roberto, Curriculum Vitae del Sig. Bruno Cavalcante, Curriculum Vitae del Prof. Giuseppe Carbone, Curriculum Vitae del Prof. Francesco Fracassi, D.S.A.N. Aggiornamento delle spese, Relazione sulla sostenibilità ambientale, D.S.A.N. di Iscrizione alla C.C.I.A.A. di Milano della società Robert Bosch S.p.A., D.S.A.N. di Iscrizione alla C.C.I.A.A. di Bari della società Centro Studi Componenti per veicoli S.p.A., Elenco ULA (formato excel), Tabella Ore (Consulenza);
- **PEC del 19/06/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 6454/I del 19/06/2018 contenente: Bilancio al 31/12/2017, Sez. 1 e 3 del progetto definitivo aggiornate, perizia giurata comprensiva di allegati e Visura ordinaria del 14/06/2018;
- **PEC del 25/07/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 7843/I del 25/07/2018 contenente: Accordo di proroga del contratto di locazione commerciale sottoscritto da Tecnologie Diesel S.p.A. Società Unipersonale e Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.;

pugliasviluppo



61 

CDP TIT. II - Capo 1 - art. 22

Impresa Proponente:

Progetto Definitivo n. 24

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Codice Progetto: DNKBB00

- **PEC del 26/07/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 7903/I del 26/07/2018 contenente: Rendiconti finanziari prospettici;
- **PEC del 01/08/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 8153/I del 02/08/2018 contenente: Ordine di acquisto n. 4700647107 del 22/09/2017 - Bosch Engineering GmbH e DSAN avvio degli investimenti;
- **PEC del 07/08/2018** acquisita da Puglia Sviluppo con prot. AOO PS GEN 8290/I del 07/08/2018 contenente: Aggiornamento dato ULA.

Dott. Roberto /

IL PRESENTE ALLEGATO  
E' COMPOSTO DA ....62..... FOGLI

LA DIRIGENTE  
(avv. *Gianpaolo Elisa* / *Berlingieri*)

---

pugliasviluppo

62 OR LU