

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 17 settembre 2020, n. 1551

POR PUGLIA FESR 2014–2020 - Titolo II– Capo 1 “Aiuti ai programmi di investimento delle grandi imprese - Atto Dirigenziale n. 799 del 07.05.2015 - Delibera di indirizzo all’ammissibilità alla fase di presentazione del progetto definitivo. Impresa Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5).

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 dal 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;
- gli artt. 4, 5 e 6 della L.R. n. 7 del 4 febbraio 1997;
- la Deliberazione della Giunta regionale n. 3261 del 28 luglio 1998;
- gli artt. 4 e 16 del D.Lgs. n. 165 del 30 marzo 2001;
- la Legge Regionale n. 10 del 29 giugno 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”;
- l’art. 32 della Legge 18 giugno 2009, n. 69, che prevede l’obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all’Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;
- la DGR n. 1518 del 31 luglio 2015 con la quale la Giunta Regionale ha approvato il nuovo modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale – MAIA”, integrata con DGR n. 458 del 08/04/2016;
- 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)” e il successivo D. Lgs. n. 101/2018 recante Disposizioni per l’adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016”;
- la DGR n. 211 del 25.02.2020 con la quale sono stati conferiti gli incarichi di direzione di Sezione;
- la Deliberazione n. 508 del 08.04.2020, avente ad oggetto: “Deliberazione della Giunta Regionale 25 febbraio 2020, n. 211 avente ad oggetto “Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell’articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 443”. Modifica termine decorrenza incarichi”;
- la Determinazione n. 7 del 31.03.2020 del Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione avente ad oggetto: “Deliberazione della Giunta Regionale 18 marzo 2020, n. 395 recante “Durata degli incarichi di dirigente di Servizio delle strutture di Giunta Regionale. Atto di indirizzo”. Proroga incarichi dirigenti di Servizio;
- la determina dirigenziale n. 304 del 17.05.2019 della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi di attribuzione della Responsabilità di Sub-azioni 1.1.a, 1.2.a e 3.1.a;
- il Regolamento Regionale del 30 settembre 2014, n. 17 “per gli aiuti compatibili con il mercato interno ai sensi del TFUE (Regolamento regionale della Puglia per gli aiuti in esenzione)” (B.U.R.P. n. 139 del 06.10.2014), come modificato dal Regolamento Regionale del 16.10.2018, n.14, in attuazione del Regolamento (UE) 651/2014 del 17.06.2014 (B.U.R.P. n. 135 del 19.10.2018);
- 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 Decreto Legislativo n. 118 del 23.06.2011 e ss.mm.ii.;
 - la Legge Regionale n. 55 del 30.12.2019 "Disposizioni per la formazione del bilancio 2020 e bilancio pluriennale 2020-2021 della Regione Puglia" (legge di stabilità regionale 2020);
 - la Legge regionale 56 del 30.12.2019 "Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2020 e pluriennale 2020 - 2022";
 - la deliberazione di Giunta regionale n. 55 del 21.01.2020 di approvazione del Documento tecnico di accompagnamento e del Bilancio finanziario gestionale 2020-2022;
 - gli artt. 20 e 21 del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD), di cui al D.L.gs n. 82/2005.
 - l'Atto Dirigenziale n. 744 del 03/08/2020 della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi di delega delle funzioni dirigenziali ai sensi dell'art. 45 L.R. n. 10/2007;
 - la DGR n. 1423 del 04.09.2020 di attribuzione ai sensi dell'art.24, comma 5, del decreto del Presidente della G.R. 31 luglio 2015, n.443, le funzioni vicarie della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi al Dott. Giuseppe Pastore.

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;
- con DGR n. 1482 del 28.09.2017, pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 118 del 13 ottobre 2017, la Giunta regionale ha preso atto del Programma Operativo Regionale Puglia FESR FSE 2014-2020 modificato e approvato dalla Commissione europea con Decisione di esecuzione C (2017) 6239 del 14 settembre 2017;
- con DGR n. 2029 del 15.11.2018, la Giunta regionale ha preso atto della Decisione di esecuzione della Commissione C(2018) 7150 del 23 ottobre 2018 modifica la decisione di esecuzione C (2015) 5854 che approva determinati elementi del Programma Operativo Regionale "Puglia FESR FSE 2014-2020" per il sostegno a titolo del FESR e del FSC nell'ambito dell'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" per la Regione Puglia in Italia;

Considerato altresì che

- 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 1a "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;

Rilevato 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 Titoli 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 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 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 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. 1855 del 30.11.2016 la Giunta regionale ha apportato la variazione al Bilancio di Previsione 2016 e Pluriennale 2016-2018, al Documento Tecnico di accompagnamento e al Bilancio Gestionale approvato con DGR n. 159 del 23/02/2016 ai sensi dell’art. 51 comma 2) lettera a) del D.Lgs. 118/2011 e capitoli di spesa del bilancio regionale di cui alla copertura finanziaria del presente provvedimento, la cui la cui titolarità è in capo al Dirigente della Sezione Programmazione Unitaria;
- con D.G.R. n. 477 del 28.03.2017 avente ad oggetto “POR Puglia FESR 2014-20 – Azioni Assi I-III Variazione al bilancio di previsione 2017 e pluriennale 2017-2019 ai sensi del D.lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii. è stata disposta un’ulteriore variazione al Bilancio sui capitoli di spesa pertinenti;
- con D.G.R. n. n. 1492 del 02.08.2019 avente ad oggetto “POR Puglia FESR 2014-20 – Interventi per la competitività dei Sistemi Produttivi - Azioni Assi I-III Variazione al bilancio di previsione 2019 e pluriennale 2019-2021 ai sensi del D.lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii. è stata disposta un’ulteriore variazione al Bilancio sui capitoli di spesa pertinenti;

Rilevato altresì che

- l'impresa proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), ha presentato in data 17/01/2020, istanza di accesso denominata "Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale" in via telematica, attraverso la procedura on line "Contratti di Programma" messa a disposizione sul portale www.sistema.puglia.it, nei limiti temporali definiti dalla normativa di riferimento;
- Puglia Sviluppo con nota prot.n.RE_AOO_GEN-4 del 07.08.2020, acquisita con PEC agli atti della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi al prot. AOO_158/PROT/10/08/2020/0008747, ha trasmesso la relazione istruttoria, allegata alla presente per farne parte integrante (allegato A), conclusasi con esito positivo in merito alle verifiche di ammissibilità formale e sostanziale, nonché alla valutazione tecnico economica dell'istanza di accesso denominata "Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale" presentata dal soggetto proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), così come previsto dall'art. 12 dell'Avviso pubblicato sul Burp n. 68 del 14.05.2015 e s.m.i. e nel rispetto dell'ordine cronologico di presentazione dell'istanza;

Considerato che

- con riferimento all'impresa proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), l'ammontare finanziario teorico della agevolazione complessiva concedibile in Attivi Materiali e in R&S è pari a € **7.120.000,00** (di cui € 575.000,00 per Attivi Materiali ed € 6.545.000,00 per Ricerca e Sviluppo), per un investimento complessivamente ammesso in Attivi Materiali e in R&S pari a € **15.050.000,00** (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali e € 12.450.000,00 in Ricerca e Sviluppo), così specificato:

Asse prioritario e Obiettivo Specifico	Investimenti proposti		Agevolazione richiesta	Investimenti ammissibili	Agevolazione concedibile
	Tipologia spesa	Ammontare (€)	Ammontare (€)	Ammontare (€)	Ammontare (€)
Asse prioritario I obiettivo specifico 1a Azione 1.2 Sub-azione 1.2.a	Interventi di sostegno alla valorizzazione economica dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati R&S	€ 2.600.000,00	€ 575.000,00	€ 2.600.000,00	575.000,00
Asse prioritario I obiettivo specifico 1a Azione 1.1 Sub-azione 1.1.a	Ricerca Industriale	€ 6.260.000,00	€ 4.069.000,00	€ 6.260.000,00	€ 4.069.000,00
	Sviluppo Sperimentale	€ 6.190.000,00	€ 2.476.000,00	€ 6.190.000,00	€ 2.476.000,00
TOTALE		€ 15.050.000,00	€ 7.120.000,00	€ 15.050.000,00	€ 7.120.000,00

Tutto ciò premesso, si propone di esprimere l'indirizzo all'ammissibilità del progetto presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo riguardante investimenti in Attivi Materiali e in R&S per complessivi € **15.050.000,00** (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali e € 12.450.000,00 in Ricerca e Sviluppo), con agevolazione massima concedibile in Attivi Materiali e in R&S pari ad € **7.120.000,00** (di cui € 575.000,00 per Attivi Materiali ed € 6.545.000,00 per Ricerca e Sviluppo).

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006

per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI AL D.LGS 118/2011 e ss.mm.ii.

La presente deliberazione non comporta alcun implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore allo Sviluppo Economico, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate ai sensi dell' art. 4 comma 4 lettera K della L.R. n.7/97 propone alla Giunta:

- 1) di prendere atto delle premesse che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intendono integralmente riportate;
- 2) di prendere atto della relazione istruttoria trasmessa da Puglia Sviluppo con nota prot.n.RE_AOO_GEN-4 del 07.08.2020, acquisita con PEC agli atti della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi al prot. AOO_158/PROT/10/08/2020/0008747, allegata alla presente per farne parte integrante (allegato A), conclusasi con esito positivo in merito alle verifiche di ammissibilità formale e sostanziale, nonché alla valutazione tecnico economica dell'istanza di accesso denominata *"Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale"* presentata dal soggetto proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), così come previsto dall'art. 12 dell'Avviso pubblicato sul Burp n. 68 del 14.05.2015 e s.m.i. e nel rispetto dell'ordine cronologico di presentazione dell'istanza;
- 3) di esprimere l'indirizzo all'ammissibilità del progetto presentato presentata dal soggetto proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), con sede legale in Modugno (BA) – Via delle Ortensie 19 - Partita IVA e Codice Fiscale 05615000725, alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo riguardante investimenti in Attivi Materiali e in R&S per complessivi **€ 15.050.000,00** (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali e € 12.450.000,00 in Ricerca e Sviluppo), con agevolazione massima concedibile in Attivi Materiali e in R&S pari ad **€ 7.120.000,00** (di cui € 575.000,00 per Attivi Materiali ed € 6.545.000,00 per Ricerca e Sviluppo), così specificato:

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali		R&S		TOTALE
		€ 2.600.000,00		€ 12.450.000,00	
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali		R&S		TOTALE
		€ 575.000,00		€ 6.545.000,00	
Dati Occupazionali	MEDIA ULA				
	SEDE	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI ALLA PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA DI ACCESSO		MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.d.P. (2023)	INCREMENTO A REGIME
	Modugno (Ba)	273,00		288,00	+15,00

- 4) di dare mandato alla medesima Sezione di provvedere, con successivo provvedimento dirigenziale, all'approvazione dell'ammissibilità del progetto presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo riguardante investimenti in Attivi Materiali e in R&S;
- 5) di dare atto che il presente provvedimento non determina alcun diritto a favore dell'impresa sopra riportata, né obbligo di impegno o di spesa per l'Amministrazione Regionale;

6) di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

SI ATTESTA CHE IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO E' STATO ESPLETATO NEL RISPETTO DELLA VIGENTE NORMATIVA REGIONALE, NAZIONALE E COMUNITARIA E CHE IL PRESENTE SCHEMA DI PROVVEDIMENTO, PREDISPOSTO AI FINI DELL'ADOZIONE DELL'ATTO FINALE DA PARTE DELLA GIUNTA REGIONALE, E' CONFORME ALLE RISULTANZE ISTRUTTORIE.

La Responsabile delle Sub-Azioni 1.1.a , 1.2.a e 3.1.a
Fedora Palmisano

La Dirigente del Servizio Incentivi alle PMI e Grandi Imprese
Claudia Claudi

Il Dirigente della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi
Giuseppe Pastore

Il sottoscritto direttore di dipartimento non ravvisa la necessità di esprimere sulla proposta di delibera osservazioni, ai sensi del combinato disposto degli artt. 18 e 20 del DPGR n.443/2015

Il Direttore di Dipartimento
Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione,
Formazione e Lavoro
Domenico Laforgia

L' Assessore allo Sviluppo Economico
Cosimo Borraccino

LA GIUNTA REGIONALE

udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore allo Sviluppo Economico;
viste le sottoscrizioni in calce alla proposta di deliberazione;
a voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

- 1) di prendere atto delle premesse che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intendono integralmente riportate;
- 2) di prendere atto della relazione istruttoria trasmessa da Puglia Sviluppo con nota prot.n.RE_AOO_GEN-4 del 07.08.2020, acquisita con PEC agli atti della Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi al prot. AOO_158/PROT/10/08/2020/0008747, allegata alla presente per farne parte integrante (allegato A), conclusasi con esito positivo in merito alle verifiche di ammissibilità formale e sostanziale, nonché alla valutazione tecnico economica dell'istanza di accesso denominata *"Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale"* presentata dal soggetto proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), così come previsto dall'art. 12 dell'Avviso pubblicato sul Burp n. 68 del 14.05.2015 e s.m.i. e nel rispetto dell'ordine cronologico di presentazione dell'istanza;
- 3) di esprimere l'indirizzo all'ammissibilità del progetto presentato presentata dal soggetto proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), con sede legale in Modugno (BA) – Via delle Ortensie 19 - Partita IVA e Codice Fiscale 05615000725, alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo riguardante investimenti in Attivi Materiali e in R&S per complessivi **€ 15.050.000,00** (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali e € 12.450.000,00 in Ricerca e Sviluppo), con agevolazione massima concedibile in Attivi Materiali e in R&S pari ad **€ 7.120.000,00** (di cui € 575.000,00 per Attivi Materiali ed € 6.545.000,00 per Ricerca e Sviluppo), così specificato:

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE	
	€ 2.600.000,00		€ 12.450.000,00	€ 15.050.000,00
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE	
	€ 575.000,00		€ 6.545.000,00	€ 7.120.000,00
Dati Occupazionali	MEDIA ULA			
	SEDE	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI ALLA PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2023)	INCREMENTO A REGIME
	Modugno (Ba)	273,00	288,00	+15,00

- 4) di dare mandato alla medesima Sezione di provvedere, con successivo provvedimento dirigenziale, all'approvazione dell'ammissibilità del progetto presentato dall'impresa proponente Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.- (Codice Progetto ETNLQG5), alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo riguardante investimenti in Attivi Materiali e in R&S;
- 5) di dare atto che il presente provvedimento non determina alcun diritto a favore dell'impresa sopra riportata, né obbligo di impegno o di spesa per l'Amministrazione Regionale;
- 6) di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

Il Segretario della Giunta
GIOVANNI CAMPOBASSO

Il Presidente della Giunta
ANTONIO NUNZIANTE

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQ5

*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 ISTANZA DI ACCESSO

Impresa proponente

Centro Studi Componenti Per Veicoli S.p.A.

Denominazione proposta:

*“Diversificazione come fattore chiave per la
sostenibilità ambientale”*

<i>Investimento proposto da istanza di accesso</i>	<i>€ 15.050.000,00</i>
<i>Investimento ammesso da istanza di accesso</i>	<i>€ 15.050.000,00</i>
<i>Agevolazione richiesta</i>	<i>€ 7.120.000,00</i>
<i>Agevolazione concedibile</i>	<i>€ 7.120.000,00</i>
<i>Incremento occupazionale</i>	<i>+15 ULA</i>
<i>Localizzazione dell'iniziativa: Via Delle Ortensie 19 -70026 - Modugno (Ba)</i>	

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

INDICE

1. VERIFICA DI AMMISSIBILITÀ FORMALE DELL'ISTANZA DI ACCESSO	3
1.1. Trasmissione della Domanda	3
1.2. Completezza della Documentazione	3
2. Verifica di ammissibilità sostanziale dell'istanza di accesso	4
2.1. Grande Impresa Proponente	4
2.2. Investimento proposto	12
3. Valutazione tecnico economica dell'istanza di accesso	17
3.1 Criterio di Valutazione 1: Definizione degli Obiettivi ed Effetto di Incentivazione dell'Iniziativa	17
3.1.1 Definizione degli obiettivi per la Grande Impresa proponente	17
3.1.2 Effetto di Incentivazione dell'Iniziativa della grande impresa proponente	18
3.2 Criterio di Valutazione 3: Coerenza tra gli investimenti previsti e la dimensione dei soggetti istanti	30
3.3 Criterio di Valutazione 2: Elementi di Innovatività e Trasferibilità della Proposta ...	20
3.4 Criterio di Valutazione 4 – Qualità Economico-Finanziaria, in Termini di Sostenibilità ed Affidabilità del Soggetto Proponente sotto il Profilo Patrimoniale, Finanziario ed Economico	31
3.5 Criterio di Valutazione 5: Copertura finanziaria degli Investimenti	32
3.6 Criterio di valutazione 6 - Compatibilità dell'investimento con le strumentazioni urbanistiche e con le tempistiche occorrenti per l'ottenimento delle autorizzazioni amministrative, concessioni e pareri propedeutici al suo avvio	35
3.7 Criterio di Valutazione 7: Analisi e Prospettive di Mercato	41
3.8 Criterio di Valutazione 8: Analisi delle Ricadute Occupazionali	47
3.9 Descrizione dell'investimento	50
3.9.1 Descrizione dell'investimento in Attivi Materiali	50
3.9.2 Descrizione dell'investimento in R&S	52
4. Prescrizioni/indicazioni per fase successiva	61
5. Conclusioni	67

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

1. VERIFICA DI AMMISSIBILITÀ FORMALE DELL'ISTANZA DI ACCESSO

1.1. Trasmissione della Domanda

La domanda è stata trasmessa:

- 1) in data 17/01/2020, alle ore 11:24, nei limiti temporali definiti dalla normativa di riferimento;
- 2) in via telematica, attraverso la procedura on line "Contratti di Programma" messa a disposizione sul portale www.sistema.puglia.it;
- 3) con indicazione della marca da bollo n. 01190137556963 del 09/12/2019.

1.2. Completezza della Documentazione

L'istanza di accesso **Sezione 1** – Modulo di domanda di accesso ai Contratti di Programma Regionali "Aiuti ai programmi di investimento delle Grandi Imprese", firmata digitalmente dal Dr. Antonio Arvizzigno in qualità di Rappresentante legale di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (come risultante da DSAN del Certificato di Iscrizione alla CCIAA di Bari del 25/11/2019) è corredata degli allegati obbligatori indicati dall'art. 12 dell'Avviso, trasmessi telematicamente con l'upload previsto dalla procedura on line. In dettaglio:

1. **Sezione 2** - D.S.A.N. del certificato di iscrizione alla CCIAA di Bari con attestazione di vigenza, resa ai sensi del D.P.R. 445/00 e firmata digitalmente in data 25/11/2019 dal Sig. Antonio Arvizzigno in qualità di Rappresentate Legale dell'impresa, mediante compilazione telematica dell'apposito modulo;
2. **Sezione 3** - N. 152 DSAN di autocertificazione delle informazioni antimafia;
3. **Sezione 4** - Business plan;
4. **Sezione 5**. Autocertificazione in campo ambientale resa dal professionista incaricato Ing. Giuseppe Tito circa il regime giuridico dell'area oggetto d'intervento - Comune di Modugno (Ba) Via degli Oleandri N°10 - e l'assoggettabilità del progetto alle principali normative ambientali, supportata da copia del documento di identità di quest'ultimo;
5. **Sezione 5a**. Scheda "Sostenibilità Ambientale dell'investimento", sottoscritta dal professionista incaricato Ing. Giuseppe Tito;
6. **Sezione 6** - D.S.A.N. del dato ULA nei 12 mesi antecedenti la presentazione dell'istanza di accesso con firma digitale;
7. Copia dell'Atto notarile del 07/10/2004 attestante la costituzione di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. (di seguito, per brevità, CVIT S.p.A.) in data 29/11/2000 e la composizione societaria del soggetto istante¹;
8. Documentazione relativa alla disponibilità della sede:

¹ Si evidenzia che è già stato acquisito da Puglia Sviluppo S.p.A. Atto Costitutivo del 29/11/2000 (Rep. 212693 – Prog. 21766) redatto dal Notaio in Milano Dr. Domenico Acquarone nell'ambito dell'istanza di accesso del 24/02/2017 (codice pratica DNKBB00).

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- ✓ Contratto di locazione di immobile sito in Modugno (Ba), registrato presso l'Ufficio delle Entrate CPMI2UT di Milano in data 22/07/2014;
 - ✓ Atto notarile di costituzione di diritto di superficie in favore di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. del 21/01/2015 redatto da Notaio in Milano Federico de Stefano (Rep. 2122 – Racc. 570), registrato presso l'Ufficio delle Entrate di Milano in data 29/01/2015 al n. 2936/1T.
9. Relazione di cantierabilità sottoscritta digitalmente dal tecnico incaricato Ing. Giuseppe Tito, iscritto col n. 4759 all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bari;
10. Documentazione fotografica: inquadramento generale su ortofoto con evidenza del perimetro e del lotto oggetto dell'intervento.

L'esito della valutazione circa la verifica di ammissibilità formale dell'istanza di accesso è **positivo**.

2. Verifica di ammissibilità sostanziale dell'istanza di accesso

2.1. Soggetti istanti

- **Grande Impresa Proponente**

La Grande Impresa proponente, denominata Centro Studi Componenti Per Veicoli (CVIT) S.p.A. - Partita IVA e Codice Fiscale 05615000725 - è stata costituita con atto del 29/11/2000 e risulta iscritta presso il Registro delle Imprese di Bari a partire dal 28/12/2000 (numero REA 429019), come risultante da DSAN di iscrizione alla CCIAA con vigenza, firmata digitalmente in data 25/11/2019 dal Dr. Antonio Arvizzigno, in qualità di Legale Rappresentante e confermato da visura ordinaria estratta in data 27/03/2020.

Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. ha sede legale ed operativa in Modugno (BA) Via delle Ortensie n. 19 – Zona Industriale dove svolge, dal 28/12/2000, attività di ricerca nel settore dell'alimentazione di motori automobilistici.

La società risulta firmataria di tre precedenti Contratti di Programma, nelle ultime programmazioni, di seguito indicati:

Programmazione 2007-2013:

1. Contratto di Programma sottoscritto in data 07/10/2013 e relativo ad un investimento esclusivamente in Ricerca e Sviluppo ammissibile, come da AD di Concessione definitiva n. 1421 del 12/07/2016, per un importo pari a € 7.103.999,62 con un onere a carico della finanza pubblica pari ad € 1.775.999,91.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Nella seguente tabella i dati relativi ad investimenti ed agevolazioni ammissibili:

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE
	--	€ 7.103.999,62	€ 7.103.999,62
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE
	--	€ 1.775.999,91	€ 1.775.999,91

Il progetto di "R&S" prevedeva la realizzazione di investimenti in "Sviluppo Sperimentale" ed era finalizzato allo sviluppo di una nuova generazione di sistemi di iniezione Diesel Common Rail a basso impatto energetico ed ecocompatibili, mediante la realizzazione di prototipi da installare sui veicoli, con l'obiettivo di ridurre i consumi di carburante e conseguentemente le emissioni di CO₂.

Il progetto prevedeva il seguente incremento occupazionale:

MEDIA ULA			
SEDI	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2016)	INCREMENTO A REGIME
Modugno (BA)	200,08	212,38	12,3

2. Contratto di Programma sottoscritto in data 30/12/2015 e relativo investimento in Attivi Materiali e Ricerca e Sviluppo ammissibili, come da AD di concessione definitiva n. 1310 del 06/07/2019 per € 22.808.860,05 con un onere a carico della finanza pubblica pari ad € 6.420.384,14.

Nella seguente tabella i dati relativi ad investimenti ed agevolazioni ammissibili:

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE
	€ 7.570.322,29	15.238.537,76	€ 22.808.860,05
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE
	€ 1.358.400,05	5.061.984,09	€ 6.420.384,14

L'investimento era finalizzato all'ampliamento/ammodernamento della sede sita in Modugno (BA) - Z.I. - alla via delle Ortensie, 19.

Il programma di investimenti in Attivi Materiali prevedeva 3 interventi:

1. realizzazione di una "nuova struttura" (edificio Bar 204) destinata ad accogliere esclusivamente le attività di sviluppo relative alla componentistica per pompe di alta pressione per sistemi di iniezione diesel "common rail" (progettazione, testing, assistenza clienti e assistenza alla produzione);

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

2. trasferimento presso "strutture già esistenti" (Edificio Bar 301) del sito produttivo di alcune attività di ricerca industriale su motori e veicoli (banchi prova, laboratori di misura, magazzino/i e attività di logistica);
3. riallocazione, presso "strutture già esistenti" (Edificio Bar 201) del sito produttivo, delle attività di R&S (area di testing e laboratori) riconducibili al controllo ed alla "gestione combustione motore".

Per quanto concerne gli investimenti in "Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale" le attività erano finalizzate alla realizzazione di un prototipo dimostrativo di veicolo rispondente alle normative post Euro 6. Il progetto si articolava in obiettivi realizzativi, consistenti nella progettazione e sviluppo di pompe ad alta pressione per sistemi di iniezione Diesel, destinate a coprire i seguenti segmenti di mercato: Passenger Car, Medium Duty e Heavy Duty, con l'obiettivo di ridurre i consumi di carburante e, conseguentemente, le emissioni di CO₂.

Nella seguente tabella i dati relativi all'incremento occupazionale:

MEDIA ULA			
SEDI	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2018)	INCREMENTO A REGIME
Modugno (BA)	216,00	229,50	13,5

Con A.D. n. 462 del 23/03/2017 si è proceduto ad acquisire l'intervento come coerente alle azioni 1.1 – 1.2 del POR Puglia 2014-2020 Asse I "Ricerca Sviluppo Tecnologico e Innovazione". Pertanto, in data 04/07/2018 è stato sottoscritto il relativo addendum al Contratto di Programma.

Programmazione 2014-2020:

3. Contratto di Programma denominato: "La sfida verso ampliamenti di mercato e riduzione di Co2", sottoscritto in data 16/11/2018.

L'iniziativa proposta prevede investimenti in Ricerca e Sviluppo, con quattro obiettivi realizzativi che riguardano sia attività di ricerca industriale che di sviluppo sperimentale:

- Obiettivo realizzativo 1: circuiti di bassa pressione intelligenti.
- Obiettivo realizzativo 2: pompa di alta pressione per applicazioni Heavy Duty per nuovi mercati.
- Obiettivo realizzativo 3: variare la velocità della pompa modificando la portata e conseguentemente la pressione rail attraverso un nuovo sistema di trasmissione,

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- Obiettivo realizzativo 4: uso alternativo di materiali.

Nella seguente tabella i dati relativi ad investimenti ed agevolazioni ammissibili, come da determina di concessione provvisoria n. 2235 del 12/11/2018:

Investimento ammissibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE
	--	€ 15.717.750,00	€ 15.717.750,00
Agevolazione Concedibile (€)	Attivi Materiali	R&S	TOTALE
	--	€ 8.243.912,50	€ 8.243.912,50

Nella seguente tabella i dati relativi all'incremento occupazionale:

MEDIA ULA			
SEDI	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2021)	INCREMENTO A REGIME
Modugno (BA)	230,42	241,00	10,58

Con riferimento alla realizzazione del Contratto di Programma ed alla conseguente erogazione delle agevolazioni, si evidenzia quanto segue:

- ✓ con A.D. n. 2440 del 13/12/2018 è stata erogata la prima quota di agevolazione a titolo di anticipazione in R&S, per € 3.557.149,35;
- ✓ con A.D. n. 1019 del 13/12/2019 è stata erogata la seconda quota di agevolazione a titolo di anticipazione in R&S, per € 2.845.719,48;
- ✓ con prot. n. 8201/U del 17/12/2019, Puglia Sviluppo ha trasmesso in Regione le risultanze della verifica amministrativo documentale accertando uno stato di avanzamento del progetto ammissibile pari al 55,17%;
- ✓ infine, l'impresa ha presentato, in data 03/03/2020 (prot. n. 1790/I del 05/03/2020) la richiesta di SAL finale in R&S che risulta, attualmente, in istruttoria.

- **Descrizione della compagine**

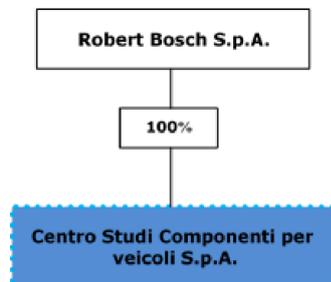
Come si evince da Visura Camerale estratta in data 27/03/2020, il capitale sociale è interamente versato dal socio unico Robert Bosch S.p.A., ammonta ad € 2.500.000,00.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5



Il legale rappresentante dell'impresa è l'Amministratore Delegato Ing. Antonio Arvizzigno, nominato con atto del 27/09/2019 dal Consiglio di Amministrazione di Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. ed in carica fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2019 e il Presidente del Consiglio di Amministrazione, dott. Georg Wahl nominato con atto del 10/09/2019 ed in carica fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2019. Quindi è scaduto? Aggiorniamo con visura

Oggetto sociale

La società ha per oggetto lo svolgimento delle seguenti attività:

- la ricerca e lo sviluppo, la progettazione e conseguente realizzazione prototipale di applicazioni elettroniche per veicoli, ed in particolare l'attività di studio di dispositivi di controllo elettronico dei sistemi di accensione e di alimentazione;
- la progettazione, lo sviluppo e la commercializzazione di reti di sensori, volte al controllo, al monitoraggio di parametri ambientali e fisici e alla attuazione di processi correlati, con applicazione a diversi settori di mercato con particolare riferimento al comparto agricolo.

- **Struttura organizzativa.**

L'impresa, nel business plan, dichiara di essere suddivisa, a livello macro, in due aree di specializzazione, che appartengono entrambe alla divisione PS (Powertrain System). Un gruppo si occupa di attività inerenti allo sviluppo di piattaforme di pompe di alta pressione, e quindi dei moduli che le compongono, delle applicazioni presso i clienti, e del supporto tecnico agli stabilimenti presso cui vengono fabbricate. L'altro gruppo, invece, studia la combustione nei motori diesel, intervenendo sui componenti del sistema di iniezione, sugli accessori che riducono le emissioni e sulle strategie di controllo motore. Di recente si è iniziata l'attività di calibrazione di applicazioni motociclistiche e lo sviluppo del componente dnox per la riduzione degli nox allo scarico dei motori diesel.

- **Campo di attività e sedi.**

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

L'impresa proponente svolge attività di ricerca e sviluppo per l'industria automobilistica, nel settore dei motori diesel. Vengono condotte attività tra le quali: studio di dispositivi di controllo elettronico dei sistemi di accensione e di alimentazione motore, progettazione di pompe di alta pressione, testing legato alla suddetta attività di progettazione e sviluppo di pompe di pre-alimentazione, sia meccaniche che elettriche.

Dalla visura camerale, risulta che l'attività esercitata dall'impresa è "ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria", con codice ATECO primario 72.19.09.

L'impresa ha sede legale ed operativa in Modugno (BA) Via delle Ortensie n. 19 – Zona Industriale e due ulteriori unità locali:

- Unità Locale n. BA/3- Via Degli Oleandri 8/10 Modugno (Ba) Cap 70026;
- Unità Locale n. MI/1 - Via Colonna Marco Antonio 35 Milano (Mi) Cap 20149.

Requisito della dimensione, del regime contabile e dell'approvazione di almeno due bilanci alla data di presentazione dell'istanza

In merito al requisito dimensionale, si conferma la classificazione di Grande Impresa dichiarata nella Sezione 4 – Business Plan.

Si evidenziano i seguenti parametri dimensionali come rinvenuti dalla sezione 2 del Business Plan.

In particolare, si evidenziano i seguenti dati rinvenuti:

- ✓ dalla sezione 2 del business plan contenente le informazioni sulla dimensione di CVIT S.p.A. (cfr. Decreto MAP del 18/04/2005 e s.m.i.):

Business Plan - Dati relativi alla sola CVIT S.p.A.– Periodo di riferimento 2018

OCCUPATI (MEDIA ULA)	FATTURATO	TOTALE DI BILANCIO
261,9	€ 31.161.863,00	€ 37.819.230,00

Sulla base delle informazioni fornite dall'impresa nel Business Plan e nelle integrazioni prodotte, si evidenzia che, come già innanzi descritto, la Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. risulta controllata al 100% dall'impresa Robert Bosch S.p.A. e, pertanto, si riportano i dati dell'impresa collegata:

Impresa	Percentuale di partecipazione	Qualifica di impresa	Occupati (ULA)	Fatturato (€)	Totale di bilancio (€)
Robert Bosch	100,00%	COLLEGATA	406	300.976.673,00	627.320.954,00

Dati relativi alla dimensione di impresa comprensiva delle eventuali partecipazioni dei soci – Periodo di riferimento (ultimo bilancio approvato): anno 2018

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Ne consegue, pertanto, che i dati dimensionali derivano 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.:

OCCUPATI (ULA)	FATTURATO (€)	TOTALE DI BILANCIO (€)
667,9	332.138.536,00	665.140.184,00

✓ Dagli ultimi bilanci approvati al 31/12/2017 e 31/12/2018:

CVIT S.p.A.	2018	2017
- Personale (n. di risorse interne)	281	253
- Fatturato (€)	31.161.863,00	42.018.524,00
- Totale Bilancio (€)	37.819.230,00	42.735.629,00

In conclusione, CVIT S.p.A. è un'impresa collegata, presenta il requisito dimensionale di **Grande Impresa** (art. 3 Avviso CdP) già al netto dei dati della controllante, risulta in regime di contabilità ordinaria e, alla data di presentazione della domanda, ha due bilanci approvati, relativi agli esercizi chiusi al 31/12/2017 ed al 31/12/2018.

Requisito di assenza dello stato di difficoltà

❖ **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 (2017 e 2018) alla data di presentazione dell'istanza di accesso, evidenzia che l'impresa non si trova in condizioni tali da risultare in difficoltà, come definito dall'art. 2 del Regolamento di esenzione UE 651/2014.

In sintesi, di seguito, si riportano i dati di bilancio più significativi registrati negli ultimi due esercizi:

Impresa: Centro Studi (II istanza) (importi in €)	Esercizio 2017	Esercizio 2018
Capitale sociale	2.500.000,00	2.500.000,00
Riserva Legale	500.000,00	500.000,00
Altre Riserve: Riserva di rivalutazione, straordinaria o	3.114.082,00	3.114.082,00

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

facoltativa		
Utili/perdite portati a nuovo	14.047.154,00	14.047.154,00
Utile/perdita dell'esercizio	8.477.016,00	1.119.623,00
Patrimonio Netto (A)	28.638.252,00	21.280.859,00
Entità Debiti (B)	10.620.373,00	13.705.916,00
RAPPORTO (B)/(A)	0,37	0,64
EBITDA (C)	13.558.492,00	3.604.172,00
Interessi (D)	47.893,00	68.501,00
RAPPORTO (C)/(D)	283,09	52,61

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**

CVIT 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	l'impresa risulta attiva come confermato da DSAN del certificato di iscrizione dell'Impresa della CCIAA di Bari firmato digitalmente in data 22/07/2019 e da visura camerale del 27/03/2020.
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	l'impresa non ricade in nessuna delle ipotesi delineate come si evince dai bilanci al 31/12/2018 ed al 31/12/2017, nonché dalla visura Deggendorf del 20/05/2020.

Inoltre, l'assenza delle condizioni di impresa in difficoltà è dichiarata anche dal soggetto proponente alla lett. j) della Sez. 1 Modulo di domanda di accesso agli "Aiuti ai programmi integrati di investimento promossi da Grandi imprese" in cui attesta che "il soggetto proponente non si trova in condizioni tali da risultare un'impresa in difficoltà così come definita dall'art. 2 del Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014 e dagli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà".

In ottemperanza agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 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:

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- **Visura Aiuti:** dalla visura n. 5664735 del 20/05/2020 emerge che risultano registrati o in fase di registrazione in capo al soggetto beneficiario, identificabile tramite il codice fiscale 05615000725 nel periodo di riferimento i seguenti aiuti individuali:

n	Titolo della Misura	Periodo	Localizzazione	Tipologia di costi ammessi	Importo agevolazione
1	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
2	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
3	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
4	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
5	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
6	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
7	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
8	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
9	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
10	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36
11	Incentivo NEET - INPS	01/01/2018 - 29/02/2020	Puglia	Costo del personale	€ 3.309,36

Si evidenzia che gli aiuti riportati nella suddetta tabella, hanno un periodo di riferimento antecedente a quello a quello di ammissibilità dei costi del presente Contratto di Programma. Pertanto non sussiste alcuna possibilità di cumulo.

- **Visura Deggendorf - VERCOR:** dalla visura n. 5720157 del 20/05/2020 emerge che il soggetto beneficiario, identificabile tramite il codice fiscale 05615000725, non risulta presente nell'elenco dei soggetti tenuti alla restituzione degli aiuti oggetto di decisione di recupero della Commissione Europea.

2.2. Investimento proposto

- **Descrizione dell'investimento**

Il programma di investimenti proposto da CVIT S.p.A. in **Attivi Materiali e Ricerca & Sviluppo**, è pari ad € 15.050.000,00 (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali ed € 12.450.000,00 in R&S).

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Si precisa che l'azienda ha qualificato l'investimento come "ampliamento di unità produttive esistenti".

Investimenti in Attivi Materiali

L'impresa proponente, nel business plan, dichiara che il motore a combustione interna (ICE) è ancora il powertrain dominante e lo sarà ancora nei prossimi anni. Ma è previsto un calo del Diesel in ambito PassengerCar, a vantaggio di una diversificazione che include motorizzazioni benzina, veicoli elettrici ed ibridi. Già nel 2019 si assiste in ambito Diesel Passenger Car e LowCost Vehicle ad un calo rispetto all'anno precedente, a vantaggio di motorizzazioni benzina e ancora a piccole percentuali di ibridi ed elettrici, comunque ritenuti in crescita nei prossimi anni. In ambito Commercial Vehicle (CV) invece, al momento lo scenario non vede alternative significative al Diesel, eventualmente combinato in configurazioni ibride. Il settore CV rappresenta pertanto ancora un mercato stabile per il diesel per i prossimi anni. Ed è su questo che CVIT vuole puntare e che rappresenta la strategicità del progetto qui presentato. Si vuole articolare la proposta su due punti strategici:

- 1) Mercato Commercial Vehicle. Il mercato dei veicoli commerciali (Commercial Vehicles) è un mercato stabile per il diesel, pertanto va mantenuto e adeguato alle attuali normative sulle emissioni e agli input della Comunità Europea. CVIT vuole consolidare la sua attuale posizione in ambito diesel ed in particolare sul tradizionale componente pompa di alta pressione, ed estendere la sua competenza a nuovi ambiti strategici legati agli obiettivi del diesel relativi al contenimento delle emissioni, ovvero ai sistemi di postrattamento DNOx per la riduzione degli NOx. Infatti a fronte di vantaggi indiscutibili del diesel in termini di CO₂, la variabile critica su cui concentrare gli sforzi è proprio la percentuale di ossidi di azoto allo scarico. CVIT, con le competenze acquisite che lo posizionano tra i più affermati centri di sviluppo a livello mondiale, ha intenzione di investire in questo settore, per permettere a Bosch di consolidare la posizione di leader del mercato.
- 2) Diversificazione in ambito Automotive e Connectivity. La diversificazione in ambito Automotive rappresenta un 'must'; seppure al momento non siano chiare le distribuzioni in termini di volumi, esiste una vera corsa a consolidare tecnologie innovative e proporsi sul mercato come 'key players' in ambito ibrido, elettrico e dispositivi connessi. Alcune grandi case automobilistiche potrebbero non riuscire ad adeguarsi in modo tempestivo al repentino cambiamento. Per questo motivo CVIT ha urgenza di inserirsi tra i player principali nei settori in evoluzione, contribuendo all'affermazione di Bosch sui nuovi mercati. Si vuole acquisire innanzitutto know-how in questo campo, mediante l'utilizzo di un nuovo banco a rulli per motocicli, per poi essere in grado di fornire attività di Service ai clienti. La calibrazione dei motocicli per raggiungere la conformità alle nuove normative Euro5 ed Euro6 sarà la prima attività da

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

pianificare sul nuovo banco a rulli; questo consentirà di essere il primo centro Bosch dotato di attrezzature e competenze in tale ambito, di essere competitivi rispetto alla concorrenza, attirando l'interesse di molte case costruttrici di motocicli. L'impresa, inoltre, mira ad acquisire know-how in ambito calibrazioni e prove su motocicli e veicoli a benzina, ibridi ed elettrici, in vista delle future legislazioni sulle emissioni. Attraverso i finanziamenti stanziati dal Contratto di Programma, l'impresa intende espandere il banco a rulli per la calibrazione di motocicli, per arrivare a provare i veicoli Passenger Car/Light Duty nelle diverse motorizzazioni. In particolare, per i veicoli completamente Elettrici, la società ritiene di capitale importanza avere i rulli indipendenti. Si prevedono le seguenti fasi di attività:

- a. 1° fase – Know-how build up: verrà utilizzato il banco a rulli attualmente disponibile per acquisire esperienza su veicoli non diesel e su motocicli di produzione, per il confronto e la verifica dei risultati.
- b. 2° fase – Acquisto del nuovo banco a rulli dedicato ai motocicli e messa a punto della strumentazione per verificare i risultati ottenuti con i veicoli di produzione.
- c. 3° fase – Studio di applicazioni per motocicli per raggiungere i target EURO 5 ed EURO 6.
- d. 4° fase - Estensione del banco a rulli dalle 2 ruote ai veicoli a 4 ruote. Preparazione di prototipi e vetture, equipaggiate con motori a combustibili alternativi, ibridi, elettrici.
- e. 5° fase - Calibrazione di veicoli ibridi ed elettrici.

Il progetto di R&S

Nel Business plan l'azienda afferma che il programma di investimenti in R&S si compone di alcune attività che rientrano nel "core business" di CVIT ed altre che si possono definire "alternative", a seguito della diversificazione in corso sia in CVIT che nel mondo Bosch. Le prime sono riconducibili allo sviluppo del sistema Common Rail, in particolare nuove pompe di alta pressione; sistemi per la riduzione degli NOx; sistema CVT, sistema di trasmissione a rapporto variabile tra motore endotermico e pompa di alta pressione. Le attività "alternative" al core business di CVIT sono: calibrazione dei motocicli per essere conformi alla normativa EURO 5 ed EURO 6 di prossima introduzione e di veicoli con motorizzazioni a benzina, ibridi ed elettrici, mediante acquisto di un banco a rulli, acquisizione ed elaborazione di dati in *cloud*, sia legati direttamente alla centralina dei veicoli, monitorando alcuni parametri quali pressione, temperatura, etc. che verranno utilizzati ai fini di una diagnosi predittiva nonché del controllo della qualità e miglioramento della progettazione, sia provenienti da qualsivoglia sensore, per gestire servizi utili per la 'Smart City' o per la 'Smart Farming'.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Il progetto di R&S è suddiviso in Obiettivi Realizzativi, che comprendono sia le attività di Ricerca Industriale che quelle di Sviluppo Sperimentale.

- Obiettivo Realizzativo 1: Pompe di alta pressione.
- Obiettivo Realizzativo 2: Sistema GT (DNOX) per la riduzione degli NOx.
- Obiettivo Realizzativo 3: Calibrazione di motocicli per conformità alle normative EURO 5 ed EURO 6 e sviluppo di motorizzazioni a benzina, ibride ed elettriche.
- Obiettivo Realizzativo 4: acquisizione dati provenienti dal campo, al fine di realizzare un service che potrebbe spaziare dal miglioramento della progettazione di alcuni componenti, fino ad un controllo della qualità o per compiere una diagnosi predittiva.

• **Codice ATECO**

L'investimento proposto rientra nella sezione "M" della "Classificazione delle Attività economiche ATECO 2007" e, quindi, in uno dei settori ammissibili ai sensi dell'art. 4 dell'Avviso.

CVIT S.P.A.	Codice ATECO indicato dal proponente:
	➤ 72.19.09 Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria
	Codice ATECO assegnato in sede di valutazione:
	➤ 72.19.09 Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria

Per ciò che attiene la tempistica stimata per la realizzazione del programma di investimento, si riporta quanto illustrato dall'impresa nel business plan:

- ✓ data avvio investimenti, 01/04/2020;
- ✓ data realizzazione 50% degli investimenti, 31/10/2021;
- ✓ data ultimazione degli investimenti 31/12/2022;
- ✓ data di "Entrata a regime", 31/12/2023;
- ✓ anno a regime, 2024.

Si evidenzia, tuttavia, che l'avvio dei suddetti investimenti potrà avvenire a partire dalla data di ricezione, da parte dell'impresa proponente, della comunicazione regionale di ammissibilità del progetto alla fase successiva di presentazione del progetto definitivo e con riferimento alla data di ultimazione degli investimenti dovrà essere accertata la compatibilità di tale tempistica con le procedure di chiusura del P.O. 2014-2020.

Si rammenta che ai sensi dell'art. 15 comma 1 dell'Avviso, *si intende quale avvio del programma la data relativa all'inizio dei lavori di costruzione o quella relativa al primo impegno giuridicamente vincolante avente ad oggetto un ordine di acquisto di impianti, macchinari e attrezzature. Ai fini dell'individuazione della data di avvio del programma non si*

15

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

tiene conto degli studi di fattibilità. Inoltre, si rammenta che ai sensi del Regolamento UE n. 651/2014, art. 2 comma 23, l'acquisto di terreno e i lavori preparatori quali la richiesta di permessi o la realizzazione di studi di fattibilità non sono considerati come avvio dei lavori.

- **Requisiti**

a) Localizzazione dell'iniziativa in Puglia

Gli interventi saranno realizzati presso le sedi operative site in Modugno (BA) Via degli Oleandri N°10 per gli edifici individuati catastalmente al Foglio n. 7 Particella n. 1005 sub 1 e Particella 776 sub 14 e da Via degli Ortensie N°19 per gli edifici individuati catastalmente al Foglio n. 7 Particella n. 914 sub 4.

È stata rispettata, quindi, la disposizione dell'art. 5 del Regolamento che sancisce l'obbligo di collocare le iniziative agevolabili in unità locali ubicate nel territorio della regione Puglia.

b) Dimensione del programma di investimento

Il programma di investimenti proposto da CVIT S.p.A. in Attivi Materiali e Ricerca & Sviluppo, coerentemente con le disposizioni dell'art. 2, comma 2 dell'Avviso, genera una dimensione del Contratto di Programma di importo ammissibile compreso tra i 5 milioni e 100 milioni di euro, precisamente pari ad € € 15.050.000,00 (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali ed € 12.450.000,00 in R&S).

TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INVESTIMENTI PROPOSTI

Soggetto	Denominazione impresa	Attivi Materiali (€)	Ricerca e Sviluppo		Totale investimento (€)
			Ricerca Industriale (€)	Sviluppo Sperimentale (€)	
GI Proponente	CVIT S.p.A.	€ 2.600.000,00	€ 6.260.000,00	€ 6.190.000,00	€ 15.050.000,00

c) Settore di riferimento del programma di investimento proposto e riconducibilità del medesimo alle aree di innovazione previste dall'art. 4 dell'Avviso CdP

Sulla base delle informazioni fornite nel Business Plan ed in conformità con quanto disciplinato dall'art. 4 dell'Avviso, il programma di investimenti proposto è riconducibile a:

Area di Innovazione	a) <i>Manifattura Sostenibile</i>
Settore	3. <i>Meccatronica</i>
KET	i. <i>Micro e Nanoelettronica</i>

La coerenza dell'iniziativa proposta con Area di innovazione/Settore applicativo/KET su esposta trova riscontro nella valutazione dell'esperto che ha esaminato la portata innovativa del progetto (come previsto dal comma 5 dell'art. 12 dell'Avviso) successivamente riportata. L'esito della valutazione circa l'ammissibilità sostanziale dell'istanza di accesso è **positivo**.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

3. Valutazione tecnico economica dell'istanza di accesso

Esame preliminare della domanda

A. Analisi del profilo del soggetto istante

L'Azienda proponente, così come riportato nel precedente paragrafo "2.1.1 - campo di attività" (ed evidenziato nelle precedenti sezioni) e sulla base delle informazioni riportate nel Business Plan, è un centro di ricerca della Robert Bosch S.p.A. che opera nell'ambito dell'attività di Ricerca e Sviluppo dei sistemi common rail e in particolare nello sviluppo di pompe di alta pressione e in quello delle tecniche di controllo e gestione combustione motore/veicolo.

B. Eventuali criticità/macrosopiche inammissibilità/rilevanti incongruità riscontrate nel format di domanda

Non sono state rilevate criticità rilevanti.

C. Esiti dell'eventuale interlocuzione con i soggetti istanti

Non pertinente.

3.1 Criterio di Valutazione 1: Definizione degli Obiettivi ed Effetto di Incentivazione dell'Iniziativa

3.1.1 Definizione degli obiettivi per la Grande Impresa proponente

L'impresa espone, anche alla luce delle integrazioni acquisite, in maniera chiara ed esaustiva, gli obiettivi finali dell'intervento, così come esposti al paragrafo 2.2. Il programma degli investimenti sulla base di quanto dichiarato nel business plan, si inquadra nella seguente tipologia di cui al comma 1 b) dell'art. 6 dell'Avviso: *Ampliamento di unità produttiva esistente*.

L'iniziativa proposta, denominata "Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale", riguarda prevalentemente attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, oltre l'acquisizione di macchinari, impianti e attrezzature nell'ambito degli investimenti in attivi materiali.

Il programma di investimento ha come obiettivo di consentire a CVIT di posizionarsi nel mercato come "first movers", sviluppando know-how utile sia al mondo automotive che ad altre aree applicative, proponendo soluzioni innovative. Il target strategico è quello di lanciare il Centro CVIT, tradizionalmente impegnato sul business dell'Automotive diesel,

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

verso nuovi ambiti quali benzina, ibrido ed elettrico, che stanno conquistando percentuali di mercato significative.

3.1.2 Effetto di Incentivazione dell'Iniziativa della grande impresa proponente

Nella sezione 11 del business plan, l'impresa proponente attesta l'effetto di incentivazione dell'aiuto, relativo alla decisione di realizzare l'investimento nella Regione Puglia, argomentando in merito come di seguito riportato:

✓ Attivi Materiali

CVIT S.p.A. ha indicato:

- **opzione a)**, ovvero "L'aiuto fornisce un incentivo a decidere di collocare un investimento già pianificato in Puglia invece che altrove, in quanto compensa gli svantaggi e i costi netti legati all'ubicazione dell'investimento nella regione interessata."

A supporto delle suddette argomentazioni, l'azienda fornisce i seguenti elementi quali-quantitativi (prot. AOO PS 3639/I del 15/05/2020):

	SCENARIO IN ASSENZA DELL'AIUTO Dati numerici a supporto delle ipotesi individuate	SCENARIO IN PRESENZA DELL'AIUTO Dati numerici a supporto delle ipotesi individuate
Importo investimento pari ad €	0	2.600.000,00
Livello fatturato pari ad €	31.257.900,00	43.860.000,00
Capacità produttiva in termini unità/volumi prodotti	385.900,00 h/anno	438.600,00 h/anno
Impatto occupazionale (ULA)	273,00	288,00
Indice di efficiente produzione (ricavi-costi variabili) / (costi totali-costi variabili)		
Ricavi al punto di equilibrio: valore della produzione/indice di efficiente produzione (€)		

Rispetto a tale punto, l'azienda argomenta come di seguito:

Motivazione	SCENARIO IN ASSENZA DELL'AIUTO	SCENARIO IN PRESENZA DELL'AIUTO

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQ5

	<p>Senza l'incentivo dato dal Contratto di Programma, la CVIT risulterebbe non competitiva rispetto ad altri siti a più basso costo che risulterebbero favoriti per nuovi investimenti e probabilmente focalizzerebbe su Bari solo lo sviluppo delle pompe Diesel e le attività di calibrazione sui motori Diesel. Questo porterebbe inevitabilmente ad una graduale riduzione del personale fino a circa 200 unità. Rimanendo sul Diesel non sarebbero previsti ulteriori investimenti per il Centro.</p> <p>La quantificazione delle ricadute economiche risulta davvero ardua da definirsi per un centro di ricerca e sviluppo che non industrializza direttamente i risultati delle proprie attività; è infatti casa madre, a Stoccarda, che procede alla messa in opera dei risultati. In caso di assenza di sovvenzionamenti ai progetti di ricerca e sviluppo proposti da CVIT si prevedono ricadute negative non solo sul Centro ma anche sul territorio. La più importante che bisogna considerare riguarda la risorsa fondamentale di cui il Centro dispone: il personale. È infatti grazie ai tecnici specializzati, ingegneri capaci e continui percorsi di formazione, che il Centro riesce a mantenere una posizione di eccellenza all'interno non solo del mondo Bosch ma di tutto il settore automotive.</p>	<p>Grazie all'incentivo, i costi del Centro diventerebbero più competitivi e questo, insieme alle professionalità presenti, alla vicinanza con le Università, motiverebbe Casa madre a puntare su Bari come uno dei centri più importanti per i nuovi business.</p> <p>L'investimento per la realizzazione del nuovo banco a rulli, in particolare per i motocicli, darebbe una grande opportunità per il Centro di lanciarsi in questa attività, risultando il primo di questo tipo nell'ambito Bosch. Come descritto precedentemente non è facile, per un Centro di ricerca, quantificare le ricadute economiche derivanti dalle attività che si svolgono, poiché gli effetti sono concretizzati a livello centrale da casa madre che strategicamente definisce dove industrializzarli. In presenza di aiuto, CVIT prevede di portare a termine il progetto descritto e di raggiungere i risultati attesi, nonché di avere la possibilità di sviluppare nuove applicazioni con motorizzazioni alternative. È previsto tuttavia un andamento in crescita nel caso di una buona riuscita del progetto proposto.</p>
--	--	---

✓ Ricerca e Sviluppo

Relativamente alla R&S, l'azienda indica che il programma di investimenti in rientra nelle seguenti casistiche:

IN PRESENZA DI INVESTIMENTI IN R&S:	
a) un aumento significativo, per effetto dell'aiuto, della portata del progetto/dell'attività	Si
b) un aumento significativo, per effetto dell'aiuto, dell'importo totale speso dal beneficiario per il progetto/l'attività	Si
c) una riduzione significativa dei tempi per il completamento del progetto/dell'attività	Si

A supporto delle suddette argomentazioni sono forniti i seguenti dati:

	SCENARIO IN ASSENZA DELL'AIUTO (in termini numerici e di tempistica)	SCENARIO IN PRESENZA DELL'AIUTO (in termini numerici e di tempistica)
a) Risultati attesi in termini di obiettivi realizzativi, personale impegnato	0 OR - 273,00	4 OR - 288,00
b) Importo investimento (€)	500.000,00	12.450.000,00
c) Tempi di realizzazione in mesi	4	32

Relativamente alle motivazioni sugli investimenti in R&S, l'impresa argomenta quanto segue:

Motivazione	SCENARIO IN ASSENZA DELL'AIUTO	SCENARIO IN PRESENZA DELL'AIUTO

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

<p>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 bassa o in sedi logisticamente più vicine a casa madre. Diminuiscono così anche le possibilità per l'adiacente stabilimento produttivo di industrializzare nuovi prodotti e dell'intero indotto che fornisce il Centro. Il progetto subirebbe variazioni nei tempi e nei risultati: qualche obiettivo realizzativo potrebbe essere accantonato, poiché i costi "esterni" necessari per la sua realizzazione sono alti, imputabili ad indispensabili attività di collaborazione con Organismi di Ricerca; altri obiettivi realizzativi potrebbero concludersi in tempi lunghi, proprio adesso che è maggiore la richiesta del mercato per sistemi più efficienti.</p>	<p>In presenza di aiuto, CVIT prevede di portare a termine il progetto descritto e di raggiungere i risultati attesi nei tempi previsti. Il contributo pubblico consentirà non solo di mantenere il livello occupazionale attuale, ma di raggiungere anche il livello auspicato a regime. Il Centro riuscirebbe a confermarsi il centro di eccellenza all'interno del gruppo Bosch, con espansione dell'attività su filoni di ricerca estremamente innovativi, nonché consentire di allargare gli orizzonti verso nuove opportunità di business. Da non trascurare le opportunità per l'adiacente sito produttivo che potrà essere scelto per l'industrializzazione di nuovi prodotti.</p>
---	--

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di valutazione 1 è **positivo**.

3.2 Criterio di Valutazione 2: Elementi di Innovatività e Trasferibilità della Proposta

Per l'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 in fase di accesso, così come previsto dal comma 5 dell'art. 12 dell'Avviso.

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

Descrizione sintetica del progetto industriale proposto e/o di industrializzazione dei risultati derivanti da attività di ricerca precedentemente svolte o dallo sfruttamento di un brevetto (art. 2 comma 3 dell'Avviso)

Il Progetto "Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale" prevede una tipologia di investimento che riguarda l'ampliamento di unità produttive esistenti e localizzate in Puglia (articolo 6 dell'Avviso, comma 1b), con importo complessivo pari a euro 15.050.000,00, costi ammissibili pari a euro 15.050.000,00, di cui euro 12.450.000,00 di investimenti in R&S e euro 2.600.000,00 in Attivi Materiali. Le agevolazioni richieste ammontano a euro 7.120.000,00.

CVIT prevede di realizzare il Progetto senza altri partner che partecipino come proponenti, ma attivando contratti di consulenza con il Politecnico e l'Università di Bari, per un importo complessivo di euro 220.000,00. Infine, il Progetto prevede anche la pubblicazione dei risultati delle attività di ricerca, con presentazioni a congressi e pubblicazione di tesi di laurea e di dottorato.

Le attività previste dal Progetto consistono nella realizzazione di diversi sotto-progetti di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale, sia nell'ambito del "core business" di CVIT (1) sia di tipo "alternativo" (2), con i seguenti obiettivi e caratteristiche:

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

1. consolidare la posizione dell'impresa in ambito motorizzazioni Diesel, soprattutto per i veicoli commerciali, razionalizzando i consumi ed estendendo la sua competenza a nuovi ambiti strategici legati al contenimento delle emissioni, ovvero ai sistemi di post trattamento DNOx per la riduzione degli NOx. In questo contesto sono previsti i seguenti obiettivi realizzativi:
 - OR1: progettazione e realizzazione di tipologie di pompe di alta/altissima pressione (da 1800-2000 bar a 2500 bar) ed elevata affidabilità (con chilometraggio da 400,000 km a 700,000 km) per applicazioni commerciali e realizzazione di un prototipo per sviluppare il concetto di regolazione della portata e della pressione nel *rail* basato sulla variazione continua della velocità della pompa (attraverso un sistema CVT- Continuously Variable Transmission);
 - OR2: ulteriore sviluppo del sistema di post-trattamento per la riduzione degli NOx, ottimizzando e semplificando i corrispondenti dispositivi ed aumentandone l'efficienza di funzionamento, anche nell'ottica di ridurre la produzione di CO₂.
2. diversificare la propria attività in ambito Automotive e Connectivity, al fine di proporsi sul mercato come Key player in ambito ibrido, elettrico e di dispositivi connessi. In ambito connettività si vuole sviluppare know-how utile sia al mondo Automotive che ad altre aree applicative come il settore dell'agricoltura, in cui si vuole portare avanti il tema della ecosostenibilità per contribuire allo sviluppo del territorio con soluzioni innovative. In questo contesto sono previsti i seguenti obiettivi realizzativi:
 - OR3: Calibrazione di motocicli per conformità alle normative EURO 5 ed EURO 6 e supporto allo sviluppo di motorizzazioni a benzina, ibride ed elettriche, per poter anche fornire attività di Service ai clienti.
 - OR4: Acquisizione ed elaborazione di dati provenienti da veicoli sul campo, al fine di realizzare un miglioramento della progettazione, controllo della qualità, diagnosi predittiva e applicazioni IoT. Partendo dai dati memorizzati nella centralina del veicolo, verranno estratti i parametri più significativi, per realizzare una statistica rappresentativa delle prestazioni in condizioni di utilizzo reale dei componenti del parco circolante (con finalità anche diverse e complementari rispetto alle prestazioni del propulsore, quali l'ottimizzazione del traffico cittadino o l'ottimizzazione dell'impiego di acqua e fertilizzanti in ambito agroindustriale) e implementare anche strategie di diagnostica predittiva (basate, ad esempio per la pompa di alta pressione, sul confronto tra output provenienti da modelli implementati nel cloud e dati acquisiti a bordo del veicolo).

Il progetto prevede anche investimenti in Attivi Materiali, per un totale di euro 2.600.000,00. Tali investimenti integrano e completano, sulla base della documentazione presentata, il

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

progetto di Ricerca e Sviluppo di cui alla tipologia a. del comma 3 dell'articolo 2 dell'Avviso, in quanto si tratta effettivamente di "progetti industriali a sostegno della valorizzazione economica dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati della ricerca". Questa considerazione è motivata dai seguenti elementi:

- L'acquisto di attivi materiali (banco a rulli, spese murarie e di scavo per la sua realizzazione, strumentazione tecnica, impianti accessori e quadri di controllo) è funzionale alla valorizzazione delle attività di R&S di cui in particolare all'OR3, finalizzate all'estensione dei servizi che CVIT potrà fornire in ambiti che oggi non rappresentano il suo core-business, quali servizi a supporto della calibrazione di motocicli (normative euro V e VI), a supporto dello sviluppo e della calibrazione di veicoli motorizzati a benzina, ibridi ed elettrici. Tali facilities/infrastrutture sono infatti non solo necessarie all'erogazione dei servizi, che presumibilmente e auspicabilmente avverrà dopo il termine del progetto di Ricerca e Sviluppo, ma anche per mettere a punto, consolidare e validare le attività di R&S previste per acquisire le competenze necessarie, sviluppare metodologie relative ai processi di calibrazione, definire protocolli e modalità operative.
- L'investimento in attivi materiali rappresenta una parte limitata rispetto all'investimento complessivo (euro 2.600.000,00 rispetto a euro 15.050.000,00), confermando che il progetto è fortemente focalizzato su attività prettamente di Ricerca e Sviluppo, e che appunto necessita di strumentazione e investimenti in HW, SW, ai fini di valorizzare, integrare, rendere operative e quindi efficaci e pronte per essere sfruttate commercialmente, le attività di R&S.

1. Parere sugli elementi di innovatività e trasferibilità rispetto allo stato dell'arte, sulla trasferibilità e validità del progetto industriale proposto

Il parere in merito ai contenuti di innovatività e trasferibilità del Progetto presentato è positivo. Si rilevano infatti elementi significativi rispetto ad entrambe le tipologie di contenuto. Il Progetto è quindi valido sotto questi punti di vista.

L'analisi puntuale e la valutazione relativa agli elementi di innovatività e trasferibilità del Progetto viene riportata nel seguito, per i 5 Obiettivi Realizzativi di cui lo stesso si compone:

- OR1: lo sviluppo di pompe ad alta/altissima pressione e particolarmente affidabili anche a fronte di gasoli molto diversi per applicazioni in cui tale tecnologia non è ancora diffusa risulta strategico a livello di mercato globale e valido come prospettiva industriale, in quanto permette di trasferire e applicare le conoscenze pregresse in un settore di mercato dove ancora le motorizzazioni Diesel rappresentano la principale soluzione industrializzabile, consentendo quindi di mantenere da un lato la leadership di mercato, e dall'altro di raggiungere livelli di emissioni e consumi ridotti, e quindi in linea con i vincoli normativi attuali e futuri (in ottica 2025-2030). La

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

modularità con cui queste soluzioni tecnologiche verranno sviluppate si configura infine come un elemento chiave, per adattarsi sia alle diverse esigenze di mercato (differenti veicoli e segmenti) sia alle diverse linee di produzione.

La riduzione della CO₂ a cui si fa riferimento dovrebbe principalmente derivare dalla possibilità di ottimizzare la combustione grazie ad una pressione di iniezione più elevata e dal controllo a velocità variabile della pompa. I benefici da questo punto di vista necessiterebbero di essere quantificati.

- OR2: lo sviluppo di soluzioni De-NOx appare particolarmente strategico per poter mantenere competitive sul mercato le motorizzazioni Diesel (che, come noto, hanno subito una severa penalizzazione a valle del cosiddetto "Diesel Gate") rendendole compatibili con le nuove normative di omologazione che introducono una drastica riduzione dei livelli di emissioni inquinanti, a partire dagli NOx, e il cui rispetto è reso ancora più complesso perché deve essere verificato nelle reali condizioni di utilizzo (omologazioni su base RDE, *Real-Driving Emissions*). Non si tratta dell'ideazione di una tecnologia di tipo "breakthrough" dal punto di vista dell'innovazione, ma dello sviluppo industriale e dell'ottimizzazione di un componente che è strategico per consentire ai motori Diesel di mantenere una quota significativa di mercato, almeno nei prossimi 5-10 anni, mentre l'elettrificazione dovrà risolvere una serie di problemi aperti e non potrà quindi proporsi come unica soluzione per il raggiungimento dei target di emissioni e CO₂.

Anche in questo caso, i benefici in termini di riduzione delle emissioni di NOx andrebbero quantificati, così come gli effetti attesi sulla riduzione della CO₂. I primi sono direttamente legati all'efficienza di conversione del sistema DNOX, mentre i secondi sono in qualche modo un "effetto secondario", che andrebbe esplicitato oltre che quantificato.

- OR3: Calibrazione di motocicli per conformità alle normative EURO 5 ed EURO 6 e sviluppo di motorizzazioni a benzina, ibride ed elettriche, per poter anche fornire attività di *service* ai clienti. Questa è probabilmente l'unica parte del progetto che potrebbe essere ulteriormente chiarita ed espansa. Le attività di *service* in ambito calibrazione di motocicli hanno un evidente contenuto legato al trasferimento di conoscenze dal settore auto, e l'iniziativa è strategica perché le normative EURO 5/6 introdurranno la necessità di ridurre drasticamente le emissioni, e quindi di implementare nel sistema di controllo algoritmi sempre più complessi, con un impatto rilevante sui tempi e sui costi associati alla fase di calibrazione. L'acquisto e la messa in funzione di un nuovo banco a rulli per motocicli si presenta quindi come una soluzione che permetterà sia di acquisire nuovi clienti che nuove competenze. E' invece meno chiara la parte sui propulsori ibridi ed elettrici, ed in particolare come il banco a rulli per veicoli a due ruote possa essere "esteso" ad applicazioni a quattro ruote (e quindi a veicoli di tipo *Passenger Car*, anche ibridi ed elettrici, che oltretutto

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

necessitano, in alcune configurazioni, di rulli motorizzati sui due assi, anteriore e posteriore – per testare veicoli 4WD con un assale elettrico), e soprattutto che tipo di attività di ricerca verrebbero realizzate per rendere competitivo CVIT in questo specifico ambito, sia dal punto di vista di possibili componenti da immettere sul mercato che dell’offerta di servizi orientati specificamente a veicoli ibridi o elettrici.

- OR4: si tratta di attività interessanti e particolarmente innovative, che si basano sullo sviluppo di soluzioni industriali che sfruttano la disponibilità di nuove tecnologie, quali la connettività, il *cloud computing* e metodologie di analisi di *big data*. Risulta inoltre strategica, dal punto di vista industriale, la proposta di espandere il business in ambito agricolo, e molto interessante, dal punto di vista del mercato, immettere soluzioni che permettano di monitorare il prodotto, e il veicolo, durante il suo effettivo utilizzo.

Per poter meglio apprezzare il contributo di questo OR rispetto alla “trasferibilità” industriale sarebbe utile definire meglio quali soluzioni tra quelle elencate saranno effettivamente oggetto del presente progetto, ovvero se si intendono effettivamente realizzare prototipi e/o dimostratori di tutte le soluzioni proposte, o se ci si intende concentrare solo su alcuni di essi (ottimizzazione della progettazione della pompa ad alta pressione basata sull’analisi di dati misurati durante il suo utilizzo a bordo del veicolo, manutenzione predittiva e diagnostica di pompe ad alta pressione basata su utilizzo di informazioni provenienti dai sensori a bordo del veicolo, elaborazione di dati provenienti da sensori, posizionati in un centro cittadino, o in un parcheggio, o in una coltivazione, per l’ottimizzazione del traffico, la riduzione del tempo trascorso alla ricerca di un parcheggio, l’utilizzo ottimale di acqua e fertilizzanti).

I primi 2 OR sono quindi orientati a consolidare la presenza sul mercato dei prodotti che costituiscono la grossa parte del business di CVIT (e di Bosch), e sono effettivamente strategici, e in qualche modo “abilitanti”, visto l’andamento delle normative e anche della percezione dei clienti rispetto ai consumi e all’inquinamento da fonti mobili. Gli ultimi 2 OR rappresentano invece la parte più innovativa del progetto, senz’altro di rilevante interesse industriale e anch’essi particolarmente strategici, sia perché aprono a un nuovo ambito di mercato quale quello dei motocicli, dei veicoli a benzina, ibridi ed elettrici (OR3), sia perché introducono un concetto di monitoraggio e utilizzo di *big data* innovativo (OR4), che rappresenta una chiave per mettere sul mercato prodotti più affidabili, puliti ed efficienti, con un impatto notevole anche dal punto di vista ambientale e dell’eco-compatibilità, oltre ad ampliare il mercato di riferimento di CVIT in ambito agroindustriale e a permettere lo sviluppo di nuove tecnologie e l’acquisizione di nuove conoscenze, che potranno essere applicate in altri settori.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Relativamente agli investimenti in Attivi Materiali previsti dal Progetto, oltre a quanto anticipato nella precedente sezione si rileva qui che, sia sulla base della documentazione presentata in sede di domanda che della risposta che il proponente ha inviato in data 23/4/2020 rispetto alla richiesta di chiarimenti in merito alla funzionalità degli stessi, essi risultano strategici per il completamento del progetto di ricerca e sviluppo e di conseguenza sono senz'altro funzionali alla trasferibilità dei risultati in ambito industriale. Grazie all'acquisizione di tali impianti e della relativa strumentazione il proponente potrà, durante il progetto di Ricerca e Sviluppo, sviluppare le competenze e le metodologie necessarie per la loro ottimizzazione, il loro completo sfruttamento e la definizione di protocolli di test e di servizi che potranno poi essere messi sul mercato in una successiva fase, dopo il completamento delle attività di R&I.

Ciò risulta chiaramente anche dalla risposta del 23/4, *“La calibrazione dei motocicli per clienti (Ducati, etc.) sarà la destinazione principale del nuovo banco a rulli; questo consentirà al nostro Centro di essere il primo centro Bosch dotato di attrezzature e competenze in tale ambito, di essere competitivi rispetto alla concorrenza, attirando l'interesse di molte case costruttrici di motocicli. L'obiettivo è quello di diventare il primo centro Bosch specializzato nell'ambito dei motocicli, di acquisire competenze nella calibrazione e prove su veicoli, nonché un riconosciuto Centro di Competenza, in grado di fornire attività di Service per i clienti, che lo stanno già richiedendo.”*

2. Riconducibilità e coerenza della proposta con le aree di innovazione secondo il documento “Strategia regionale per la Specializzazione intelligente - approvazione dei documenti strategici (Smart Puglia 2020)” DGR n. 1732/2014 e s.m.i. e al documento “La Puglia delle Key Enabling Technologies (KET)” – 2014.

L'esperto conferma la classificazione riportata dall'azienda, relativamente alla riconducibilità e coerenza della proposta con le aree di innovazione secondo il documento “Strategia regionale per la Specializzazione intelligente”, identificando tuttavia altre aree di innovazione alle quali la proposta presenta elementi di coerenza

Infatti, la proposta progettuale viene contestualizzata, nella documentazione prodotta, nelle seguenti aree di innovazione tra quelle previste dall'articolo 4 dell'Avviso, e, sempre secondo quanto indicato nel Business Plan presentato, si realizza attraverso le KETS riportate per ognuna di esse (KET 1 e KET 5 di cui alla “Strategia regionale per la specializzazione intelligente” (Smart Puglia 2020)):

a. Area di innovazione Manifattura sostenibile

- Meccatronica
 - i. Micro e Nanoelettronica: *“Nell'ambito dell'Obiettivo Realizzativo n. 1 si intende sviluppare il comando per azionare il CVT, rapporto di trasmissione a*

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

velocità variabile in maniera continua, per il trascinamento della pompa di alta pressione.”

- v. Materiali avanzati: *“Lo sviluppo di pompe di alta pressione (O.R. n. 1) e di sistemi di riduzione degli ossidi di azoto (O.R n.2), prevedono l'utilizzo di materiali dalle prestazioni molto spinte, dovendo sopportare elevati stress, lavorando ad alte temperature e con gasoli aventi caratteristiche fuori dalle norme, molto aggressivi.”*

b. Area di innovazione *Salute dell'uomo e dell'ambiente*

- Green Blue economy

Settori applicativi: Tecnologie per le energie, ambiente e territorio

- i. Micro e Nanoelettronica: *“Nell'Obiettivo Realizzativo n. 3 si agirà sui dispositivi per il controllo della combustione ed il trattamento dei gas di scarico, nei motocicli che dovranno rispettare le normative Euro 5 / Euro 6.”*

L'analisi della documentazione prodotta da CVIT evidenzia che il Progetto “diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale” è pertinente alle aree di innovazione indicate, e che potrà produrre un impatto rilevante sul rafforzamento della competitività del sistema produttivo regionale, in quanto coniuga le competenze e le conoscenze pregresse del proponente con l'uso di nuove tecnologie, in particolare rispetto alle aree di innovazione “Manifattura sostenibile” e “Salute dell'uomo e dell'ambiente”, nell'ambito di settori applicativi quali la mecatronica e le tecnologie per l'energia e l'ambiente.

L'OR1 prevede infatti da un lato lo sviluppo di sistemi di controllo innovativi basati su sistemi integrati microelettronici *embedded* (HW+FW+SW), quali il comando per l'azionamento del CVT, e dall'altro lo sviluppo di componenti che, per poter garantire le prestazioni ricercate (resistenza ad alte/altissime pressioni, affidabilità estrema anche in presenza di gasoli potenzialmente non “certificati” secondo le più recenti normative europee nell'ottica di prodotti per il mercato globale), si dovranno basare su specifici materiali anti-usura e su leghe metalliche progettate ad-hoc.

Le attività di cui all'OR2 si focalizzeranno sullo sviluppo di materiali specifici e innovativi per l'abbattimento delle emissioni di NOx e potenzialmente anche per la realizzazione di sensori che permettano di misurarne la concentrazione e di realizzare quindi un controllo in closed-loop dell'efficienza di conversione del dispositivo di post-trattamento dei gas di scarico. Questo OR avrà un impatto anche sull'area di innovazione “Salute dell'uomo e dell'ambiente” perché permetterà di mettere sul mercato, attraverso tecnologie abilitanti quali la microelettronica (per il controllo dei dispositivi anti-inquinamento) e i materiali innovativi (per la realizzazione dei sistemi DNOX), veicoli meno inquinanti e più efficienti.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

L'OR3 prevede poi attività e sviluppo di soluzioni che impattano l'area di innovazione "Salute dell'uomo e dell'ambiente", in particolare nel settore applicativo della microelettronica, in quanto in tale OR CVIT si propone di realizzare soluzioni e sistemi di controllo basati su sistemi elettronici e microelettronici embedded per la minimizzazione delle emissioni inquinanti e l'ottimizzazione dell'efficienza del propulsore, con particolare riferimento a veicoli a due ruote (ma anche, in un'ottica di ulteriore allargamento del proprio core-business, a motorizzazioni ibride ed elettriche).

Tutti i primi 3 OR, pur non avendo direttamente a che fare con la produzione, fanno ampio uso di altre tecnologie abilitanti di cui alla S3 della Regione Puglia, quali le tecnologie di produzione avanzate come il Rapid-Prototyping (KET 6) nell'ambito del settore applicativo "Meccatronica".

Si rileva inoltre che, pur non essendo stato indicato dal proponente, anche l'OR4 presenta potenzialmente un impatto significativo rispetto ad alcune aree di innovazione e tecnologie abilitanti di cui alla strategia della Regione Puglia per la Specializzazione Intelligente. Le attività previste in tale parte del progetto sono infatti coerenti con l'area di innovazione della Manifattura sostenibile - settore applicativo Meccatronica, in quanto prevedono l'utilizzo di tecnologie basate su sistemi integrati microelettronici embedded (HW+FW+SW) per applicazioni di Internet of Things (IoT) per il monitoraggio dei veicoli circolanti. Inoltre, l'OR4 impatta anche sull'Area di innovazione "Salute dell'uomo e dell'ambiente" e sul corrispondente settore applicativo "Agroalimentare-Agroindustria" in quanto prevede lo sviluppo di tecnologie abilitanti quali l'automazione agricola nell'ambito della KET microelettronica.

Per i programmi di investimento delle grandi imprese specificare:

Art. 2 – Operatività ed oggetto dell'intervento (comma 3 lett. a e lett. b)

Il programma di investimenti proposto è inquadrabile come di seguito:

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.

Il progetto di Ricerca e Sviluppo presentato da CVIT presenta concrete e significative ricadute in termini di industrializzazione dei risultati della ricerca, e risulta strategico dal punto di vista dell'integrazione con i progetti industriali del gruppo Bosch, a cui il proponente appartiene.

Da un lato consente infatti di sviluppare ulteriormente prodotti e tecnologie che fanno parte del core-business di CVIT (pompe ad alta pressione per gasolio – OR1), rivolgendosi in particolare al settore dei veicoli commerciali con motorizzazioni Diesel che, nonostante il trend orientato all'ibridizzazione e elettrificazione dei propulsori nel mercato automotive,

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

saranno ancora prevalenti per molti anni in tale settore, non essendo rapidamente sostituibili a causa di limitazioni tecnologiche dei sistemi di accumulo elettrochimici e della rete di distribuzione dell'energia elettrica. In questo senso il progetto prevede attività di ricerca e sviluppo che permetteranno di valorizzare economicamente le innovazioni introdotte, mantenendo e consolidando la leadership di mercato del proponente nella categoria di veicoli commerciali con motori Diesel, che non prevede di subire significative flessioni, a differenza dei veicoli passeggeri con la stessa motorizzazione. Anche la ricerca e lo sviluppo di sistemi DNOX (OR2) si inquadra in questo contesto, e si affianca allo sviluppo delle pompe ad alta pressione con la prospettiva concreta di valorizzare economicamente gli investimenti e le innovazioni da essi derivanti, consentendo di rispettare le sempre più stringenti normative anti-inquinamento e di proporre quindi sul mercato prodotti competitivi che possano essere richiesti da tutti i costruttori che producono veicoli commerciali.

Le altre attività di ricerca e sviluppo previste nel Progetto (OR3 e OR4) sono altrettanto strategiche dal punto di vista della possibile valorizzazione economica e dell'industrializzazione dei risultati della ricerca, anche se presumibilmente il ritorno dell'investimento prevede in questo caso tempi più lunghi. Gli ultimi 2 OR si pongono infatti l'obiettivo di acquisire velocemente nuove conoscenze e di sviluppare tecnologie che permettano di essere competitivi anche in altri settori dell'automotive (veicoli ibridi ed elettrici e applicazioni basate sulla connettività e sull'IoT), per essere in grado di offrire un servizio di ricerca e sviluppo per le nuove richieste di mercato. Inoltre, l'ampliamento verso le applicazioni motociclistiche permetterà di acquisire nuovi clienti e offrire nuovi servizi: l'introduzione del nuovo banco a rulli permetterà infatti a CVIT di usufruire delle proprie conoscenze pregresse per effettuare un trasferimento di tecnologia per il soddisfacimento delle normative Euro5 ed Euro6 di futura introduzione per i veicoli a due ruote.

Eventuali indicazioni per il Soggetto Proponente utili al fine di predisporre correttamente l'eventuale progetto definitivo

I seguenti aspetti devono essere meglio contestualizzati e chiariti per rendere più solido e consistente l'eventuale progetto definitivo:

- OR1. La riduzione della CO₂ a cui si fa riferimento dovrebbe principalmente derivare dalla possibilità di ottimizzare la combustione grazie ad una pressione di iniezione più elevata e dal controllo a velocità variabile della pompa. I benefici da questo punto di vista devono essere quantificati.
- OR2. Anche in questo caso, i benefici in termini di riduzione delle emissioni di NOx devono essere quantificati, così come gli effetti attesi sulla riduzione della CO₂. I primi sono direttamente legati all'efficienza di conversione del sistema DNOX, mentre i secondi sono in qualche modo un "effetto secondario", che andrebbe esplicitato oltre che quantificato.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- OR3. E' necessario chiarire la parte relativa ai propulsori ibridi ed elettrici, ed in particolare come il banco a rulli per veicoli a due ruote possa essere "esteso" ad applicazioni a quattro ruote (e quindi a veicoli di tipo *Passenger Car*, anche ibridi ed elettrici, che oltretutto necessitano, in alcune configurazioni, di rulli motorizzati sui due assi, anteriore e posteriore – per testare veicoli 4WD con un assale elettrico), e soprattutto che tipo di attività di ricerca verrebbero realizzate per rendere competitivo CVIT in questo specifico ambito, sia dal punto di vista di possibili componenti da immettere sul mercato che dell'offerta di servizi orientati specificamente a veicoli ibridi o elettrici.
- OR4. Per poter meglio apprezzare il contributo di questo OR rispetto alla "trasferibilità" industriale occorre definire meglio quali soluzioni tra quelle elencate saranno effettivamente oggetto del presente progetto, ovvero se si intendono effettivamente realizzare prototipi e/o dimostratori di tutte le soluzioni proposte, o se ci si intende concentrare solo su alcuni di essi (ottimizzazione della progettazione della pompa ad alta pressione basata sull'analisi di dati misurati durante il suo utilizzo a bordo del veicolo, manutenzione predittiva e diagnostica di pompe ad alta pressione basata su utilizzo di informazioni provenienti dai sensori a bordo del veicolo, elaborazione di dati provenienti da sensori, posizionati in un centro cittadino, o in un parcheggio, o in una coltivazione, per l'ottimizzazione del traffico, la riduzione del tempo trascorso alla ricerca di un parcheggio, l'utilizzo ottimale di acqua e fertilizzanti).

Un elemento di carattere generale che dovrebbe essere introdotto nell'eventuale progetto definitivo è la descrizione dei dimostratori o dei prototipi che devono essere sviluppati nei vari OR (vedi art. 72 comma 2 e, soprattutto, art. 75 comma 2 del Regolamento n.17 del 30/9/2014 n.17) e/o delle attività previste per la validazione dei risultati ottenuti:

- prototipo di pompa ad altissima pressione ed elevata affidabilità, e sua validazione (in termini di pressioni di esercizio e durata), per l'OR1;
- prototipo di sistema DNOX e validazione delle prestazioni attese in termini di efficienza di conversione per OR2;
- prototipo di sistema di controllo e di calibrazione semi-automatica per motocicli compliant con normative EURO 5/EURO 6 e validazione delle prestazioni attese; dimostrazione delle soluzioni di service e supporto allo sviluppo di motorizzazioni ibride ed elettriche per OR3;
- prototipo di centralina "connessa" e di sistema di analisi dati su cloud; prototipo di sistema diagnostico che si basi su tali tecnologie; prototipo di sistema per la razionalizzazione del traffico; prototipo di sistema di ottimizzazione dell'uso di acqua e fertilizzanti per applicazioni agroindustriali connesse e basate su IoT, e tutte le corrispondenti attività di validazione previste, per OR4.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Infine, sempre in riferimento all'art. 75 comma 2 del citato regolamento, il progetto definitivo dovrebbe introdurre elementi utili per verificare la rispondenza dei risultati conseguiti alle normative nazionali e internazionali, che sono particolarmente severe poiché si applicano al settore automotive.

Giudizio finale complessivo

Il progetto industriale "Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale" presenta significativi e rilevanti elementi di innovazione. Risultano inoltre evidenti i contributi che lo stesso apporterebbe in termini di competitività industriale e di ricadute economiche al sistema produttivo. Il giudizio è quindi, dal punto di vista della rilevanza e del potenziale innovativo del programma di investimento, ampiamente positivo.

In vista della presentazione dell'eventuale progetto definitivo si suggerisce al proponente di tenere conto delle indicazioni di cui alla corrispondente sezione di questa relazione.

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di valutazione 2 è **positivo**.

3.3 Criterio di Valutazione 3: Coerenza tra gli investimenti previsti e la dimensione dei soggetti istanti

Come previsto dall'allegato B dell'Avviso "Procedure e criteri per l'istruttoria e la valutazione delle istanze di accesso presentate nell'ambito del Titolo II Capo I del Regolamento generale dei regimi di aiuto in esenzione", è stata verificata la coerenza tra dimensione del beneficiario e dimensione del progetto, attraverso l'utilizzo dei seguenti parametri:

A) Rapporto tra investimento e fatturato:

INDICI	31/12/2018	Punteggio
Investimento/Fatturato	0,50	3

B) Rapporto tra investimento e patrimonio netto:

INDICI	31/12/2018	Punteggio
Investimento/Patrimonio Netto	0,70	3

Il punteggio complessivo, pari a 6 (calcolato sommando i singoli punteggi ottenuti con riferimento a ciascun rapporto) ha determinato la seguente valutazione circa il criterio di valutazione 3:

IMPRESA	VALUTAZIONE
CVIT S.p.A.	Positiva

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di selezione 3 è **positivo**.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQ5

3.4 Criterio di Valutazione 4 – Qualità Economico-Finanziaria, in Termini di Sostenibilità ed Affidabilità del Soggetto Proponente sotto il Profilo Patrimoniale, Finanziario ed Economico

✓ aspetti qualitativi

L'andamento economico di CVIT, in relazione agli ultimi due esercizi, si è ancora mostrato nel complesso positivo. Nel 2018 i ricavi caratteristici derivanti dai servizi di ricerca e sviluppo fatturati alla Robert Bosch GmbH rimangono sostanzialmente sul livello dell'esercizio precedente, si rileva invece una forte diminuzione della voce "ricavi diversi" i quali passano da 11.6 milioni di euro nel 2017 a 1.3 milioni di euro nel 2018. Tale scostamento è dovuto all'imputazione alla voce "ricavi diversi" nel conto economico 2017, di contributi a fondo perduto relativi ad alcuni progetti finanziati dalla regione puglia (PON: 2.1 milioni di euro, LOW PRESSURE: 2.9 milioni di euro, POST@EU: 5.1 milioni di euro). Conseguentemente a ciò, anche l'utile d'esercizio passa dagli 8,5 milioni di euro del 2017 a 1,2 nel 2018.

✓ Aspetti patrimoniali e finanziari

Come previsto dal documento "Procedure e criteri per l'istruttoria e la valutazione delle istanze di accesso presentate nell'ambito del Titolo II Capo 1 del Regolamento Generale dei Regimi di Aiuto in Esenzione", è stata effettuata, sulla base dei dati desumibili dagli ultimi due bilanci chiusi al 31/12/2017 ed al 31/12/2018 e mediante il calcolo degli indici di seguito riportati, una duplice valutazione:

1. negli aspetti patrimoniali e finanziari

ANALISI PATRIMONIALE E FINANZIARIA CVIT S.P.A.	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
	Valori		Punteggi	
Indice di indipendenza finanziaria: Patrimonio Netto/Totale Passivo	56,51%	67,01%	3	3
Indice di copertura delle immobilizzazioni: Patrimonio netto + Debiti m/l termine/Immobilizzazioni	1,44	1,97	3	3
Indice di liquidità: Attività Correnti – Rimanenze + Ratei e risconti/Passività Correnti	1,56	2,58	3	3
Totale Punteggi			9	9

Dalla valutazione degli indici è risultato quanto segue:

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

IMPRESA PROPONENTE: CVIT S.p.A.	
Abbinamento punteggi - classe di merito	
Anno 2017	1
Anno 2018	1

Dalla valutazione degli indici è risultato quanto segue:

Impresa	Classe di merito Analisi patrimoniale e finanziaria
CVIT S.p.A.	1

2. negli aspetti economici

La valutazione dell'aspetto economico è stata effettuata calcolando gli indici economici ROE e ROI, come previsto dal Documento suddetto. I dati contabili sono riferiti ai bilanci degli esercizi 2017 e 2018. Dalla valutazione degli indici si sono ottenute le seguenti risultanze:

ANALISI ECONOMICA CVIT S.P.A.	ANNO 2018	ANNO 2017
ROE: risultato netto/patrimonio netto	0,057	0,296
ROI: risultato operativo/capitale investito	0,049	0,279
Classe di merito	1	

Dalla valutazione degli indici è risultato quanto segue:

Impresa	Classe di merito Analisi economica
CVIT S.p.A.	1

Dalla comparazione delle classi attribuite agli aspetti patrimoniali, finanziari ed economici consegue una valutazione **positiva** della società proponente rispetto al criterio di selezione 4

ASPETTI PATRIMONIALI E FINANZIARI – CLASSE	ASPETTI ECONOMICI – CLASSE	VALUTAZIONE
1	1	POSITIVO

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di selezione 4 è **positivo**.

3.5 Criterio di Valutazione 5: Copertura finanziaria degli Investimenti

L'impresa nel business plan allegato all'istanza di accesso, propone il seguente piano di copertura finanziaria:

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

Fabbisogno	Anno Avvio	Anno 2	Anno 3	Totale
Suolo aziendale e sue sistemazioni (€)	0,00	0,00	0,00	0,00
Opere murarie e assimilate (€)	700.000,00	50.000,00	0,00	750.000,00
Macchinari, Impianti, attrezzature e programmi informatici (€)	600.000,00	950.000,00	300.000,00	1.850.000,00
Brevetti, licenze, know how e conoscenze tecniche non brevettate (€)	0,00	0,00	0,00	0,00
Ricerca industriale (€)	1.700.000,00	2.250.000,00	2.310.000,00	6.260.000,00
Sviluppo sperimentale (€)	1.700.000,00	2.200.000,00	2.290.000,00	6.190.000,00
Totale complessivo fabbisogno (€)	4.700.000,00	5.450.000,00	4.900.000,00	15.050.000,00
Fonti di copertura (€)	Anno Avvio	Anno 2	Anno 3	Totale
Finanziamenti a m / l termine (€)				
Altro: Cash Pooling (€)	2.580.000,00	2.850.000,00	2.500.000,00	7.930.000,00
Totale esclusa agevolazione (€)	2.580.000,00	2.850.000,00	2.500.000,00	7.930.000,00
Ammontare agevolazioni in conto impianti (€)	2.120.000,00	2.600.000,00	2.400.000,00	7.120.000,00
Totale agevolazioni richieste (€)	2.120.000,00	2.600.000,00	2.400.000,00	7.120.000,00
Totale fonti (€)	4.700.000,00	5.450.000,00	4.900.000,00	15.050.000,00

Si evidenzia che in data 24/04/2020 (prot. 3193/I del 24/04/2020), l'azienda ha presentato DSAN a firma del rappresentante legale attestante che la fonte di copertura finanziaria dell'investimento relativa alla parte eccedente il contributo a fondo perduto, indicata nella Sezione 6 del Business Plan, classificata con la voce "Altro - cash flow" è da considerarsi come "Cash Pooling di Gruppo".

A tale proposito, si evidenzia che il Bilancio di Esercizio al 31/12/2018 di CVIT S.p.A. riporta, nella Relazione sulla Gestione (pag. 13), che il fabbisogno finanziario della Società viene adeguatamente soddisfatto mediante una gestione accentrata della liquidità tramite conto finanziamento regolato in cash pooling con la controllante

Il piano di copertura finanziaria proposto prevede, a fronte di investimenti ammissibili per euro € 15.050.000,00

- l'apporto mediante Cash Pooling per € 7.930.000,00.

Per completezza, si rappresentano

1. le risultanze da rendiconto finanziario presente nell'ultimo bilancio chiuso al 31/12/2018

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQ5

Impresa Nuovo Pignone S.r.l.	31/12/2018 (€)
Flusso finanziario dell'attività operativa	10.976.844,00
Disponibilità liquide al 31/12/2018	- 635,00

2. la composizione del Patrimonio Netto ed il prospetto relativo all'equilibrio finanziario al 31/12/2018 ed al 31/12/2017 dell'impresa proponente:

- dati relativi al Patrimonio Netto aziendale al 31/12/2018 ed al 31/12/2017.

Patrimonio netto		
	31/12/2018	31/12/2017
Capitale sociale	2.500.000,00	2.500.000,00
Riserva legale	500.000,00	500.000,00
Altre riserve	3.114.082,00	3.114.082,00
Utili (perdite) portati a nuovo	14.047.154,00	14.047.154,00
Utile (perdita) dell'esercizio	1.210.053,00	8.477.016,0
Totale patrimonio netto	21.371.289,00	28.638.252,00

3. il prospetto rappresentativo dell'equilibrio finanziario dell'impresa proponente:

CAPITALE PERMANENTE (€)	2018 (€)
Patrimonio Netto	21.371.289,00
Fondo per rischi e oneri	1.119.623,00
TFR	531.592,00
Debiti m/l termine	1.156.090,00
TOTALE CAPITALE PERMANENTE	24.178.594,00
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE (€)	
Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti	0,00
Immobilizzazioni	16.566.503,00
Crediti m/l termine	0,00
TOTALE ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	16.566.503,00
CAPITALE PERMANENTE - ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	7.612.091,00

Dal prospetto relativo all'equilibrio finanziario, si rileva un capitale permanente superiore alle attività immobilizzate, con un'eccedenza delle fonti rispetto agli impieghi per € 7.612.091,00, tale da consentire, ove tale analisi fosse confermata anche per l'esercizio antecedente all'avvio del programma di investimenti, ovvero per il 2019, la copertura del programma di investimenti mediante l'utilizzo di poste disponibili del Patrimonio Netto.

Si prescrive che l'impresa provveda, in sede di presentazione del progetto definitivo o comunque entro il termine fissato dall'art. 14 comma 3 dell'Avviso CdP, a fornire delibera assembleare circa la modalità di copertura finanziaria del programma di investimenti e, qualora sia confermata la previsione di copertura finanziaria mediante cash pooling, documentazione idonea a dimostrare l'effettiva disponibilità di tale fonte di copertura

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

(contratti) oltre ai rendiconti finanziari previsionali per tutto il periodo di realizzazione del programma di investimenti.

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di valutazione 5 è **positivo**.

3.6 Criterio di valutazione 6 - Compatibilità dell'investimento con le strumentazioni urbanistiche e con le tempistiche occorrenti per l'ottenimento delle autorizzazioni amministrative, concessioni e pareri propedeutici al suo avvio

3.6.1 Compatibilità dell'intervento della Grande Impresa proponente

Sulla base della documentazione presentata dall'impresa proponente, emerge quanto segue:

a) Localizzazione dell'investimento agevolato

L'iniziativa sarà localizzata in Modugno (Ba), Via delle Ortensie, 19 e Via Degli Oleandri, 10, catastalmente individuati come segue:

- a) FOGLIO 7, PTC 914, SUB 4 (EDIFICIO BAR 302), da descrizione dei luoghi effettuata dal tecnico incaricato dall'azienda proponente detta volumetrie è così costituita: volumetria formata da due livelli, piano terra e ammezzato, con aree destinate ad uso deposito, ad uso laboratorio, ad uso spogliatoio e servizi ed è stata realizzata con il rilascio della Licenza Edilizia del 06/04/1970;
- b) FOGLIO 7, PTC 914, SUB 4 (EDIFICIO BAR 303) da descrizione dei luoghi effettuata dal tecnico della ditta detta volumetrie è così costituita: Volumetria formata da due livelli, piano terra e seminterrato; presenta aree destinate ad uso uffici e deposito ed è stata realizzata con il rilascio della Concessione Edilizia n° 55 del 07/06/1984, nella rappresentazione grafica prodotta dalla azienda sembrerebbe nella disponibilità dell'azienda ed utilizzata per lo svolgimento delle attività progettuali solo una parte del fabbricato denominato BAR 303, dovrebbe essere individuata la planimetria di intervento con una indicazione puntuale delle quote di massimo ingombro della zona interessata; (*Vedi Allegato N.01 e N.02*)
- c) FOGLIO 7, PTC 1005, SUB 1 (EDIFICIO BAR 204) è formato da tre livelli, piano terra, primo e secondo piano; presenta superfici divise e destinate ad uso uffici e servizi ed 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;
- d) FOGLIO 7, PTC 776, SUB 14 (EDIFICIO BAR 201 – TESTING AREA) costituita da una

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

superficie di 1500 mq posta a piano terra, all'interno dell'edificio denominato BAR 201, costituito da un P.Terra, P.Primo e Secondo, così come rappresentato nella planimetria catastale; dalla descrizione sembrerebbe che solo una parte del fabbricato denominato BAR 201, sarà oggetto d'iniziativa, pertanto dovrebbe essere individuata la planimetria di intervento con una indicazione puntuale delle quote di massimo ingombro della zona interessata; il "Testing Area", presenta superfici divise e destinate ad uso laboratori per sperimentazione e banchi prova motori ed 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 e S.C.I.A. in Variante n° 88/2016 trasmessa per posta certificata al Comune di Modugno in data 24/06/2016.- (Vedi Allegato N.03 e N.04);

b) Disponibilità degli immobili interessati dagli investimenti agevolati

Centro Studi Componenti Per Veicoli Spa detiene la disponibilità dell'area di intervento per effetto dei seguenti titoli:

- a) Atto di Costituzione di Diritto di Superficie della durata di anni 40 (quaranta) tra Tecnologie Diesel e Sistemi Frenanti Spa e Centro Studi Componenti Per Veicoli Spa a favore di Centro Studi Componenti Per Veicoli Spa, redatto dal Dott. Federico De Stefano Notaio in Milano del 21/01/2015 rep. 2122.
- b) contratto di locazione tra Tecnologie Diesel Spa e Centro Studi Componenti Per Veicoli Spa del 21/07/2014 registrato presso l'Ufficio delle Entrate CPMI2UT di Milano in data 22/07/2014.

L'azienda ha presentato in data 28/05/2020 (prot. 3938/l del 29/05/2020) dichiarazione di intenti di locatario e locatore a rinnovare il contratto di locazione del 21/07/2014 per un periodo di tempo non inferiore a 5 anni dalla data di ultimazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma.

c) Oggetto dell'iniziativa

L'investimento in Attivi Materiali di K€ 2.600,00 si sintetizza nella realizzazione dei seguenti interventi:

I. Opere Murarie per K€ 750,00:

- Una cabina insonorizzata in muratura necessaria ad ospitare il banco a rulli per acquisire esperienza su veicoli non diesel e su motocicli;
- Installazione di una cabina di trasformazione elettrica a media tensione;
- Realizzazione di scavi per il posizionamento del motore che alimenterà il banco a

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

rulli;

- Realizzazione di un impianto di condizionamento canalizzato completo di unità trattamento aria, sia per gli uffici sia per il banco a rulli;
- Realizzazione di un impianto rilevazione gas, allarme antincendio, nuova rete trasmissione dati, ampliamento della rete aria compressa esistente

II. Macchinari, Impianti ed Attrezzature per K€ 1.850,00:

- Banco a rulli per motocicli;
- Ampliamento del banco a rulli per effettuare prove su moto e veicoli elettrici con comando rulli indipendente;
- Strumentazione per monitorare il funzionamento dei veicoli e delle emissioni;
- Quadro controllo gestione banco a rulli;
- Realizzazione del software per la gestione delle misure dei test del banco a rulli.

d) Compatibilità dell'investimento da realizzare con le strumentazioni urbanistiche ed edilizie

L'investimento prevede l'esecuzione delle opere previste nella Zona Industriale di Modugno, all'interno di volumetrie esistenti: correttamente realizzate come asserito dalla relazione tecnica asseverata di conformità urbanistica ed edilizia degli edifici oggetto dell'iniziativa a firma dell'Ing. Giuseppe Tito, i cui titoli autorizzativi sono stati citati al precedente punto a). Si evidenzia però che l'edificio BAR 204 - FOGLIO 7, PTC 1005, SUB 1, da una visura catastale di controllo risulta avere catg. D/8 (*Destinazione Fabbricati costruiti o adattati per le speciali esigenze di un'attività commerciale e non suscettibili di destinazione diversa senza radicali trasformazioni.*). In sede di integrazioni (Prot. AOO PS 3137/I del 22/04/2020) l'azienda ha evidenziato che *"la categoria catastale D/8 del fabbricato BAR 204 (Fig.7. 1005 Sub.1) è coerente con la destinazione d'uso e idonea alle attività progettuali in quanto la categoria catastale D/8 prevede con il Cod. 0601 gli uffici strutturati così definiti:*

Ufficio strutturato: immobile ad uso ufficio, con caratteristiche costruttive, di distribuzione e migliore fruibilità degli spazi interni e dei percorsi, con dotazione impiantistica e tecnologica diverse da quelle solitamente riscontrabili nelle unità immobiliari ad uso ufficio ubicate in fabbricati di uso promiscuo."

In merito a tale aspetto, l'azienda ha presentato la seguente documentazione relativa all'istanza di agibilità corredata dai relativi allegati (prot. 5705/I del 07/07/2020) :

- dichiarazione di Agibilità presentata dal tecnico incaricato dall'azienda del 25/10/2016 (prot. 578/9);
- parere igienico sanitario rilasciato alla ASL del 19/10/2016;
- certificato di conformità rilasciato dalla Città Metropolitana di Bari del 25/10/2016;
- certificato di collaudo statico del 25/10/2016.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Dall'analisi della documentazione, si evince che l'istanza di agibilità è stata presentata relativamente all'immobile "con destinazione d'uso nuovo edificio uffici" oppure "nuovo edificio per uffici".

Pertanto si prescrive che l'azienda presenti in sede di progetto definitivo: certificato di destinazione urbanistica; documentazione attestante il possesso del Cod. 0601 precedentemente citato; perizia giurata di un tecnico attestante che tale destinazione d'uso è compatibile con le attività progettuali che l'azienda realizzerà in tale sede.

e) Procedure tecniche/amministrative - in corso e/o da avviare - necessarie per la cantierizzazione dell'investimento, con indicazione del documento autorizzativo necessario e dell'assenza o presenza di vincoli ostativi al rilascio per l'ottenimento dei titoli autorizzativi e tempistica

Per l'iniziativa andrà acquisita una SCIA o più di una dove si elencheranno i vari lavori da effettuare nelle differenti volumetrie già indicate e si definiranno i nuovi spazi di lavoro che dovranno rispondere alle normative vigenti in merito alle salubrità dei posti di lavoro.

f) Giudizio finale sulla cantierabilità degli interventi:

Il giudizio finale sulla cantierabilità si ritiene positivo, tuttavia esso è subordinato al rispetto delle prescrizioni indicate al successivo punto g.

g) Prescrizioni/Indicazione per la fase successiva.

1. Relativamente all'edificio BAR 303 - FOGLIO 7, PTC 914, SUB 4 si evidenzia che nella rappresentazione grafica prodotta dall'azienda sembrerebbe nella disponibilità di CVIT solo una parte del fabbricato denominato BAR 303; pertanto, deve essere individuata la planimetria di intervento con una indicazione puntuale delle quote di massimo ingombro della zona interessata;
2. Relativamente all'edificio BAR 201 FOGLIO 7, PTC 776, SUB 14 (TESTING AREA) dalla descrizione dell'azienda sembrerebbe che solo una parte del fabbricato denominato BAR 201, sarà oggetto d'iniziativa, pertanto deve essere individuata la planimetria di intervento con una indicazione puntuale delle quote di massimo ingombro della zona interessata;
3. Si evidenzia che il contratto di locazione registrato in data 21/07/2014 prevede come data di scadenza il 30/06/2020. Pertanto l'azienda dovrà presentare in sede di progetto definitivo documentazione attestante rinnovo e registrazione dello stesso o nuovo contratto di locazione debitamente registrato;
4. Si evidenzia però che l'edificio BAR 204 - FOGLIO 7, PTC 1005, SUB 1, da una visura catastale di controllo risulta avere catg. D/8 (Destinazione Fabbricati costruiti o

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

adattati per le speciali esigenze di un'attività commerciale e non suscettibili di destinazione diversa senza radicali trasformazioni). In sede di integrazioni (Prot. AOO PS 3137/I del 22/04/2020) l'azienda ha evidenziato che "la categoria catastale D/8 del fabbricato BAR 204 (Fg.7. 1005 Sub.1) è coerente con la destinazione d'uso e idonea alle attività progettuali in quanto la categoria catastale D/8 prevede con il Cod. 0601 gli uffici strutturati così definiti: Ufficio strutturato: immobile ad uso ufficio, con caratteristiche costruttive, di distribuzione e migliore fruibilità degli spazi interni e dei percorsi, con dotazione impiantistica e tecnologica diverse da quelle solitamente riscontrabili nelle unità immobiliari ad uso ufficio ubicate in fabbricati di uso promiscuo." Pertanto si prescrive che l'azienda presenti in sede di progetto definitivo: certificato di destinazione urbanistica; documentazione attestante il possesso del Cod. 0601 precedentemente citato; perizia giurata di un tecnico attestante che tale destinazione d'uso è compatibile con le attività progettuali che l'azienda realizzerà in tale sede.

3.6.2 Sostenibilità Ambientale dell'intervento della Grande Impresa proponente

Il Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche ecologia e paesaggio - Sezione autorizzazioni ambientali - Autorità Ambientale della Regione Puglia - ha trasmesso (prot. A00_089-09/06/2020/6996) l'esito della valutazione delle Relazioni di Sostenibilità e Autocertificazioni attestanti il regime giuridico dell'area oggetto di intervento presentate da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.

Sostenibilità ambientale dell'iniziativa

Dall'esame della documentazione fornita ed in particolare dell'Allegato 5 l'Autorità Ambientale rileva quanto segue:

- **Valutazione di Impatto Ambientale:**

Sebbene il tecnico incaricato dall'istante dichiari che "l'iniziativa del soggetto proponente non rientra nell'ambito di applicazione della LR 12 aprile 2001, n. 11 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n. 152/06 e ss. mm. ii. in quanto l'intervento non è riconducibile alle opere di cui agli allegati A1, A2, A3 e B1, B2, B3", dalle informazioni rinvenute nella Sezione 5a, l'Autorità Ambientale rileva che "il Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. di Modugno, è una delle sedi Bosch in Italia e uno dei più rilevanti centri di competenza mondiale nella ricerca e sviluppo della divisione Diesel di Bosch GmbH; il Centro si occupa di ricerca ed engineering su motori e veicoli e di sviluppo e progettazione di pompe ad alta pressione per i sistemi di iniezione diretta Diesel Common Rail che la Bosch fornisce alla maggior parte dei produttori di veicoli mondiali."

Altresì, "l'obiettivo realizzativo 3" della proposta di investimento prevede la "calibrazione di motocicli per conformità alle normative EURO 5 ed EURO 6 e sviluppo di motorizzazioni a benzina, ibride ed elettriche" e, nel Business Plan, si rileva l'acquisto di un banco a rulli per

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

motocicli, ad ampliamento del banco a rulli esistente per permettere le prove dei veicoli elettrici, con comando dei rulli indipendente. Sempre nell'obiettivo 3 è previsto che "la calibrazione dei motocicli per raggiungere la conformità alle nuove normative Euro5 ed Euro6 sarà la prima attività da pianificare sul nuovo banco a rulli; questo consentirà a CVIT di essere il primo centro Bosch dotato di attrezzature e competenze in tale ambito, di essere competitivi rispetto alla concorrenza, attirando l'interesse di molte case costruttrici di motocicli."

Pertanto l'Autorità Ambientale ritiene che l'attività di Centro Studi Componenti per Veicoli possa tipologicamente ricadere nelle fattispecie di cui all'Allegato IV del D.Lgs.152/06:

- al Punto 3 lettera g) "impianti di costruzione e montaggio di auto e motoveicoli e costruzioni dei relativi motori; impianti per la costruzione e riparazione di aeromobili; costruzione di materiale ferroviario e rotabile che superino 10.000 m2 di superficie impegnata o 50.000 m3 di volume";
- ed al Punto 8 lettera d) "banchi di prova per motori, turbine, reattori quanto l'area impegnata supera i 500 m2".

L'Autorità Ambientale evidenzia che il proponente non ha fornito informazioni circa ampiezza e volume totale dello stabilimento e ampiezza totale dei banchi a rulli.

In merito alle soglie di riferimento, il D.M. n. 52 del 30/03/2015 "Linee Guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle Regioni e delle Province Autonome", ha fornito integrazioni per i criteri tecnico-dimensionali e localizzativi utilizzati per la fissazione delle soglie già stabilite nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e, nello specifico, le ha ridotte del 50% in presenza di almeno una delle condizioni individuate nelle Linee Guida stesse.

Altresì, ove nella scheda 5 viene richiesto di indicare il potenziale produttivo dell'intero impianto in termini di materie prime utilizzate e prodotti finiti, il tecnico incaricato dichiara che "si tratta di Centro di Progettazione e Sperimentazione in cui non vi è utilizzo di materie prime e produzione di prodotti finiti se non nelle quantità necessarie alla Sperimentazione" e che "non si prevedono cicli produttivi da installare e/o modificare". L'Autorità Ambientale non comprende se tale affermazione sia da riferirsi alla totalità delle attività svolte nel Centro Studi Componenti per Veicoli.

Pertanto dovrà esser cura del proponente, nelle successive fasi istruttorie, effettuare una approfondita analisi in merito all'applicabilità della normativa in campo di Valutazione di Impatto Ambientale, avendo cura di fornire tutte le succitate informazioni, anche in riferimento alle previsioni del succitato D.M. n. 52 del 30/03/2015.

Sulla base della documentazione fornita e in particolare dell'allegato 5a, valutando positivamente l'obiettivo insito nella proposta di investimento di svolgere attività di Sviluppo Sperimentale del sistema di riduzione degli NOx con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂, **l'Autorità Ambientale ritiene l'iniziativa nel suo complesso sostenibile** a condizione che, come dichiarato dal proponente,

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

- 1) si concretizzi l'attività di Sviluppo Sperimentale del sistema di riduzione degli NOx, ottimizzando e semplificando i dispositivi di riduzione delle emissioni di NOx, aumentandone l'efficienza di funzionamento con riduzione delle emissioni di CO₂.
- 2) L'investimento venga effettuato in un opificio già esistente.

Altresì, al fine di incrementare la sostenibilità ambientale dell'intervento, l'Autorità Ambientale prescrive inoltre che:

- ✓ venga redatto un audit energetico per l'intero stabilimento per individuare i centri di consumo energetico e pianificare la gestione dell'energia;
- ✓ qualora possibile, venga ampliato l'impianto fotovoltaico già presente, di una potenza congrua ai consumi energetici valutati in sede di audit energetico.
- ✓ venga adottato un sistema di gestione ambientale (EMAS o ISO 14001 ecc.);
- ✓ i nuovi macchinari ed attrezzature siano a basso consumo energetico e basso impatto ambientale.

Al fine di procedere con le successive fasi istruttorie, l'Autorità Ambientale richiede che sia data evidenza del recepimento delle prescrizioni contenute nella presente Scheda di Valutazione della Sostenibilità Ambientale all'interno di tutti gli elaborati progettuali presentati nelle successive fasi.

Qualora le prescrizioni richieste non siano tecnicamente possibili, l'Autorità Ambientale richiede di sostanziare con adeguate valutazioni le cause ostative al loro recepimento.

L'Autorità Ambientale evidenzia che la presente valutazione, sebbene richiami le principali procedure amministrative a cui è sottoposto l'intervento, non sostituisce in alcun modo le autorizzazioni necessarie ed obbligatorie per la realizzazione e la messa in esercizio di quanto previsto nella proposta di investimento, che restano di competenza degli organismi preposti. Si sottolinea che la totale responsabilità dell'avvio di tali procedure resta unicamente in capo all'istante.

All'interno dell'osservazione degli effetti attesi dalla programmazione PO-FESR 2014-2020 sulle diverse tematiche ambientali, per consentire all'Autorità Ambientale di popolare gli indicatori del Sistema di Monitoraggio Ambientale come previsto dal Rapporto Ambientale della VAS del PO FESR, si richiama l'obbligo dell'istante alla compilazione del Catasto Informatizzato delle Emissioni Territoriali (CET) della Regione Puglia, residente presso il sito Internet www.cet.arpa.puglia.it/, come da DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 dicembre 2009, n. 2613 (BURP n. 15 del 25/01/2010).

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di selezione 6 è **positivo**.

3.7 Criterio di Valutazione 7: Analisi e Prospettive di Mercato

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

▪ **Descrizione del settore di attività nel quale opera il soggetto proponente e principali caratteristiche sotto il profilo tecnologico (Prodotto/Servizio):**

Nel business plan, l'impresa dichiara di svolgere attività di Ricerca e Sviluppo, progettazione prototipale di applicazioni elettroniche per veicoli nel settore dei motori diesel. Nel Centro vengono condotte attività di studio di dispositivi di controllo elettronico dei sistemi di accensione e di alimentazione motore, progettazione di pompe di alta pressione prevalentemente destinate al mercato dei veicoli commerciali, testing legato alla suddetta attività di progettazione, sviluppo di pompe di pre-alimentazione sia meccaniche che elettriche. La società è entrata nel mondo Bosch nel 2000 a seguito della brevettazione del sistema common rail, da allora il Centro ha proseguito le sue attività nell'ambito della ricerca impegnando le proprie risorse in progetti ad elevato contenuto tecnologico. Con il passare del tempo è diventato il Centro di competenza per le pompe di alta pressione per il sistema common rail. Il Centro è costantemente coinvolto nello sviluppo di nuove piattaforme per pompe di alta pressione e ha svolto e svolge un importante supporto a tutti gli stabilimenti del mondo che producono pompe per il common rail. Opera, contemporaneamente, nell'ambito della ricerca industriale per le applicazioni motoristiche diesel nel settore automobilistico, dei sistemi di post-trattamento dei gas di scarico ed è diventato centro di competenza per lo sviluppo di funzioni per il controllo di combustione. Proprio recentemente è iniziata l'attività di calibrazione di motocicli per il raggiungimento dei limiti emissioni previsti dalle normative Euro5 ed Euro 6. Con l'acquisto del Banco a rulli specifico per motocicli, questa attività si potrà sviluppare, fino a divenire un service che il Centro potrà offrire in futuro ai vari costruttori motociclistici. Inoltre l'ampliamento dello stesso banco con i rulli indipendenti per poter testare veicoli elettrici, consentirà al Centro di diventare uno dei pochi nel mondo Bosch capace di lavorare su queste motorizzazioni del futuro. Grazie alla propria organizzazione il Centro CVIT di Bari è in grado di svolgere attività sia in ambito di ricerca industriale che di sviluppo sperimentale prima ancora di avviare le fasi di sviluppo dei prodotti e di engineering per la preparazione allo start-up della produzione.

▪ **Caratteristiche generali del mercato di sbocco:**

Nel business plan, l'impresa dichiara che le barriere all'ingresso nel mercato sono strettamente legate alle attività svolte dal centro e quindi al grado di specializzazione e informazioni tecniche acquisite con il tempo, nonché l'impiego di strumenti adatti per lo svolgimento delle attività. Le pompe che vengono sviluppate nel Centro possono essere prodotte in tutto il mondo e si progettano in modo tale da avere utilizzo in tutti i mercati Diesel del mondo. L'andamento negativo delle vendite mondiali delle auto a motore diesel, viene bilanciato dalla continuità delle vendite dei veicoli commerciali che anzi risultano in leggera crescita. Ed è a questo mercato che i tali prodotti si rivolgono, dove la

42

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

motorizzazione diesel sarà utilizzata per molti anni ancora. In parallelo, l'impresa inizierà ad occuparsi di veicoli con motorizzazioni alternative, per farsi trovare pronta quando il mercato li richiederà. E' importante da subito affacciarsi al mercato delle altre motorizzazioni ed è per questo che il Centro ha iniziato un processo di diversificazione, partito con l'adeguamento delle *facilities* ai combustibili alternativi per poter offrire ai clienti attività di sviluppo, ricerca e service per tutti i tipi di motorizzazioni (benzina, GPL, ibridi, elettrici) ed anche per i motocicli.

▪ **Individuazione dei clienti, effettivi e potenziali, anche con esplicitazione dell'ambito geografico di riferimento e obiettivi di fatturato:**

Nel business plan, l'impresa dichiara che il Centro Studi Componenti per Veicoli appartiene al gruppo Bosch la cui sede centrale risiede a Stoccarda, sede nella quale vengono prese le decisioni relative alla strategia del gruppo così come vengono effettuate analisi di mercato e dei potenziali clienti. Casa madre decide quindi i progetti sui quali lavorare e conseguentemente i clienti potenziali, ma decide anche dove far svolgere le attività di ricerca e sviluppo: è quindi fondamentale che il Centro sia competitivo, sia economicamente che al livello di competenze, per far convogliare verso CVIT il maggior numero di attività. E' quindi molto importante che il Centro sia dotato di attrezzature all'avanguardia ed abbia elevate professionalità. Sicuramente il Centro aveva un vantaggio competitivo rispetto agli altri centri di ricerca sugli argomenti relativi al sistema common rail, essendo il sistema nato e sviluppato proprio in Puglia . Ora è necessario acquisire velocemente nuove competenze per essere competitivi anche negli altri settori dell'automotive, con i veicoli ibridi ed elettrici e con lo sviluppo dell'IoT, per essere in grado di offrire un servizio di ricerca e sviluppo per le nuove richieste di mercato. Inoltre, con l'ampliamento verso le applicazioni motociclistiche si apre un nuovo ventaglio di possibili clienti, che grazie al nuovo banco a rulli, potranno usufruire dell'esperienza del Centro per soddisfare le normative Euro5 ed Euro6 di futura introduzione.

▪ **Prospettive di inserimento, sviluppo, espansione e di rafforzamento della competitività d'impresa e territoriale:**

Nel business plan, l'impresa dichiara che l'obiettivo delle attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale è quello di creare nuove conoscenze e rafforzare quelle già possedute e sviluppate in modo tale da porre le basi per consentire al Centro di essere pronto ad accettare nuove sfide che arriveranno in futuro. L'obiettivo per il centro è proprio quello di mantenere il vantaggio competitivo rispetto ad altri Centri Bosch ed essere sempre in prima linea per l'acquisizione di nuovi progetti. In questo momento è importante raggiungere più rapidamente possibile le professionalità necessarie ed acquisire le attrezzature più all'avanguardia. Il nuovo Banco a rulli per motocicli ad esempio, sarà il primo di questo tipo

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

all'interno di Bosch e questo consentirà all'impresa di formarsi un'esperienza da poter rivendere come *service* per i futuri clienti.

▪ **Analisi della concorrenza:**

Nel business plan, l'impresa evidenzia che Robert Bosch è il principale fornitore mondiale di componenti per sistemi automobilistici. Il vantaggio competitivo è nella capacità di produrre grossi volumi con standard di qualità costanti, e nella capacità di distribuzione degli stessi sul mercato mondiale. Il gruppo Bosch è il più grande fornitore mondiale di tecnologia d'avanguardia automobilistica di cui detiene il 59% delle vendite. Ambiti di maggiore rilievo nel settore automobilistico sono costituiti dalle tecnologie per il *downsizing*, *downspeeding*, per la sovralimentazione, l'iniezione diretta, motori elettrici, inverter, batterie per trasmissioni elettrificate, alternatori ad alta efficienza e sistemi start-stop e sistemi di recupero energia in frenata. Il mercato è in crescita per quanto riguarda la richiesta di prodotti a basso impatto energetico/ambientale; in quest'ottica, la semplificazione di alcuni componenti e dei relativi processi di industrializzazione potrebbe determinare il rafforzamento del vantaggio competitivo della sede di Bari. Ma la competizione è anche verso le nuove società che si stanno affacciando al mondo automotive, vedi Google, Microsoft, ed altre, che, offrendo know-how specializzato sulle tecnologie più moderne, si stanno affermando nel mercato.

▪ **Capacità di integrazione con il tessuto economico dell'area di riferimento:**

Nel business plan, l'impresa afferma di essere un centro di ricerca che interagisce frequentemente con le Università del territorio, favorendo progetti di collaborazione, come ad esempio l'accordo stipulato con il Politecnico di Bari con l'obiettivo di organizzare un laboratorio pubblico-privato in ambito meccatronico. Sono frequenti gli studenti delle Università del Salento e di Bari che realizzano tesi in azienda così come dottoranti che approfondiscono tematiche direttamente a contatto con gli specialisti della società. Più volte è stata organizzata la "Summer school" per alcuni laureandi e laureati selezionati provenienti da università pugliesi, con l'obiettivo di formare i giovani ingegneri su tematiche relative al mondo dell'automotive, in modo da prepararli ad entrare in questo ambito lavorativo. Dal punto di vista produttivo il Centro è in stretta collaborazione con l'adiacente stabilimento Tecnologie Diesel Italia nel quale vengono prodotte pompe di alta pressione e pompe di pre-alimento meccaniche destinante sempre ai sistemi common rail. La sinergia riguarda prevalentemente la realizzazione di prototipi indispensabili per testare le funzionalità delle nuove decisioni progettuali. La possibilità di aumentare i progetti da sviluppare nel Centro potrà aprire nuove possibilità allo stabilimento ed incrementare l'indotto nel territorio. Inoltre il Centro si avvale anche di fornitori locali per la realizzazione di attrezzatura e componentistica varia, utile per testare i prototipi.

▪ **Analisi SWOT: punti di forza, di debolezza, minacce, opportunità:**

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

Di seguito si rappresenta l'analisi SWOT – sulla base di quanto esposto dall'azienda nel business plan - nei quattro punti chiave:

- **Punti di forza:** il Centro risponde sempre alle nuove sfide che le si propongono dimostrandosi flessibile nella risoluzione di tematiche tecniche e nello sviluppo di nuove applicazioni. Grazie alla sua struttura ha la possibilità di spaziare dalla "ideazione/progettazione" alla verifica delle caratteristiche funzionali sul motore ed in alcuni casi anche sullo stesso veicolo.
- **Punti di debolezza:** le scelte strategiche vengono prese dalla Casa Madre in Germania quindi il Centro non ha totale autonomia decisionale.
- **Minacce:** è necessario che il Centro mantenga la propria posizione di competitività non solo all'interno del gruppo Bosch, mantenendo bassi i costi grazie anche ai finanziamenti pubblici, ma anche a livello globale con società di ricerca concorrenti nel settore automotive.
- **Opportunità:** grazie ai finanziamenti il Centro avrà la possibilità di mantenere la sua posizione di competitività, investire in nuovi progetti valutando anche potenzialità occupazionali così come promuovere nuovi progetti che potrebbero influenzare Casa madre per far arrivare qualche nuovo prodotto nell'adiacente stabilimento produttivo.

▪ **Giustificabilità delle ipotesi di ricavo e degli obiettivi:**

L'impresa afferma che 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 e componenti per il settore automotive. 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. Tuttavia, l'impresa evidenzia come sia importante in questa fase che aumentino anche le competenze, cercando di creare dei piccoli nuclei di ingegneri dedicati ad approfondire i temi che potrebbero costituire il business del futuro, quali benzina, ibrido, elettrico, lot, agricoltura, etc. Il soggetto proponente dichiara, altresì, che gli stabilimenti del Diesel sono in difficoltà nel mondo Bosch, compreso lo stabilimento di Bari. Avere in CVIT queste nuove competenze, potrebbe influenzare Casa madre a prendere decisioni a favore dello stabilimento di Bari, per spostare nella regione qualche nuovo prodotto.

Di seguito, si riporta, la tabella esplicativa della determinazione della capacità produttiva delle sedi di Modugno (BA) ante e post investimento previsto:

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Esercizio precedente l'anno di presentazione dell'istanza di accesso							
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
Sviluppo Piattaforme	h/anno	85,00	1.700,00	144.500,00	103.700,00	81,00	8.399.700,00
Supporto alla serie	h/anno	32,00	1.700,00	54.400,00	51.000,00	81,00	4.131.000,00
Gestione Progetti Cliente	h/anno	55,00	1.700,00	93.500,00	85.000,00	81,00	6.885.000,00
Progetti di Ricerca	h/anno	26,00	1.700,00	44.200,00	42.500,00	81,00	3.442.500,00
Progetti di Engineering	h/anno	44,00	1.700,00	74.800,00	73.100,00	81,00	5.921.100,00
DeNOx	h/anno	17,00	1.700,00	28.900,00	27.200,00	81,00	2.203.200,00
Motocicli/Ibrido/Elettrico/IoT	h/anno	3,00	1.700,00	5.100,00	3.400,00	81,00	275.400,00
Totale							31.257.900,00

Esercizio 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
DeNOx	h/anno	20,00	1.700,00	34.000,00	32.300,00	100,00	3.230.000,00
Sviluppo Piattaforma	h/anno	80,00	1.700,00	136.000,00	120.700,00	100,00	12.070.000,00
Motocicli/Ibrido/Elettrico/IoT	h/anno	7,00	6,00	42,00	10.200,00	100,00	1.020.000,00
Supporto alla Serie	h/anno	30,00	1.700,00	51.000,00	49.300,00	100,00	4.930.000,00
Gestione Progetti Cliente	h/anno	50,00	1.700,00	85.000,00	78.200,00	100,00	7.820.000,00
Progetti di ricerca	h/anno	30,00	1.700,00	51.000,00	49.300,00	100,00	4.930.000,00
Progetti di Engineering	h/anno	60,00	1.700,00	102.000,00	98.600,00	100,00	9.860.000,00
Totale							43.860.000,00

Si rammenta che relativamente alla programmazione 2014 – 2020, l'azienda è beneficiaria di un precedente Contratto di Programma firmato in data 16/11/2018 del quale si riportano i dati relativi alla determinazione della capacità produttiva. Il raffronto tra i dati dei due Contratti di Programma evidenzia un costante miglioramento in termini di capacità produttiva a regime.

Esercizio precedente l'anno di presentazione dell'istanza di accesso							
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 (in €)
Supporto alla serie	h/anno	51,00	1.708,00	87.108,00	85.400,00	85,11	7.268.394,00
Gestione progetti	h/anno	27,00	1.708,00	46.116,00	46.116,00	85,11	3.924.932,76

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

Progetti di Engineering	h/anno	31,00	1.708,00	52.948,00	52.948,00	85,11	4.506.404,28
Sviluppo Piattaforme	h/anno	105,00	1.708,00	179.340,00	170.800,00	85,11	14.536.788,00
Progetti di ricerca	h/anno	21,00	1.708,00	35.868,00	34.160,00	85,11	2.907.357,60
Totale							33.143.876,64

Esercizio a regime (2021)							
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 (in €)
Gestione Progetti Cliente	h/anno	36,00	1.708,00	61.488,00	59.780,00	101,50	6.067.670,00
Progetti di Ricerca	h/anno	24,00	1.708,00	40.992,00	37.576,00	101,50	3.813.964,00
Supporto alla serie	h/anno	96,00	1.708,00	163.968,00	93.940,00	101,50	9.534.910,00
Progetti di Engineering	h/anno	34,00	1.708,00	58.072,00	56.364,00	101,50	5.720.946,00
Sviluppo Piattaforma	h/anno	57,00	1.708,00	97.356,00	162.260,00	101,50	16.469.390,00
Totale							41.606.880,00

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di selezione 7 è **positivo**.

3.8 Criterio di Valutazione 8: Analisi delle Ricadute Occupazionali

Sulla base delle informazioni rese nel business plan, grazie all'implementazione del programma di investimenti proposto, la Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. conseguirà - nell'esercizio a regime - un incremento occupazionale complessivo pari a n. 15 ULA (di cui 3 donne).

L'azienda dichiara che il progetto di investimento prevede lo sviluppo di molteplici attività e il coinvolgimento di un numero elevato di personale con differenti abilità. Le risorse necessarie per lo svolgimento delle varie attività saranno selezionate in base al curriculum e all'esperienza maturata in Bosch con l'obiettivo di creare team di lavoro idonei ed efficienti. Contrariamente alle tendenze del Mezzogiorno, il Centro ha aumentato il livello occupazionale negli ultimi anni grazie soprattutto agli incentivi pubblici che hanno consentito di lavorare su nuovi progetti, strategicamente importanti per Bosch. La mole di attività derivanti dal nuovo progetto in oggetto, fa sì che CVIT possa aumentare il numero di dipendenti di circa 15 unità, da assumere a tempo indeterminato.

L'azienda dichiara inoltre che l'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di integrare in CVIT e riqualificare personale proveniente dal vicino stabilimento, ove è prevedibile la maggioranza di personale di sesso maschile.

Le ricadute occupazionali generabili dagli investimenti proposti, sono sintetizzabili, anche a seguito di integrazioni acquisite, come segue:

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

CENTRO STUDI COMPONENTI PER VEICOLI S.P.A.	ULA NEI DODICI MESI ANTECEDENTI LA PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA DI ACCESSO (01/01/2019 31/12/2019)	ULA NELL'ESERCIZIO A REGIME (2024)	VARIAZIONE
Dirigenti	5,00	4,00	-1,00
di cui donne	0,00	0,00	0,00
Impiegati	232,00	245,00	13,00
di cui donne	45,00	47,00	2,00
Operai	36,00	39,00	3,00
di cui donne	0,00	0,00	0,00
TOTALE	273,00	288,00	15,00
di cui donne	42,00	45,00	3,00

A seguito di richiesta di integrazioni relativa alle modalità di conseguimento dell'incremento occupazionale l'azienda ha presentato lettera a firma del rappresentante legale (Prot. AOO PS 3137/I del 22/04/2020), nella quale si evidenzia che: "il contiguo stabilimento Bosch, Tecnologie Diesel Italia (TDIT), si trova da un po' di tempo a patire un calo della produzione ed una conseguente situazione di esubero del personale, conseguenti alla riduzione degli ordini per pompe di alta pressione Diesel CP1H. Nonostante si sia attuato il passaggio a nuovi prodotti, la pompa CP4 nel settore Diesel, ed altri prodotti in diversi settori, come le pompe di bassa pressione Gear pump, i collettori di aspirazione per alimentazione Benzina, e da ultimo i componenti per i motori elettrici della E-bike, l'impiego del personale è destinato a ridursi. Tutto l'opposto invece sta accadendo in CVIT, dove si stanno espandendo le attività di calibrazione per diverse motorizzazioni e diversi clienti, e si continuano a sviluppare ed analizzare, pompe destinate al settore Commercial Vehicle. Questo richiede l'inserimento di nuova forza lavoro, sia di alto livello tecnico, e quindi assunzioni di laureati, sia di tecnici possibilmente già dotati di know-how sull'argomento. Per questo motivo, nel corso del programma di ricerca, si valuterà la possibilità di qualificare qualche tecnico dello stabilimento TDIT, destinato, in assenza di alternative a restare senza lavoro nel giro di pochi mesi."

A tal riguardo, si rammenta che l'incremento occupazionale deve riferirsi a nuove unità lavorative e, pertanto, non potrà riguardare personale attualmente in forza presso altre sedi della capogruppo. Pertanto, l'impresa ove intendesse perseguire l'incremento occupazionale nelle modalità descritte dovrà richiedere formalmente alla Regione Puglia l'attivazione di uno specifico tavolo tecnico.

Nella Sezione 6 (DSAN del dato ULA), l'impresa ha evidenziato che il dato ULA nelle sedi pugliesi relativo ai dodici mesi antecedenti la presentazione dell'istanza di accesso è di 273 unità.

L'azienda ha prodotto DSAN (prot. AOO PS GEN 3473/I del 07/05/2020) firmata digitalmente in data 06/05/2020 dal rappresentante legale attestante che i dati relativi all'incremento

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

occupazionale indicati nella domanda di accesso, sono relativi ai dipendenti in forza alla suddetta società, presente nel Comune di Modugno con due unità produttive locali e precisamente in Via delle Ortensie n.19 (sede legale) e Via degli Oleandri n. 10 (Sede operativa).

Per completezza si riportano, di seguito, gli incrementi occupazionali raggiunti da Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. relativamente ai tre precedenti Contratti di Programma sottoscritti:

1. Contratto di Programma sottoscritto in data 07/10/2013 (PO FESR 2007-20013):

MEDIA ULA			
SEDI	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2016)	INCREMENTO A REGIME
Modugno (BA)	200,08	212,38	12,3

2. Contratto di Programma sottoscritto in data 30/12/2015 (PO FESR 2007-20013):

MEDIA ULA			
SEDI	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2018)	INCREMENTO A REGIME
Modugno (BA)	216,00	229,50	13,5

3. Contratto di Programma sottoscritto in data 16/11/2018 (P.O. FESR 2014 – 2020)

MEDIA ULA			
SEDI	MEDIA U.L.A. 12 MESI ANTECEDENTI PRESENTAZIONE ISTANZA DI ACCESSO	MEDIA U.L.A. ESERCIZIO A REGIME C.D.P. (2021)	INCREMENTO A REGIME
Modugno (BA)	230,42	241,00	10,58

Pertanto, dal raffronto tra i dati relativi all'incremento occupazionale realizzato (o in corso di realizzazione) mediante i Contratti di Programma precedentemente firmati e quello previsto dalla presente Istanza, emerge che:

- i tre precedenti Contratti di Programma evidenziano un costante incremento del numero di occupati;
- il dato di partenza della presente istanza di accesso è notevolmente superiore (+32 ULA) a quello previsto (a regime) dall'ultimo Contratto di Programma firmato.

L'esito delle verifiche effettuate rispetto al criterio di selezione 8 è **positivo**.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQ5

3.9 Descrizione dell'investimento

3.9.1 Descrizione dell'investimento in Attivi Materiali

Gli investimenti proposti, pari ad € 2.600.000,00, dei quali:

- ✓ € 750.000,00 relativi alla realizzazione di "Opere murarie ed impianti", quali:
 - Costruzione cabina coibentata contenente il banco a rulli;
 - Cabina di trasformazione;
 - Impianto di condizionamento.
- ✓ € 1.850.000,00 relativi all'acquisizione di "Macchinari, Impianti Attrezzature varie e Programmi Informatici", quali:
 - Banco a rulli per motocicli;
 - Ampliamento del banco a rulli per motocicli
 - Hardware e software connesso ai banchi a rullo.

Investimenti in Attivi Materiali CVIT S.p.A.				
Tipologia spesa	Ammontare proposto	Ammontare ammissibile	Agevolazioni proposte da business plan	Agevolazioni concedibili
• Suolo aziendale	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
• Opere murarie e impianti	€ 750.000,00	€ 750.000,00	€ 112.500,00	€ 112.500,00
Costruzione in muratura per cabina coibentata contenente il banco a rulli con annesse sale per misure e sale per impianti analisi emissioni. Portone isolato per banco a rulli + portone isolato e coibentato di separazione dagli altri ambienti	€ 330.000,00	€ 330.000,00	€ 49.500,00	€ 49.500,00
Cabina di trasformazione con interruttore di media tensione, gruppo ups e distribuzione	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00
Scavo per posizionamento motori e rulli	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00
Impianti di condizionamento separati per uffici e per banco a rulli, comprendente uta e canali di distribuzione.	€ 250.000,00	€ 250.000,00	€ 37.500,00	€ 37.500,00
Impianti per rilevazione di gas, impianti per sistema di allarme antincendio, rete per trasmissione dati, adeguamento rete aria compressa	50.000,00	50.000,00	€ 7.500,00	€ 7.500,00
• Macchinari, Impianti Attrezzature varie e Programmi Informatici	€ 1.850.000,00	€ 1.850.000,00	€ 462.500,00	€ 462.500,00
Impianti				
Macchinari				
Banco a rulli per motocicli	€ 300.000,00	€ 300.000,00	€ 75.000,00	€ 75.000,00
Ampliamento del banco a rulli per motocicli per permettere le prove dei veicoli elettrici, con comando dei rulli indipendente	€ 900.000,00	€ 900.000,00	€ 225.000,00	€ 225.000,00
Attrezzature				
Strumentazione per monitorare il funzionamento dei veicoli e le relative emissioni	€ 400.000,00	€ 400.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

Hardware				
Quadro di controllo per la gestione del banco a rulli	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 37.500,00	€ 37.500,00
Software				
Software di gestione del banco a rulli e delle misure nei test	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00
Totale investimenti in attivi materiali	€ 2.600.000,00	€ 2.600.000,00	€ 575.000,00	€ 575.000,00

In conclusione, l'ammontare ammissibile relativo agli investimenti in attivi materiali è pari ad **€ 2.600.000,00**, a fronte di un importo di spesa previsto di pari importo.

Relativamente agli investimenti in Attivi Materiali, per la determinazione delle agevolazioni concedibili sono stati rispettati i parametri previsti per le Grandi imprese dall'art. 18 comma 2 del Regolamento regionale n. 17/2014 e dall'art. 11 comma 2 dell'Avviso Contratti di Programma:

- le agevolazioni relative alle spese per "opere murarie e assimilate", di cui all'art. 19, comma 2, lettera b), sono previste nel limite del 15%.
- le agevolazioni relative alle spese per "macchinari, impianti e attrezzature varie", di cui all'art. 19, comma 2, lettera c), sono previste nel limite del 25%.

SINTESI INVESTIMENTI ATTIVI MATERIALI CVIT S.p.A.			AGEVOLAZIONI		
Tipologia Spesa	Investimento Proposto riclassificato (€)	Investimento Ammesso riclassificato (€)	Agevolazioni Richieste (€)	Agevolazioni Concedibili (€)	Intensità Agevolazione
Suolo aziendale	0,00	0,00	0,00	0,00	--
Opere murarie e assimilate	€ 750.000,00	€ 750.000,00	€ 112.500,00	€ 112.500,00	15%
Macchinari, Impianti Attrezzature varie e Programmi Informatici	€ 1.850.000,00	€ 1.850.000,00	€ 462.500,00	€ 462.500,00	25%
Acquisto di brevetti, licenze, know how e conoscenze tecniche non brevettate	0,00	0,00	0,00	0,00	--
TOTALE	€ 2.600.000,00	€ 2.600.000,00	€ 575.000,00	€ 575.000,00	23,59%

Le agevolazioni in Attivi Materiali, richieste e concedibili, ammontano complessivamente ad **€ 575.000,00**, a fronte di un investimento ammissibile di **€ 2.600.000,00**.

La spesa proposta si ritiene in questa sede interamente ammissibile, fermo restando che in sede di progetto definitivo, sarà puntualmente verificata la congruità, la pertinenza e l'ammissibilità di ciascuna voce di spesa, a fronte della presentazione dei preventivi, computi metrici e lay out esplicativi anche dei beni agevolati con il precedente CdP. Il computo metrico, relativo alle opere murarie, dovrà essere redatto in maniera puntuale, dettagliata e con indicazione chiara delle quantità; lo stesso dovrà essere redatto facendo riferimento al

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

Prezziario della Regione Puglia vigente; in modo particolare, si richiede che per ciascuna voce riportata nel computo metrico sia inserito il codice di riferimento e la descrizione tratta dal Prezziario Regionale ed il relativo costo. In caso di voci di spesa non incluse nel Prezziario Regionale, si dovrà procedere alla redazione di specifica "analisi nuovi prezzi" secondo le modalità riconosciute e ritenute valide dalla normativa di settore.

3.9.2 Descrizione dell'investimento in R&S

Si evidenzia che, per l'esame del progetto di ricerca, data la particolarità e complessità dell'iniziativa proposta, ci si è avvalsi della consulenza di un esperto (docente universitario) che ha espresso una valutazione del progetto di R&S in fase di accesso.

Descrizione sintetica del progetto di R&S

Il Programma di investimenti riguarda l'ampliamento di unità produttive esistenti (fattispecie "b" dell'articolo 6 comma 1 dell'Avviso), e si concretizza in 4 Obiettivi Realizzativi (OR):

- OR1: progettazione e realizzazione di pompe di alta pressione per applicazioni commerciali e realizzazione di un prototipo per sviluppare il concetto di regolazione basato su un sistema CVT;
- OR2: ulteriore sviluppo del sistema di post-trattamento per la riduzione degli NOx;
- OR3: calibrazione di motocicli per conformità alle normative EURO 5 ed EURO 6 e supporto allo sviluppo di motorizzazioni a benzina, ibride ed elettriche;
- OR4: acquisizione ed elaborazione di dati provenienti da veicoli sul campo, al fine di realizzare un miglioramento della progettazione, controllo della qualità, diagnosi predittiva e applicazioni IoT.

Da quanto riportato nella documentazione, gli investimenti sono, dal punto di vista complessivo, quasi equamente ripartiti tra RI e SS, mentre dal punto di vista della distribuzione puntuale sugli OR tra le due tipologie si evincono significative differenze, motivate dal diverso tipo di attività previste in ogni OR e, in generale, coerenti con le differenti esigenze di ricerca e di sviluppo.

In particolare, considerando le spese di personale, che rappresentano senz'altro la parte più rilevante dell'investimento (come atteso, vista la tipologia del Progetto e anche la natura stessa di CVIT, società che ha per oggetto lo svolgimento di attività di R&S e la progettazione prototipale di applicazioni elettroniche) per un totale di euro 9.600.000,00, si riscontra che l'OR1 e l'OR2, che sono dedicati allo sviluppo di tecnologie e soluzioni in continuità con il core business di CVIT, sono giustamente e decisamente sbilanciati su SS, e viceversa per l'OR3 e l'OR4, che rappresentano la parte più innovativa e in cui le attività di ricerca industriale devono effettivamente essere preponderanti. Dall'analisi dettagliata riportata nei

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

prossimi paragrafi si può quindi confermare che il programma di investimenti in RI e SS risulta ben supportato dall'allocazione delle risorse, e di conseguenza che esso risulta solido e ben strutturato dal punto di vista tecnico-economico.

Nello specifico:

- l'OR1, le cui attività sono relative allo sviluppo di pompe ad altissima pressione ed elevata affidabilità per la classe medium duty di veicoli commerciali, e all'introduzione di un nuovo sistema di controllo della pressione basato su un trasmissione di tipo CVT, prevede che la maggior parte del personale in esso coinvolto sia destinato ad attività di SS (12 collaboratori), mentre una parte decisamente inferiore di risorse umane verrà destinata alle attività di RI (2 collaboratori).
- l'OR2 è orientato sullo sviluppo di un sistema già in qualche modo maturo (dispositivi di riduzione delle emissioni di NOx), con l'obiettivo di ottimizzarlo e semplificarlo, aumentandone l'efficienza di conversione ed ottenendo anche una riduzione della CO₂. Il personale coinvolto in tale OR è quindi coerentemente tutto dedicato ad attività di SS (16 collaboratori)
- l'OR3 e l'OR4, che come detto allargano l'ambito di attività di CVIT nel settore dei motocicli e delle motorizzazioni ibride e elettriche, e introducono nuove tecnologie in ambito IoT, prevedono l'impiego di risorse umane esclusivamente per attività di RI (rispettivamente 20 e 6 collaboratori). Una nota e una richiesta di verifica/approfondimento in vista dell'eventuale presentazione del progetto finale è legata alla trasformazione del banco a rulli prevista nell'OR3, che presumibilmente dovrebbe prevedere che una parte dell'investimento di risorse umane sia allocata su attività di Sviluppo Sperimentale.

Tolte le spese generali e gli altri costi di esercizio, che tra RI e SS ammontano a euro 2.220.000,00 (pari al 17,8% delle spese ammissibili per Ricerca e Sviluppo, rispettando quindi quanto previsto dall'art. 74 comma 2 del Regolamento Regionale del 30/9/2014 n. 17) e che risultano, in particolare per gli altri costi di esercizio, coerenti con le attività previste dal Progetto, rimane, rispetto al valore complessivo degli investimenti in R&S (pari a euro 12.450.000,00, come detto), un budget di euro 630.000,00 che viene così allocato:

- Strumentazione e attrezzature: euro 130.000,00 per RI e euro 280.000,00 per SS, considerando la probabile quota di ammortamento (a fronte di acquisto di beni per euro 470.000,00 e euro 1.000.000,00 rispettivamente);
- Consulenze e servizi equivalenti: euro 220.000,00 per RI (consulenze da attivare presso il Politecnico e l'Università di Bari).

Anche rispetto a queste voci di spesa il Progetto appare ben impostato ed equilibrato, in quanto gli importi previsti dovrebbero consentire di supportare le attività del personale

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

impiegato e di raggiungere quindi i risultati previsti. Una nota in vista dell'eventuale presentazione del progetto definitivo riguarda le consulenze previste con il Politecnico e l'Università di Bari. Le stesse andranno meglio dettagliate, descrivendo se possibile gli ambiti scientifici e i gruppi di ricerca coinvolti, ed anche chiarendo il valore aggiunto di tali collaborazioni. Inoltre, l'importo destinato a tale voce risulta in prima analisi limitato rispetto al valore complessivo degli investimenti, e dei corrispondenti aiuti, anche tenendo conto del fatto che, in particolare per l'OR3 e l'OR4, CVIT dovrà affrontare problematiche nuove e confrontarsi con tecnologie di frontiera.

Rilevanza e potenziale innovativo del progetto di R&S.

Il progetto sottoposto in risposta all'Avviso per la presentazione di progetti promossi da grandi imprese ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento regionale della Puglia n. 17 del 30 settembre 2014 presenta contenuti innovativi significativi e strategici in termini di impatto sul posizionamento competitivo del proponente e sul rafforzamento della competitività dell'intero sistema produttivo regionale. La proposta coniuga infatti le competenze e le conoscenze pregresse del proponente con l'uso di nuove tecnologie, oltre ad ampliare gli ambiti di intervento di CVIT verso altri mercati (motocicli e veicoli ibridi ed elettrici) e a diversificare le attività di ricerca e sviluppo del centro orientandole su tecnologie di frontiera quali IoT e connettività, che costituiranno elementi centrali per rimanere competitivi anche rispetto a nuovi player che si stanno proponendo come possibili alternative rispetto agli OEM tradizionali nel settore automotive, quali Google, Microsoft, Tesla.

Considerando la posizione di CVIT rispetto alla casa madre Bosch, il contenuto innovativo della proposta, oltre ad essere consistente e ben descritto, rappresenta un elemento chiave per garantire che il Centro mantenga e rafforzi la propria competitività, sia economicamente che in termini di know-how e di strumentazione ed attrezzature, e possa quindi rappresentare un partner su cui Bosch continui ad investire e al quale anzi possano essere affidati nuovi progetti e attività in ambiti diversi rispetto al core-business legato ai sistemi common-rail per applicazioni su motori Diesel.

Inoltre, come ben evidenziato nella documentazione consegnata dal proponente (vedi sezione 11 del Business Plan), l'effetto di incentivazione del finanziamento è un elemento determinante rispetto a quanto evidenziato sopra: la possibilità di poter sviluppare nuove competenze e di potersi dotare di know-how e di tecnologie in aree strategiche anche rispetto alla competizione "interna" al Gruppo Bosch, con un investimento limitato grazie agli aiuti economici previsti dall'Avviso, permetterà a CVIT di mantenere una posizione di primo piano non solo nel comparto delle pompe Diesel (che, inevitabilmente, sta subendo e subirà una contrazione, in particolare nel settore delle *passenger car*), ma anche nell'ottica di posizionarsi come centro di eccellenza in altri ambiti e settori, rispetto ai quali Bosch potrà in futuro valorizzare il contributo di CVIT.

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Infine, come già evidenziato nella scheda di valutazione relativa alla rilevanza e al potenziale innovativo, in vista dell'eventuale progetto definitivo il proponente dovrebbe approfondire due elementi inerenti il contenuto innovativo della proposta, ovvero la quantificazione dei risultati attesi e le misure che si intende adottare per la loro validazione, sia in termini di prototipi o dimostratori, che rispetto ai test e alle procedure atte a verificare il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto, anche in termini quantitativi.

Esperienza maturata dal Soggetto Proponente in materia di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, svolta in collaborazione con Università e Centri di ricerca negli ultimi 5 anni

Dalla documentazione presentata si rileva che il proponente ha collaborato e collabora con le Università del territorio. Vengono citati l'accordo stipulato con il Politecnico di Bari con l'obiettivo di organizzare un laboratorio pubblico-privato in ambito meccatronico, la tutorship e la supervisione, anche con periodi di attività di studio e di ricerca all'interno di CVIT, di tesi di laurea e percorsi di dottorato con studenti e dottorandi delle Università del Salento e di Bari e l'organizzazione congiunta di Summer School su tematiche relative al settore automotive, per laureandi e laureati provenienti da Università pugliesi.

Sul sito del Politecnico di Bari (<https://terzamissione.poliba.it/convenzioni-e-progetti-di-ricerca-industriale>) sono poi presenti i riferimenti ai seguenti progetti di ricerca industriale relativamente agli ultimi 5 anni:

- Contratto di consulenza e ricerca con BoschCVIT: "Prove di caratterizzazione meccanica a compressione su materiali metallici" - DMMM Prof. Galietti, 18/6/2015-31/12/2016;
- Contratto di ricerca con CVIT - Centro Studi Componenti per Veicoli per "Studio sperimentale del coefficiente di attrito per accoppiamenti lubrificati in olio" - Prof. Carbone – DMMM, 25/6/2018-31/12/2019;
- Contratto con CVIT per la fornitura di un servizio "Ottimizzazione della geometria di superfici microstrutturate al laser, per riduzione attrito e usura in componenti common-rail" - Prof. Giuseppe Carbone – DMMM, 13/4/2018-31/12/2019;
- Contratto Centro Studi per Veicoli S.p.A. "Misura sperimentale del coefficiente di attrito, per accoppiamenti lubrificati in gasolio" - Prof. Giuseppe Carbone – DMMM, 20/2/2018-31/12/2019;
- Contratto di ricerca attuativo con CVIT per "Air Separation Techniques to Reduce Engine NOx Emissions - DMMM Prof. Sergio Mario CAMPOREALE, 2/9/2016-31/12/2019;
- Contratto di consulenza/ricerca con CVIT inerente allo "Studio del Processo di Fabbricazione di Componenti in Peek" (DMMM Prof. R. SPINA), 24/11/2016-30/6/2019;
- Contratto di consulenza/ricerca con CVIT per "Fabbricazione e caratterizzazione del comportamento tribologico di superfici microstrutturate al laser" - DMMM Prof. Giuseppe CARBONE, 5/10/2016-31/12/2019;

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- Contratto di Ricerca c/terzi - Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. – Prof. Cupertino, 21/11/2014-31/12/2017.

Le attività indicate nella documentazione prodotta e la documentazione presente in rete permettono senz'altro di affermare, come del resto era ipotizzabile vista la natura di CVIT, che il soggetto proponente ha maturato una notevole e comprovata esperienza nello svolgimento di attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in collaborazione con Università e Centri di Ricerca, anche e in particolare negli ultimi 5 anni. Inoltre, i contratti di ricerca di cui al precedente elenco sono quasi tutti relativi all'ambito di cui agli OR1 e OR2, a ulteriore dimostrazione del contenuto innovativo delle attività di ricerca e sviluppo che verranno realizzate durante il progetto.

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.

Il proponente dichiara che la produzione di quota parte dell'energia elettrica necessaria per il funzionamento della struttura verrà prodotta da fonti rinnovabili, utilizzando un impianto fotovoltaico posto sulla copertura dell'edificio (vedi "Standard Sezione 5a ETNLQG5"). Non si quantifica però l'entità di tale contributo.

Nessun altro impatto diretto risulta evidenziato nella documentazione rispetto al processo "produttivo" (o, meglio, tenendo conto della natura delle attività di CVIT, rispetto ai processi utilizzati nelle attività di ricerca e sviluppo sperimentale che permettano di arrivare a prototipi, dimostratori, ...), mentre potrebbe essere rilevante l'impatto sulla riduzione delle emissioni inquinanti in aria grazie allo sviluppo del sistema DNOX (anche se lo stesso, per poter essere immesso sul mercato, deve rispondere ai limiti di cui alle normative di omologazione, quindi non presenterebbe, o almeno non risultano evidenziati nel progetto, effetti che vadano oltre ai "vincoli imposti per legge"). Inoltre, anche il banco a rulli e le attività ad esso correlate per il supporto allo sviluppo di motocicli che rispettino le normative Euro 5 ed Euro 6, e di veicoli ibridi ed elettrici, avranno un impatto indiretto sulla qualità dell'aria, che non è però direttamente imputabile al Progetto, quanto appunto alle normative europee che imporranno vincoli sempre più stringenti sia in termini di emissioni inquinanti che di CO₂.

Richiesta di premialità (art. 11 dell'Avviso comma 5).

La premialità viene richiesta sulla base della fattispecie di cui all'art. 73 comma 5, condizione II. Il proponente dichiara infatti che lo stesso "prevede di pubblicare i risultati delle attività di ricerca, tramite partecipazione a congressi, pubblicazioni, tesi di laurea e dottorati di ricerca".

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Vista anche l'entità del contributo premiale, il fatto di rendere pubblici i risultati potrebbe forse non limitarsi alla partecipazione a congressi e tesi di laurea/dottorato, ma potrebbe estendersi a SW open-source, database accessibili a tutti gli interessati, algoritmi di controllo disponibili in forma aperta ai clienti, documentazione "pubblica" e dettagliata che li descriva. Relativamente alle tesi di laurea e di dottorato andrebbe comunque chiarito se verranno effettivamente rese pubbliche da "subito" e se i dati più sensibili verranno riportati su tali documenti, o se si prevede di normalizzare i risultati quantitativi, escludere gli elementi più innovativi, prima della loro pubblicazione. Inoltre, sarebbe opportuno chiarire a priori di chi sarà la "proprietà" di eventuali risultati ottenuti durante lo svolgimento di tali tesi, dell'Università, del laureando/dottorando, di CVIT?

Ovvero, che tipo di convenzioni sono previste con l'ente di ricerca da questo punto di vista per il trasferimento della proprietà intellettuale?

Questi elementi potrebbero essere approfonditi nella documentazione che verrà eventualmente presentata per il progetto definitivo.

A tal riguardo, si rammenta che dovranno essere chiaramente indicati i risultati acquisibili a valle dell'intervento, la cui proprietà deve rimanere in testa al soggetto beneficiario del contributo.

Eventuali indicazioni per il Soggetto Proponente utili al fine di predisporre correttamente l'eventuale progetto definitivo

- Occorre approfondire l'aspetto della trasformazione del banco a rulli di cui all'OR3, che presumibilmente dovrebbe prevedere che una parte dell'investimento di risorse umane sia allocata su attività di Sviluppo Sperimentale.
- Nella stessa sezione si è anche evidenziato come le consulenze previste con il Politecnico e l'Università di Bari andranno meglio dettagliate, descrivendo le attività che tali enti svolgerebbero a fronte dell'importo previsto per la loro consulenza, gli ambiti scientifici e i gruppi di ricerca coinvolti, ed anche chiarendo come le stesse attività risultino strategiche e "necessarie" ai fini dell'efficace svolgimento del Progetto (e rivedendo eventualmente al rialzo l'importo ad esse dedicato).
- Un altro elemento, evidenziato nella sezione "1. Rilevanza e potenziale innovativo della proposta" riguarda la descrizione quantitativa dei risultati attesi, e le corrispondenti modalità di verifica e validazione, sia in termini di prototipi o dimostratori, che rispetto ai test e alle procedure atte a verificare il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto, anche in termini quantitativi.
- Infine, come riportato nella sezione 4 relativa alla premialità, il soggetto proponente potrebbe contestualizzare meglio le modalità di pubblicazione e di ampia diffusione degli stessi, estendendone se possibile i contesti e le tipologie. In particolare, vista anche l'entità del contributo premiale, il fatto di rendere pubblici i risultati potrebbe forse non limitarsi alla partecipazione a congressi e tesi di laurea/dottorato, ma

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

potrebbe estendersi a SW open-source, database accessibili a tutti gli interessanti, algoritmi di controllo disponibili in forma aperta ai clienti, documentazione “pubblica” e dettagliata che li descriva.

- Relativamente alle tesi di laurea e di dottorato andrebbe comunque chiarito se verranno effettivamente rese pubbliche da “subito” e se i dati più sensibili verranno riportati su tali documenti, o se si prevede di normalizzare i risultati quantitativi, escludere gli elementi più innovativi, prima della loro pubblicazione. Inoltre, sarebbe opportuno chiarire a priori di chi sarà la “proprietà” di eventuali risultati ottenuti durante lo svolgimento di tali tesi. Dell’Università, del laureando/dottorando, di CVIT? Ovvero, che tipo di convenzioni sono previste con l’ente di ricerca da questo punto di vista per il trasferimento della proprietà intellettuale?
- Il proponente dichiara che la produzione di quota parte dell’energia elettrica necessaria per il funzionamento della struttura verrà prodotta da fonti rinnovabili, utilizzando un impianto fotovoltaico posto sulla copertura dell’edificio (vedi “Standard Sezione 5a ETNLQG5”). Occorre quantificare però l’entità di tale contributo.

Giudizio finale complessivo

Il giudizio in merito alla valutazione tecnico-economica del programma di investimenti in Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale è molto buono, in quanto gli investimenti previsti appaiono coerenti con le finalità del progetto, e le attività di ricerca e sviluppo che si intende realizzare consentiranno di incrementare significativamente il vantaggio competitivo di CVIT e di consolidare il suo posizionamento sul mercato, in particolare rispetto alla casa madre Bosch.

In vista della redazione dell’eventuale progetto definitivo si suggerisce al proponente di tenere conto delle osservazioni di cui al punto 5.

Nella seguente tabella è riportato il dettaglio degli investimenti in R&S proposti ed ammissibili.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

Investimenti in R&S - CVIT S.p.A.				
Tipologia spesa	Ammontare Proposto	Ammontare Ammissibile	Agevolazione richiesta	Agevolazione concedibile
	(€)	(€)		
Ricerca industriale				
Personale	€ 4.850.000,00	€ 4.850.000,00	€ 3.152.500,00	€ 3.152.500,00
Strumentazione ed attrezzature	€ 130.000,00	€ 130.000,00	€ 84.500,00	€ 84.500,00
Consulenze e servizi equivalenti	€ 220.000,00	€ 220.000,00	€ 143.000,00	€ 143.000,00
Spese generali inerenti al progetto	€ 910.000,00	€ 910.000,00	€ 591.500,00	€ 591.500,00
Altri costi di esercizio	€ 150.000,00	€ 150.000,00	€ 97.500,00	€ 97.500,00
Totale spese per ricerca industriale	€ 6.260.000,00	€ 6.260.000,00	€ 4.069.000,00	€ 4.069.000,00
Sviluppo Sperimentale				
Personale	€ 4.750.000,00	€ 4.750.000,00	€ 1.900.000,00	€ 1.900.000,00
Strumentazione ed attrezzature	€ 280.000,00	€ 280.000,00	€ 112.000,00	€ 112.000,00
Consulenze e servizi equivalenti	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Spese generali inerenti al progetto	€ 910.000,00	€ 910.000,00	€ 364.000,00	€ 364.000,00
Altri costi di esercizio	€ 250.000,00	€ 250.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00
Totale spese per sviluppo sperimentale	€ 6.190.000,00	€ 6.190.000,00	€ 2.476.000,00	€ 2.476.000,00
TOTALE R&S	€ 12.450.000,00	€ 12.450.000,00	€ 6.545.000,00	€ 6.545.000,00

In conclusione, l'ammontare ammissibile relativo agli investimenti in R&S è pari ad € **12.450.000,00** (di cui € 6.260.000,00 in Ricerca Industriale e € 6.190.000,00 in Sviluppo Sperimentale) a fronte di un importo di spesa previsto di pari importo.

Si rileva, inoltre, che, in relazione al programma di investimenti in R&S, la somma delle spese generali e degli altri costi di esercizio rientra nel limite massimo ammissibile del 18% secondo quanto previsto dall'art. 8 comma 7 dell'Avviso CdP.

Si evidenzia, infine, che le agevolazioni afferenti alle spese per Ricerca e Sviluppo, in considerazione della maggiorazione richiesta ai sensi dell'art. 11 comma 6, lettera b) dell'Avviso CdP: "i risultati del progetto sono ampiamente diffusi attraverso conferenze, pubblicazioni, banche dati di libero accesso o software open source o gratuito", sono state correttamente calcolate e risultano richieste e concedibili entro il limite previsto.

Si segnala che le agevolazioni afferenti alle spese per Ricerca e Sviluppo, in ragione della maggiorazione richiesta, risultano richieste e concedibili entro il limite previsto e risultano correttamente calcolate (art. 11 dell'Avviso CdP).

Inoltre, le agevolazioni concedibili per gli investimenti in R&S promossi dalle grandi imprese - compresa la maggiorazione - non superano i limiti previsti dall'art. 2, comma 5, dell'Avviso CdP, per impresa e per progetto:

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale

Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- Euro 20 milioni per attività di Ricerca Industriale;
- Euro 15 milioni per attività di Sviluppo Sperimentale.

Relativamente al progetto proposto in R&S, per la determinazione delle agevolazioni concedibili sono stati rispettati i parametri previsti per le Grandi imprese dall'art. 73 comma 3 del Regolamento regionale n. 17/2014 e dall'art. 11 comma 5 dell'Avviso Contratti di Programma:

- 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%.

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

4. Prescrizioni/indicazioni per fase successiva

Si rileva la necessità di segnalare all'impresa proponente, con la comunicazione di esito positivo che, in sede di redazione del progetto definitivo, dovrà necessariamente attenersi a quanto di seguito riportato:

❖ **Prescrizioni relative agli investimenti in Attivi Materiali**

Si prescrive che in sede di progetto definitivo l'azienda fornisca preventivi dettagliati, al fine di valutare la congruità delle spese.

❖ **Prescrizioni relative al progetto di R&S e al potenziale innovativo.**

I seguenti aspetti devono essere meglio contestualizzati e in chiariti per rendere più solido e consistente l'eventuale progetto definitivo riguardano:

- OR1. La riduzione della CO₂ a cui si fa riferimento dovrebbe principalmente derivare dalla possibilità di ottimizzare la combustione grazie ad una pressione di iniezione più elevata e dal controllo a velocità variabile della pompa. I benefici da questo punto di vista devono essere quantificati.
- OR2. Anche in questo caso, i benefici in termini di riduzione delle emissioni di NOx devono essere quantificati, così come gli effetti attesi sulla riduzione della CO₂. I primi sono direttamente legati all'efficienza di conversione del sistema DNOX, mentre i secondi sono in qualche modo un "effetto secondario", che andrebbe esplicitato oltre che quantificato.
- OR3. E' necessario chiarire la parte relativa ai propulsori ibridi ed elettrici, ed in particolare come il banco a rulli per veicoli a due ruote possa essere "esteso" ad applicazioni a quattro ruote (e quindi a veicoli di tipo *Passenger Car*, anche ibridi ed elettrici, che oltretutto necessitano, in alcune configurazioni, di rulli motorizzati sui due assi, anteriore e posteriore – per testare veicoli 4WD con un assale elettrico), e soprattutto che tipo di attività di ricerca verrebbero realizzate per rendere competitivo CVIT in questo specifico ambito, sia dal punto di vista di possibili componenti da immettere sul mercato che dell'offerta di servizi orientati specificamente a veicoli ibridi o elettrici.
- OR4. Per poter meglio apprezzare il contributo di questo OR rispetto alla "trasferibilità" industriale occorre definire meglio quali soluzioni tra quelle elencate saranno effettivamente oggetto del presente progetto, ovvero se si intendono effettivamente realizzare prototipi e/o dimostratori di tutte le soluzioni proposte, o se ci si intende concentrare solo su alcuni di essi (ottimizzazione della progettazione della pompa ad alta pressione basata sull'analisi di dati misurati durante il suo utilizzo

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQGS

a bordo del veicolo, manutenzione predittiva e diagnostica di pompe ad alta pressione basata su utilizzo di informazioni provenienti dai sensori a bordo del veicolo, elaborazione di dati provenienti da sensori, posizionati in un centro cittadino, o in un parcheggio, o in una coltivazione, per l'ottimizzazione del traffico, la riduzione del tempo trascorso alla ricerca di un parcheggio, l'utilizzo ottimale di acqua e fertilizzanti).

Un elemento di carattere generale che dovrebbe essere introdotto nell'eventuale progetto definitivo è la descrizione dei dimostratori o dei prototipi che devono essere sviluppati nei vari OR e/o delle attività previste per la validazione dei risultati ottenuti:

- prototipo di pompa ad altissima pressione ed elevata affidabilità, e sua validazione (in termini di pressioni di esercizio e durata), per l'OR1;
- prototipo di sistema DNOX e validazione delle prestazioni attese in termini di efficienza di conversione per OR2;
- prototipo di sistema di controllo e di calibrazione semi-automatica per motocicli compliant con normative EURO 5/EURO 6 e validazione delle prestazioni attese; dimostrazione delle soluzioni di service e supporto allo sviluppo di motorizzazioni ibride ed elettriche per OR3;
- prototipo di centralina "connessa" (con tecnologia 5G?) e di sistema di analisi dati su cloud; prototipo di sistema diagnostico che si basi su tali tecnologie; prototipo di sistema per la razionalizzazione del traffico; prototipo di sistema di ottimizzazione dell'uso di acqua e fertilizzanti per applicazioni agroindustriali connesse e basate su IoT, e tutte le corrispondenti attività di validazione previste, per OR4.

Infine, sempre in riferimento all'art. 75 comma 2 del citato regolamento, il progetto definitivo dovrebbe introdurre elementi utili per verificare la rispondenza dei risultati conseguiti alle normative nazionali e internazionali, che sono particolarmente severe poiché si applicano al settore automotive.

Inoltre, è necessario:

- approfondire l'aspetto della trasformazione del banco a rulli di cui all'OR3, che presumibilmente dovrebbe prevedere che una parte dell'investimento di risorse umane sia allocata su attività di Sviluppo Sperimentale.
- dettagliare le consulenze previste con il Politecnico e l'Università di Bari andranno meglio dettagliate, descrivendo le attività che tali enti svolgerebbero a fronte dell'importo previsto per la loro consulenza, gli ambiti scientifici e i gruppi di ricerca coinvolti, ed anche chiarendo come le stesse attività risultino strategiche e "necessarie" ai fini dell'efficace svolgimento del Progetto (e rivedendo eventualmente al rialzo l'importo ad esse dedicato).

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- presentare una descrizione quantitativa dei risultati attesi, e le corrispondenti modalità di verifica e validazione, sia in termini di prototipi o dimostratori, che rispetto ai test e alle procedure atte a verificare il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto, anche in termini quantitativi.
- Il proponente dichiara che la produzione di quota parte dell'energia elettrica necessaria per il funzionamento della struttura verrà prodotta da fonti rinnovabili, utilizzando un impianto fotovoltaico posto sulla copertura dell'edificio (vedi "Standard Sezione 5a ETNLQG5"). Occorre quantificare perciò l'entità di tale contributo.

❖ **Prescrizioni "Autorità Ambientale della Regione Puglia"**

1. Valutazione di Impatto Ambientale:

Sebbene il tecnico incaricato dall'istante dichiari che "*l'iniziativa del soggetto proponente non rientra nell'ambito di applicazione della LR 12 aprile 2001, n. 11 e ss.mm.ii. e del D.Lgs. n. 152/06 e ss. mm. ii. in quanto l'intervento non è riconducibile alle opere di cui agli allegati A1, A2, A3 e B1, B2, B3*", dalle informazioni rinvenute nella Sezione 5a l'Autorità Ambientale rileva che "il Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A. di Modugno, è una delle sedi Bosch in Italia e uno dei più rilevanti centri di competenza mondiale nella ricerca e sviluppo della divisione Diesel di Bosch GmbH; il Centro si occupa di ricerca ed engineering su motori e veicoli e di sviluppo e progettazione di pompe ad alta pressione per i sistemi di iniezione diretta Diesel Common Rail che la Bosch fornisce alla maggior parte dei produttori di veicoli mondiali."

Altresì, "l'obiettivo realizzativo 3" della proposta di investimento prevede la "*calibrazione di motocicli per conformità alle normative EURO 5 ed EURO 6 e sviluppo di motorizzazioni a benzina, ibride ed elettriche*", e, nel Business Plan, si rileva l'acquisto di un banco a rulli per motocicli, ad ampliamento del banco a rulli esistente per permettere le prove dei veicoli elettrici, con comando dei rulli indipendente. Sempre nell'obiettivo 3 è previsto che, "*la calibrazione dei motocicli per raggiungere la conformità alle nuove normative Euro5 ed Euro6 sarà la prima attività da pianificare sul nuovo banco a rulli; questo consentirà a CVIT di essere il primo centro Bosch dotato di attrezzature e competenze in tale ambito, di essere competitivi rispetto alla concorrenza, attirando l'interesse di molte case costruttrici di motocicli.*"

Pertanto, l'Autorità Ambientale ritiene che l'attività di Centro Studi Componenti per Veicoli possa tipologicamente ricadere nelle fattispecie di cui all'Allegato IV del D.Lgs.152/06:

- al Punto 3 lettera g) "*impianti di costruzione e montaggio di auto e motoveicoli e costruzioni dei relativi motori; impianti per la costruzione e riparazione di aeromobili; costruzione di materiale ferroviario e rotabile che superino 10.000 m2 di superficie impegnata o 50.000 m3 di volume*"

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

- ed al Punto 8 lettera d) *“banchi di prova per motori, turbine, reattori quanto l'area impegnata supera i 500 m2”.*

Il proponente non ha fornito informazioni circa ampiezza e volume totale dello stabilimento e ampiezza totale dei banchi a rulli.

In merito alle soglie di riferimento, il D.M. n. 52 del 30/03/2015 "Linee Guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle Regioni e delle Province Autonome", ha fornito integrazioni per i criteri tecnico-dimensionali e localizzativi utilizzati per la fissazione delle soglie già stabilite nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.lgs.152/2006 e, nello specifico, le ha ridotte del 50% in presenza di almeno una delle condizioni individuate nelle Linee Guida stesse.

Altresì, ove nella scheda 5 viene richiesto di indicare il potenziale produttivo dell'intero impianto in termini di materie prime utilizzate e prodotti finiti, il tecnico incaricato dichiara che *“si tratta di Centro di Progettazione e Sperimentazione in cui non vi è utilizzo di materie prime e produzione di prodotti finiti se non nelle quantità necessarie alla Sperimentazione”* e che *“non si prevedono cicli produttivi da installare e/o modificare”*. L'Autorità Ambientale non comprende se tale affermazione sia da riferirsi alla totalità delle attività svolte nel Centro Studi Componenti per Veicoli.

Pertanto, dovrà esser cura del proponente, nelle successive fasi istruttorie, effettuare una approfondita analisi in merito all'applicabilità della normativa in campo di Valutazione di Impatto Ambientale, avendo cura di fornire tutte le succitate informazioni, anche in riferimento alle previsioni del succitato D.M. n. 52 del 30/03/2015.

2. Altre prescrizioni di carattere ambientale:

L'Autorità Ambientale **ritiene l'iniziativa nel suo complesso sostenibile** a condizione che, come dichiarato dal proponente,

- 1) si concretizzi l'attività di Sviluppo Sperimentale del sistema di riduzione degli NOx, ottimizzando e semplificando i dispositivi di riduzione delle emissioni di NOx, aumentandone l'efficienza di funzionamento con riduzione delle emissioni di CO₂.
- 2) L'investimento venga effettuato in un officio già esistente.

L'Autorità Ambientale prescrive inoltre che:

- ✓ venga redatto un audit energetico per l'intero stabilimento per individuare i centri di consumo energetico e pianificare la gestione dell'energia;
- ✓ qualora possibile, venga ampliato l'impianto fotovoltaico già presente, di una potenza congrua ai consumi energetici valutati in sede di audit energetico.
- ✓ venga adottato un sistema di gestione ambientale (EMAS o ISO 14001 ecc.);
- ✓ i nuovi macchinari ed attrezzature siano a basso consumo energetico e basso impatto ambientale.

Al fine di procedere con le successive fasi istruttorie, l'Autorità Ambientale richiede che sia data evidenza del recepimento delle prescrizioni contenute nella presente Scheda di

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Valutazione della Sostenibilità Ambientale all'interno di tutti gli elaborati progettuali presentati nelle successive fasi.

Qualora le prescrizioni richieste non siano tecnicamente possibili, l'Autorità Ambientale richiede di sostanziare con adeguate valutazioni le cause ostative al loro recepimento.

All'interno dell'osservazione degli effetti attesi dalla programmazione PO-FESR 2014-2020 sulle diverse tematiche ambientali, per consentire all'Autorità Ambientale di popolare gli indicatori del Sistema di Monitoraggio Ambientale come previsto dal Rapporto Ambientale della VAS del PO FESR, si richiama l'obbligo dell'istante alla compilazione del Catasto Informatizzato delle Emissioni Territoriali (CET) della Regione Puglia, residente presso il sito Internet www.cet.arpa.puglia.it/, come da DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 dicembre 2009, n. 2613 (BURP n. 15 del 25/01/2010).

❖ Prescrizioni relative alla Cantierabilità

- Relativamente all'edificio BAR 303 - FOGLIO 7, PTC 914, SUB 4 si evidenzia che nella rappresentazione grafica prodotta dall'azienda sembrerebbe nella disponibilità di CVIT solo una parte del fabbricato denominato BAR 303; pertanto, deve essere individuata la planimetria di intervento con una indicazione puntuale delle quote di massimo ingombro della zona interessata;
- Relativamente all'edificio BAR 201 FOGLIO 7, PTC 776, SUB 14 (TESTING AREA) costituita da una superficie di 1500 mq posta a piano terra, all'interno dell'edificio denominato BAR 201, costituito da un P.Terra, P.Primo e Secondo, così come rappresentato nella planimetria catastale, dalla descrizione dell'azienda sembrerebbe che solo una parte del fabbricato denominato BAR 201, sarà oggetto d'iniziativa, pertanto deve essere individuata la planimetria di intervento con una indicazione puntuale delle quote di massimo ingombro della zona interessata;
- Si evidenzia che il contratto di locazione registrato in data 21/07/2014 prevede come data di scadenza il 30/06/2020. Pertanto l'azienda dovrà presentare in sede di progetto definitivo documentazione attestante rinnovo e registrazione dello stesso o nuovo contratto di locazione debitamente registrato;
- Si evidenzia però che l'edificio BAR 204 - FOGLIO 7, PTC 1005, SUB, da una visura catastale di controllo risulta avere catg. D/8 (Destinazione Fabbricati costruiti o adattati per le speciali esigenze di un'attività commerciale e non suscettibili di destinazione diversa senza radicali trasformazioni.). In sede di integrazioni (Prot. AOO PS 3137/I del 22/04/2020) l'azienda ha evidenziato che "la categoria catastale D/8 del fabbricato BAR 204 (Fg.7. 1005 Sub.1) è coerente con la destinazione d'uso e idonea alle attività progettuali in quanto la categoria catastale D/8 prevede con il Cod. 0601 gli uffici strutturati così definiti: Ufficio strutturato: immobile ad uso ufficio, con caratteristiche costruttive, di distribuzione e migliore fruibilità degli spazi interni e dei percorsi, con dotazione impiantistica e tecnologica diverse da quelle solitamente

*Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63*

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

riscontrabili nelle unità immobiliari ad uso ufficio ubicate in fabbricati di uso promiscuo.” Pertanto si prescrive che l’azienda presenti in sede di progetto definitivo: certificato di destinazione urbanistica; documentazione attestante il possesso del Cod. 0601 precedentemente citato; perizia giurata di un tecnico attestante che tale destinazione d’uso è compatibile con le attività progettuali che l’azienda realizzerà in tale sede.

❖ **Prescrizioni relative alla maggiorazione del 15% del contributo in R&S**

L’intensità dell’aiuto per le spese in R&S proposte da CVIT 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 o gratuito.

A tal riguardo si prescrive che l’azienda, in sede di presentazione del progetto definitivo, dovrà fornire adeguati elementi a supporto dell’ipotesi scelta per l’ottenimento della maggiorazione, al fine di confermare la premialità concessa in fase di accesso.

Inoltre, occorre contestualizzare meglio le modalità di pubblicazione e di ampia diffusione degli stessi, estendendone se possibile i contesti e le tipologie. In particolare, vista anche l’entità del contributo premiale, il fatto di rendere pubblici i risultati potrebbe forse non limitarsi alla partecipazione a congressi e tesi di laurea/dottorato, ma potrebbe estendersi a SW open-source, database accessibili a tutti gli interessati, algoritmi di controllo disponibili in forma aperta ai clienti, documentazione “pubblica” e dettagliata che li descriva. Relativamente alle tesi di laurea e di dottorato andrebbe comunque chiarito se verranno effettivamente rese pubbliche da “subito” e se i dati più sensibili verranno riportati su tali documenti, o se si prevede di normalizzare i risultati quantitativi, escludere gli elementi più innovativi, prima della loro pubblicazione. Infine, occorre chiarire di chi sarà la “proprietà” di eventuali risultati ottenuti durante lo svolgimento di tali tesi, ovvero, che tipo di convenzioni sono previste con l’ente di ricerca da questo punto di vista per il trasferimento della proprietà intellettuale.

❖ **Prescrizioni relative all’incremento occupazionale**

Si rammenta che l’incremento occupazionale deve riferirsi a nuove unità lavorative e, pertanto, non potrà riguardare personale attualmente in forza presso altre sedi della capogruppo. Pertanto, ove l’impresa intendesse perseguire l’incremento occupazionale mediante differenti modalità dovrà richiedere formalmente alla Regione Puglia l’attivazione di uno specifico tavolo tecnico.

❖ **Prescrizioni relative alla copertura finanziaria**

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Si prescrive che l'impresa provveda, in sede di presentazione del progetto definitivo o comunque entro il termine fissato dall'art. 14 comma 3 dell'Avviso CdP, a fornire delibera assembleare circa la modalità di copertura finanziaria del programma di investimenti e, qualora sia confermata la previsione di copertura finanziaria mediante cash pooling, documentazione idonea a dimostrare l'effettiva disponibilità di tale fonte di copertura (contratti) oltre ai rendiconti finanziari previsionali per tutto il periodo di realizzazione del programma di investimenti.

5. Conclusioni

In base all'applicazione delle "Procedure e criteri per l'istruttoria e la valutazione delle istanze di accesso presentate nell'ambito del Titolo II Capo 1 del Regolamento generale dei regimi di aiuto in esenzione", la valutazione circa i criteri di selezione 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e gli investimenti proposti dalle imprese istanti è **positiva a condizione che siano ottemperate le prescrizioni su riportate**.

In particolare, l'istanza di accesso in esame ha ad oggetto un progetto industriale - inteso come sommatoria di ciascun "programma di investimento" ammissibile – che presenta le seguenti caratteristiche:

- coerenza tecnica e industriale assicurata dalla grande impresa proponente (art. 3 Avviso CdP);
- dimensione, in termini di importo, compresa tra 5 e 100 milioni di euro (art. 2 Avviso CdP);
- programma di investimento ammissibile di pertinenza della Grande Impresa proponente (art. 3 Avviso CdP) di importo almeno pari al 50% del progetto industriale complessivamente ammissibile.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa:

Asse prioritario e Obiettivo Specifico	Investimenti proposti		Agevolazione richiesta	Investimenti ammissibili	Agevolazione concedibile
	Tipologia spesa	Ammontare (€)	Ammontare (€)	Ammontare (€)	Ammontare (€)
Asse prioritario I obiettivo specifico 1a Azione 1.2 Sub-azione 1.2.a	Interventi di sostegno alla valorizzazione economica dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati R&S	€ 2.600.000,00	€ 575.000,00	€ 2.600.000,00	575.000,00

Istanza di accesso Contratto di Programma: Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale
Istanza di accesso n. 63

Impresa proponente: Centro Studi Componenti Per Veicoli S.P.A.

Codice Progetto:ETNLQG5

Asse prioritario I obiettivo specifico 1a Azione 1.1 Sub-azione 1.1.a	Ricerca Industriale	€ 6.260.000,00	€ 4.069.000,00	€ 6.260.000,00	€ 4.069.000,00
	Sviluppo Sperimentale	€ 6.190.000,00	€ 2.476.000,00	€ 6.190.000,00	€ 2.476.000,00
TOTALE		€ 15.050.000,00	€ 7.120.000,00	€ 15.050.000,00	€ 7.120.000,00

L'investimento, interamente ammissibile, ammonta complessivamente a € 15.050.000,00 (di cui € 2.600.000,00 in Attivi Materiali e € 12.450.000,00 in Ricerca e Sviluppo).

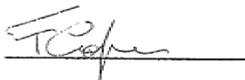
Le agevolazioni concedibili ammontano complessivamente a € 7.120.000,00 (di cui € 575.000,00 in Attivi Materiali e € 6.545.000,00 in Ricerca e Sviluppo).

I sottoscrittori dichiarano, in relazione alla presente istruttoria, l'insussistenza, anche potenziale, di conflitti di interesse.

Modugno, 07/08/2020

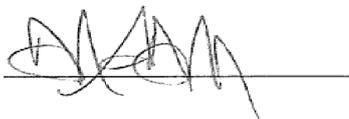
Il Valutatore

Francesco Capone



Il Responsabile di Commessa

Davide Alessandro De Lella



Visto

Il Program Manager dell'Area
Sviluppo del sistema regionale e dei settori strategici

Donatella Toni