

**Addendum al contributo di Toyota Motor Italia su Atto n.784 "Affare assegnato sull'aggiornamento della normativa in materia di certificati bianchi"  
10<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Senato della Repubblica**

Tra i documenti presentati alla Commissione Industria sull'aggiornamento della normativa in materia di certificati bianchi, vi è l'importante memoria del GSE sulla quale vorremmo sottoporre alcuni commenti:

- **"4.1. Attivare il potenziale dei risparmi energetici. Attività di accompagnamento e di supporto agli Operatori per il rilancio del meccanismo dei CB.**  
*Come detto, un ulteriore contributo rilevante agli obiettivi al 2030 dovrà provenire dal settore dei trasporti che, grazie a interventi di spostamento della mobilità passeggeri privata verso la mobilità collettiva e/o smart mobility, del trasporto merci da gomma a rotaia e all'efficientamento dei veicoli, dovrà contribuire per circa 2,6 Mtep. [...]*  
*Relativamente agli interventi ammissibili al meccanismo sarà pertanto fondamentale ampliare la promozione degli interventi nei settori a più alto potenziale, ossia quello civile e dei trasporti, anche tramite lo sviluppo delle misure comportamentali. [...]*  
*Tali azioni potranno consolidare le attività volte a offrire servizi e strumenti abilitanti per superare le barriere non economiche che ostacolano la realizzazione di interventi per la transizione energetica e sono messe in campo con il fine di ridurre il livello di incertezza e incrementare la fiducia degli Operatori verso il meccanismo, ma soprattutto per abilitare il potenziale dei risparmi energetici delle nostre imprese, delle nostre Amministrazioni Pubbliche, nonché nei c.d. settori non-ETS ad alto potenziale di conseguimento di risparmi energetici (civile e trasporti)." (P.7-8)*

**Commento di TMI:** Concordiamo con la necessità di incrementare i livelli di efficienza energetica nel settore dei trasporti e ribadiamo che il tema dei Titoli di Efficienza Energetica è centrale per TME, che sin da subito ha compreso il valore del titolo come metodo incentivante del comportamento virtuoso del cittadino.

- **"Misure per incrementare l'offerta e fluidificare l'emissione di CB**  
*A siffatte misure correttive dello strumento, potrebbe essere aggiunto, in via sperimentale, per alcune tipologie di intervento di efficienza energetica, il riconoscimento di forme di valorizzazione complementari commisurate alle esternalità positive in campo ambientale. Tale possibilità potrebbe essere, in primis, applicata agli interventi che presentano scarsa appetibilità con l'attuale sistema, per effetto dell'attuale valore dei titoli, ma che risultano strategici ai fini del conseguimento degli obiettivi del PNIEC. Ciò è particolarmente evidente in alcuni interventi nel settore dei trasporti (mobilità sostenibile) e civile (estendendo ad esempio a settori quali l'idrico e teleriscaldamento efficiente), o valorizzando iniziative legate ad interventi di efficienza connessi all'autoconsumo in un'ottica di elettrificazione dei consumi. Tali strumenti sperimentali e complementari al meccanismo dei CB potrebbero, dunque, coniugare l'obiettivo di realizzare risparmi energetici a quello di valorizzare ulteriori esternalità positive a favore della sostenibilità. Ad esempio, nel settore della mobilità sostenibile si potrebbe premiare, in termini economici, non solo il TEP risparmiato, ma anche il raggiungimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria, quale stimolo addizionale a favore della finanziabilità dei progetti. Il primo settore oggetto di analisi potrebbe quello dei trasporti che deve affrontare, più di altri, la sfida della decarbonizzazione. Conciliare lo sviluppo di un comparto così importante dal punto di vista economico e sociale con le necessità di creare un'economia decarbonizzata costituisce una sfida particolarmente impegnativa. Il settore dei trasporti è infatti ad oggi fortemente dipendente dai combustibili*

fossili e rimane una delle principali fonti di emissioni climalteranti e di inquinamento atmosferico ed acustico a livello locale.

Pertanto l'analisi verte su un possibile scenario applicativo di un sistema che premi, oltre all'efficienza energetica, le esternalità positive ambientali prodotte, per il tramite di aste al ribasso. Attualmente, il sistema dei CB ammette agli incentivi interventi di acquisto di flotte di mezzi trasporto a trazione elettrica, gas naturale, GNL, GPL, ibride o a idrogeno ma, nonostante abbia stabilito forme di accesso semplificate e standardizzate per i veicoli elettrici e ibridi, maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale, non è riuscito ad ottenere risultati apprezzabili.

D'altronde l'Italia è il secondo Paese col tasso di motorizzazione più alto in Europa, con un parco di auto circolanti che ha superato nel 2018 la soglia dei 39 milioni di veicoli. In tale contesto, il 60% della mobilità complessiva delle persone è assicurata dalle automobili. Solo il 7 % della domanda di mobilità totale e circa il 14% della mobilità motorizzata delle persone è assicurato dal trasporto collettivo che, in ogni caso, in larga parte avviene su gomma (autolinee statali, autobus urbani etc.).

Proprio per via delle caratteristiche della domanda di trasporto nazionale, il potenziale di risparmio energetico estraibile dal settore, dunque, è complessivamente rilevante. Il meccanismo potrebbe ambire, su impulso del Legislatore, a divenire il sistema di incentivazione di riferimento per il settore della mobilità sostenibile in ambito "flotte-aziendali", che rappresenta il 45% delle immatricolazioni annue e che ricomprende i settori del car sharing, del trasporto collettivo, della logistica, dei noleggi e dei leasing operativi a soggetti privati e business. È in ogni caso assai improbabile che il sistema di incentivazione possa essere appetibile anche per i privati cittadini per via dei vincoli legati alla dimensione minima dei progetti e degli oneri di gestione operativa che renderebbero comunque economicamente svantaggioso, in termini di rapporto tra costi e benefici, partecipare al meccanismo". (P.10-11)

**Commento di TMI:** Concordiamo sulla possibilità di ampliare le tipologie di intervento per aumentare l'efficienza energetica, soprattutto nel settore dei trasporti, e riteniamo positiva la possibilità di prevedere anche meccanismi premianti in termini di miglioramento della qualità dell'aria.

Tuttavia, come confermato anche nel documento del GSE, attualmente l'intervento dedicato alle flotte si è rivelato uno strumento poco efficace per indirizzare i potenziali acquirenti verso scelte efficienti, proprio perché l'attuale formulazione non permette ai singoli cittadini di raggiungere i requisiti minimi richiesti per accedere al Certificato

**A tal proposito, ribadiamo che a nostro avviso l'unica strada per permettere i cittadini accedere al meccanismo dei TEE è quella di eliminare il vincolo della titolarità per gli interventi del settore automobilistico e nel dettaglio indicare che il soggetto titolare sia colui che pur sostenendo solo una parte dell'investimento complessivo, è delegato da tutti gli altri soggetti alla sottoscrizione del Contratto Tipo. Il soggetto titolare sarà responsabile dell'adempimento di tutti gli obblighi derivanti dal presente decreto, per tutto il progetto di efficienza energetica e non solo per l'intervento da esso finanziato.** Così facendo, i cittadini avranno la possibilità di scegliere un veicolo ad alta efficienza energetica, in grado di contribuire in modo incisivo al risparmio energetico.

Riportiamo in allegato la proposta emendativa.

**Proposta emendativa al Decreto 11 gennaio 2017 "Determinazione degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico che devono essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e il gas per gli anni dal 2017 al 2020 e per l'approvazione delle nuove Linee Guida per la preparazione, l'esecuzione e la valutazione dei progetti di efficienza energetica" modificato dal Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 10 maggio 2018.**

- Art 2 del Decreto comma 1, lettera w):

"soggetto titolare del progetto: soggetto che sostiene l'investimento per la realizzazione del progetto di efficienza energetica"

Qui nel caso di più proprietari occorrerebbe indicare che il soggetto titolare "partecipa all'intervento" oppure "**Nel caso in cui il progetto sia composto da più interventi, realizzati da soggetti diversi, il soggetto titolare è colui che pur sostenendo solo una parte dell'investimento complessivo, è delegato da tutti gli altri soggetti alla sottoscrizione del Contratto Tipo. In tal caso il soggetto titolare è responsabile dell'adempimento di tutti gli obblighi derivanti dal presente decreto, per tutto il progetto di efficienza energetica e non solo per l'intervento da esso finanziato**"

- Art. 5.:

#### Art. 5

##### (Soggetti ammessi alla realizzazione dei progetti)

1. I progetti e i relativi interventi realizzati per rispettare gli obblighi di cui all'art. 4 del presente decreto possono essere eseguiti:

a) mediante azioni dirette dei soggetti obbligati, o dalle società da essi controllate o controllanti, ai sensi dell'art. 1, comma 34, della legge n. 239 del 2004 e successive modificazioni;

b) mediante azioni delle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e del gas naturale non soggette all'obbligo;

c) da soggetti sia pubblici che privati che, per tutta la durata della vita utile dell'intervento presentato, sono in possesso della certificazione secondo la norma UNI CEI 11352, o hanno nominato un esperto in gestione dell'energia certificato secondo la norma UNI CEI 11339, o sono in possesso di un sistema di gestione dell'energia certificato in conformità alla norma ISO 50001. Nel caso in cui il soggetto titolare del progetto e il soggetto proponente non coincidano, tale certificazione è richiesta per il solo soggetto proponente.

2. Salvo quanto previsto al comma 4, **ed al comma 5, i Certificati Bianchi sono riconosciuti dal GSE al soggetto titolare del progetto mediante stipula di un contratto conforme al contratto tipo di cui al comma 3.**

3. Lo schema di contratto tipo è approvato dal Ministero dello sviluppo economico su proposta del GSE ed è pubblicato sul sito istituzionale del GSE entro 30 giorni dalla pubblicazione del presente decreto.

4. Nell'ambito del contratto, in deroga a quanto previsto al comma 2, il soggetto titolare può espressamente chiedere il riconoscimento dei Certificati Bianchi direttamente e univocamente in capo al soggetto proponente, in qualità di soggetto delegato e nei limiti della delega. In tal caso, il contratto è sottoscritto da entrambi i soggetti, che sono responsabili in solido dell'adempimento di tutti gli obblighi derivanti dal presente decreto, secondo le modalità stabilite dal contratto medesimo.

**5. Gli operatori del settore automobilistico, per le caratteristiche specifiche del mercato, sottoscrivono un contratto secondo i criteri di cui all'art 2, comma 1 lettera w.**

- Art 9 comma b):

"metodo standardizzato, in conformità ad un programma di misura predisposto sul campione rappresentativo secondo quanto previsto risparmio addizionale conseguibile mediante il progetto di efficienza energetica realizzato dal medesimo soggetto titolare su più stabilimenti, edifici o siti comunque denominati per cui sia dimostrata la ripetitività dell'intervento in contesti simili e la non convenienza economica del costo relativo all'installazione di misuratori dedicati ai singoli interventi, a fronte del valore economico indicativo dei Certificati Bianchi ottenibili dalla realizzazione del progetto".