

TOYOTA MOTOR ITALIA S.P.A.

Via Kiiciro Toyoda, 2 - 00148 Roma (Rm)  
Tel. + 39 0660230.1 r.a. - Fax + 39 0660230.612

***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***

---

## **Premessa**

La normativa sui Titoli di Efficienza Energetica è fissata dal 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" ed è stata modificata dal Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 10 maggio 2018.

In occasione di questa, molte delle proposte avanzate da Toyota Motor Italia (in seguito TMI) in costante interlocuzione con il GSE, sono state recepite. Rimangono però in piedi delle criticità, che rendono la normativa poco efficace, se non addirittura inapplicabile, per gli aspetti legati ai trasporti. La principale criticità è quella del vincolo della titolarità.

Il settore dei trasporti automobilistici è sicuramente uno degli ambiti dov'è atteso un significativo contributo alla riduzione dei consumi energetici, e la scelta di acquisto del singolo deve essere indirizzata verso le tecnologie più virtuose.

Toyota Motor Italia cura la distribuzione e l'assistenza di automobili a marchio Toyota e Lexus sul mercato italiano, prodotte dalla Toyota Motor Corporation, azienda leader nello sviluppo di soluzioni di mobilità elettrificate, tra cui quelle applicate sulle auto ibride termico-elettriche multimodali.

Toyota Motor Italia ha anche partecipato alla Consultazione Pubblica che il GSE ha aperto, nel 2020, sulle Guide Settoriali per i TEE. Troverete il contributo di TMI sul Settore Trasporti in allegato.

## **La storia recente e il vincolo di titolarità**

La possibilità di accedere ai Titoli di Efficienza Energetica nel settore automobilistico è un elemento che può incidere profondamente sul comportamento virtuoso dei cittadini. È un segnale che attraverso la scelta di un veicolo ad alta efficienza energetica si possa davvero fare qualcosa di concreto per la difesa dell'ambiente.

Il tema dei TEE è molto caro all'azienda che è stata la prima, se non l'unica casa automobilistica ad avere compreso il valore del titolo come metodo incentivato del comportamento virtuoso del cittadino. Questo ci ha spinti sin dal 2013 a indicare il TEE come un elemento che le Istituzioni davano al cittadino per identificare una tecnologia virtuosa che contribuiva al risparmio energetico. E quindi a richiedere, per conto e su delega dei nostri clienti, i TEE. Vantaggio economico che è stato riconosciuto, e quindi anticipato al cliente, al momento dell'acquisto dell'auto.

Con il Decreto del 2017 TMI si è posta il problema di come continuare a fare in modo che l'acquirente finale potesse continuare a ricevere questo messaggio politico importante, sostanziato da un incentivo. Abbiamo aperto l'interlocuzione con il GSE, che come descritto prima ha apportato alcune migliorie, ma non ha risolto la principale criticità, quella del vincolo della titolarità.

Il vincolo della titolarità è stato inserito nel 2018 per evitare usi distorti in settori come quello delle caldaie o delle lampadine. Il settore automobilistico, per le sue caratteristiche intrinseche, non comporta questi rischi:

- L'auto è un investimento importante, anche dal punto di vista economico per il cittadino, e questo elemento del costo è dimostrato dalla vetustà del parco auto italiano.
- L'auto è un bene di proprietà privata, ma registrato e quindi la sua vita è costantemente monitorabile e controllabile in ogni suo cambiamento. Per questo motivo il rischio di *double counting* ed un uso distorto della scheda, soprattutto quando la richiesta viene avanzata da un soggetto proponente come Toyota, è minimizzata.
- Infatti, già nell'ambito del precedente Decreto, l'azienda ha dato dimostrazione totale rispetto delle regole senza mai incorrere in situazioni di *double counting*:
  - TMI ha regolarmente condiviso con l'Amministrazione tutti i dati provenienti dai registri pubblici (Dati ACI e PRA), fornendoli ogni qual volta siano stati richiesti per mettere nelle condizioni l'Amministrazione di eseguire tutti i controlli necessari;
  - TMI ha anche creato un DB unico e strutturato con tutte le richieste presentate, aggiornato in tempo reale con le informazioni provenienti dai Pubblici Registri in modo da evitare la contabilizzazione di risparmi non effettivamente generati;
  - TMI ha condotto una campagna di sensibilizzazione presso tutta la rete vendita, contribuendo alla diffusione della conoscenza di questa scelta delle Istituzioni

Purtroppo l'attuale Decreto impedisce ai privati cittadini che acquistano un'auto ibrida di poter usufruire dei TEE.

**Proposta TMI:**

È indispensabile rimuovere il vincolo del medesimo soggetto titolare per poter considerare progetti fatti di più veicoli appartenenti a proprietari diversi.

Un intervento, così strutturato, dedicato alle flotte si è rivelato uno strumento poco efficace per indirizzare i potenziali acquirenti verso scelte efficienti.

A causa dei risparmi unitari contenuti per ciascuna automobile, infatti, la soglia minima, non è mai stata raggiunta dagli acquirenti di vetture Toyota.

## **1. TEE generati dalla nuova normativa applicata ai veicoli ibridi**

Si stima che un veicolo ibrido Toyota/Lexus appartenente ai segmenti ammessi dalla nuova normativa possa generare mediamente 0,1 TEE/anno.

La normativa impone per la presentazione del progetto standard un risparmio minimo di almeno 1 TEE. Ne consegue che una azienda interessata ad accedere al meccanismo deve acquistare 10 veicoli.

In base ai nostri dati di vendita, i veicoli venduti a queste tipologie di azienda sono stati circa 8000 nel 2018 e altrettanti nel 2019, con una previsione di poco più di 6000 nel 2020. Previsione che purtroppo si è scontrata con l'emergenza Covid.

Detto ciò, il calcolo previsionale rimane sempre valido.

Questo dato rappresenta circa lo 0,4% del mercato auto nuove.

I TEE risultanti sarebbero quindi 600/anno, e 3000 nei 5 anni previsti dalla normativa (per il 2020 l'obiettivo nazionale di TEE dato dal GSE è di oltre 11 milioni).

**Se si fosse esteso il meccanismo ai clienti privati, i TEE in 5 anni generati dalle vendite del 2018 e del 2019 sarebbero stati rispettivamente oltre 31.000 e oltre 32.000.**

**Se si estendesse il meccanismo ai clienti privati si potrebbe far salire il numero dei veicoli eleggibili nel 2020 a oltre ca. 55.000, ca. il 3,4% del mercato auto nuove, generando così 5.500 TEE / anno, 27.500 in 5 anni.**

**A prescindere dalle vendite di veicoli elettrici e quelli ibridi di altri marchi, appare evidente che il settore automobilistico è, in termini di volumi, decisamente marginale per il mercato dei TEE.**

## **2. Stima dell'impatto di una modifica della normativa**

Nell'ipotesi di valorizzare, per eccesso e in via conservativa, ogni titolo al valore massimo di mercato consentito pari a 260 euro, potrebbe incidere, al massimo, per 1,4 milioni di euro l'anno ca.

Gli aspetti finanziari non graverebbero solo sulle casse dello Stato: le case automobilistiche che intendono partecipare al progetto dovranno provvedere alla definizione di una *baseline* aggiornata al maggior livello tecnologico, oggi presente sul mercato.

Inoltre, come previsto dalla normativa, dovranno provvedere alla rendicontazione dei consumi e quindi del risparmio energetico dei veicoli oggetto dell'intervento. Questo comporterà un impegno economico per la valutazione della replicabilità dell'intervento in contesti simili e l'installazione di misuratori dedicati sulle vetture. Costo stimato per l'azienda è di circa 260€ per ogni singola vettura.

A fronte però dei costi per Stato e aziende, una modifica della normativa avrebbe molteplici ricadute positive, anche nel breve termine.

Dalla scelta di acquisto di un'auto ibrida termico/elettrica da parte del singolo cittadino, si potrà avere un riconoscimento formale di:

- efficienza energetica con un risparmio stimato di 5.500 TEP/anno<sup>1</sup>
- minori emissioni con un risparmio stimato di circa 14.700 tonnellate di CO<sub>2</sub>
- riduzione/annullamento del rumore prodotto dal motore termico quando in marcia ZEV
- contributo al rinnovo del parco vetture circolante nel Paese, uno dei più anziani in Europa, con vetture a tecnologia più efficiente
- contributo al raggiungimento degli obiettivi di efficienza energetica, presenti nel PNIEC.

In sintesi, l'estensione di questo meccanismo rappresenterebbe un elemento che le Istituzioni possono dare al cittadino per identificare una tecnologia che contribuisce, tra l'altro, al risparmio energetico.

---

<sup>1</sup> Partendo, come base di calcolo, dai 55.000 veicoli ibridi venduti nel 2019.

### **3. Proposte di emendamento per la normativa**

- 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”.

**È indispensabile rimuovere il vincolo del medesimo soggetto titolare per poter considerare progetti fatti di più veicoli appartenenti a proprietari diversi.**