

## **Integrazione vehicle-to-grid (V2G) - Sviluppo di un quadro nazionale di incentivi per l'integrazione dei veicoli elettrici come accumulatori di energia nelle case e negli edifici, nelle comunità energetiche e nelle reti nazionali.**

### **Vehicle-to-grid (V2G) integration - Development of national incentivising framework for the integration of Electric Vehicles as home / building**

**TOPIC ID:** LIFE-2023-PLP-CLIMA

**Ente finanziatore:** Commissione europea, Programma Life

**Obiettivi ed impatto attesi:** In base all'articolo 11 del Regolamento LIFE 2021/783, il Programma di lavoro pluriennale LIFE 2021-2024 prevede la possibilità di finanziare ogni anno un numero limitato di progetti destinati a sostenere esigenze specifiche per lo sviluppo e l'attuazione della politica e della legislazione ambientale dell'Unione. Una volta all'anno, in consultazione con gli Stati membri, la Commissione fa un inventario delle esigenze specifiche relative allo sviluppo e all'attuazione della politica e della legislazione ambientale o climatica dell'Unione che devono essere affrontate negli anni successivi e individua tra queste le esigenze che potrebbero essere affrontate da progetti specifici.

Ambito di applicazione:

Progetto specifico:

Il progetto proposto deve sviluppare e verificare la fattibilità di schemi legislativi/di sostegno che consentano l'uso delle batterie dei veicoli elettrici (se collegate) come batterie domestiche / per alimentare le comunità energetiche - e che rimuovano ogni potenziale barriera amministrativa (anche per quanto riguarda la loro autorizzazione), quando sono collegate con spine intelligenti a casa / in edifici residenziali collettivi / @ lavoro / punti di ricarica "lenti" lungo le strade. Il progetto prevede un'attività di divulgazione per le autorità pubbliche degli Stati membri.

Esigenza specifica affrontata:

In termini quantitativi, l'accumulo di batterie per veicoli elettrici è di notevole importanza in quanto:

1) Le auto sono parcheggiate per circa il 95% del tempo - la maggior parte di questo tempo i veicoli elettrici possono essere collegati alla rete.

2) Le batterie dei veicoli elettrici sono relativamente grandi, anche rispetto alle batterie domestiche (per fare un confronto, un muro di alimentazione standard è da 9 a 18 kWh, una batteria di veicoli elettrici di solito 75 kWh, fino a 100 kWh (con le auto urbane intorno ai 50 kWh) - un grande potenziale per lo stoccaggio - e per la ricarica intelligente; come ricorda l'AIE, per decarbonizzare l'energia avremo bisogno di un'enorme quantità di accumuli energetici diffusi e concentrati, e i veicoli elettrici vi contribuiranno in larga

misura (con l'energia termica immagazzinata in serbatoi altamente isolati tramite pompe di calore, questa è la principale fonte di flessibilità della domanda); stiamo tutti evolvendo non solo verso i prosumer, ma anche verso gli attori di un mercato dei prezzi in tempo reale, in cui l'elettricità può essere estremamente economica quando molte rinnovabili producono e nessuna centrale termoelettrica è in funzione, fino a diventare molto costosa nei picchi.

3) Abbiamo già sostenuto - a livello di flotte aziendali, attraverso il Fondo per l'innovazione - "centrali elettriche virtuali" costituite da flotte gestite da un aggregatore di energia.

Tuttavia, l'assenza di un quadro legislativo incentivante potrebbe comportare barriere amministrative e burocratiche che impediscono di sfruttare questo potenziale.

Impatto previsto:

Il progetto specifico assegnato nell'ambito di questo bando avrà un supporto sostanziale allo sviluppo delle politiche e all'implementazione legislativa sull'integrazione Vehicle-to-Grid che porterà a:

Identificare i Dos (buone pratiche) e i Don (ostacoli a un'integrazione senza problemi) nella legislazione e nei regolamenti V2G degli Stati membri, al fine di mostrare le migliori opzioni e di inserirle negli strumenti di supporto dell'UE;

aumentare la consapevolezza degli Stati membri e degli stakeholder su tali pratiche;

evidenziare le esigenze legislative/non legislative per sostenere l'integrazione dei sistemi energetici, come richiesto dalla strategia della CE in materia, e la diffusione regolare del mercato dei fornitori di servizi di mobilità;

fornire le basi per un'ulteriore standardizzazione / mainstreaming nell'ambito del Forum sul trasporto sostenibile / dell'attuazione dell'AFIR/EPBD.

Queste azioni contribuiranno in ultima analisi a ridurre i picchi di traffico e a disaccoppiare la produzione di energia elettrica dai combustibili fossili.

I candidati devono definire, calcolare, spiegare e realizzare gli impatti previsti, come descritto nel criterio di aggiudicazione "Impatto".

**Criteri di eleggibilità:** Per essere ammissibili, i richiedenti (beneficiari ed enti affiliati) devono: - essere persone giuridiche (enti pubblici o privati) - essere stabiliti in uno dei Paesi ammissibili, ossia: - Stati membri dell'UE (compresi i Paesi e territori d'oltremare (PTOM)) - Paesi non UE: - Paesi SEE elencati e Paesi associati al Programma LIFE (Paesi associati) o Paesi che hanno in corso negoziati per un accordo di associazione e in cui l'accordo entra in vigore prima della firma della sovvenzione - il coordinatore deve avere sede in un Paese ammissibile. I beneficiari e gli enti affiliati devono registrarsi nel Participant Register - prima di presentare la proposta - e dovranno essere convalidati dal Servizio centrale di convalida (REA Validation). Per la convalida, sarà richiesto loro di caricare documenti che dimostrino lo status giuridico e l'origine. Altre entità possono partecipare in altri ruoli del consorzio, come partner associati, subappaltatori, terze parti che forniscono contributi in natura, ecc.

I candidati devono essere una singola ONG o un consorzio di ONG che, attraverso le loro organizzazioni associative, siano idealmente attive nella maggior parte degli Stati membri dell'UE e in grado di esaminare i mercati e le normative nazionali specifiche. I candidati devono avere una conoscenza approfondita dei veicoli elettrici e delle operazioni di ricarica, delle reti intelligenti e della ricarica intelligente e bilaterale e del mercato della ricarica dei veicoli, da un punto di vista tecnico e normativo, nonché del potenziale di integrazione dei veicoli elettrici e delle reti, della proposta AFID e AFIR.

**Contributo finanziario:** Tasso di finanziamento: 90%

- Contributo massimo dell'UE: 0,25 milioni di euro

I candidati devono disporre di risorse stabili e sufficienti per attuare con successo i progetti e contribuire con la loro quota. Le organizzazioni che partecipano a più progetti devono avere una capacità sufficiente per realizzarli tutti. La verifica della capacità finanziaria sarà effettuata sulla base dei documenti che vi sarà richiesto di caricare nel Registro dei partecipanti durante la preparazione della sovvenzione (ad esempio, conto economico e bilancio, business plan, relazione di revisione contabile prodotta da un revisore esterno approvato, che certifichi i conti dell'ultimo esercizio chiuso, ecc.) L'analisi si baserà su indicatori finanziari neutri, ma terrà conto anche di altri aspetti, come la dipendenza dai finanziamenti dell'UE e il deficit e le entrate degli anni precedenti.

La verifica verrà effettuata di norma per tutti i consorzi, ad eccezione di:

- enti pubblici (enti istituiti come enti pubblici ai sensi della legislazione nazionale, comprese le autorità locali, regionali o nazionali) o organizzazioni internazionali
- se l'importo della sovvenzione richiesta per il progetto non supera i 60.000 euro

I parametri della sovvenzione (importo massimo della sovvenzione, tasso di finanziamento, costi totali ammissibili, ecc.) saranno stabiliti nella Convenzione di sovvenzione

La sovvenzione concessa può essere inferiore all'importo richiesto. La sovvenzione sarà una sovvenzione mista a costi effettivi basata sul budget (costi effettivi, con elementi di costo unitario e forfettario). Ciò significa che rimborserà SOLO alcuni tipi di costi (costi ammissibili) e i costi effettivamente sostenuti per il progetto (NON i costi preventivati). Per quanto riguarda i costi unitari e gli elementi forfettari, è possibile addebitare gli importi calcolati come spiegato nella Convenzione di sovvenzione

**Scadenza:** 07 Settembre 2023 17:00:00 Brussels time

**Ulteriori informazioni:**

[call-fiche\\_life-2023-plp\\_en.pdf \(europa.eu\)](#)