

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

INQUADRA I QR CODE
ALL'INTERNO PER
ACCEDERE A CATALOGHI
E DOCUMENTI DIGITALI



MERCATO

A PAGINA 22

Ev-charging sempre più diffuso nella ristorazione

Una panoramica su prodotti e soluzioni studiati per le strutture ricettive che puntano alla ricarica come servizio. Dall'impiego di card Rfid al controllo dinamico del carico: tutte le caratteristiche da valutare in fase di installazione

EVENTI

A PAGINA 14

Power2Drive: una vetrina sul futuro dell'e-mobility

Appuntamento a Monaco dal 19 al 21 giugno con la fiera europea di riferimento sulla transizione elettrica. Le novità e i trend che caratterizzeranno l'edizione 2024



COVER STORY

Soluzioni hi-tech per pagare le ricariche e non solo

Intervista a **Luca Banci**, E-Mobility business development manager di **Fortech**

INSTALLAZIONI

Kempower elettrifica il deposito eBus di Tper a Bologna

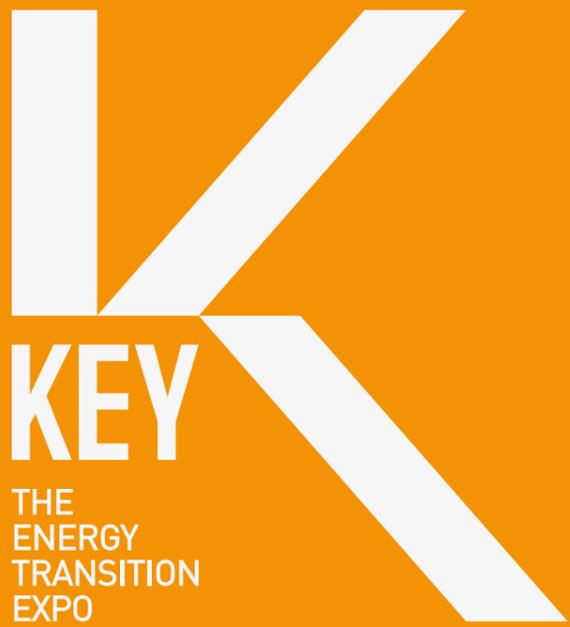
FOCUS

Quando le case automobilistiche diventano Cpo, tra tariffe dedicate e location premium

ATTUALITÀ

Alluvioni e calamità naturali: come si difende la mobilità elettrica





5 - 7
MARCH
2025

RIMINI
EXPO CENTRE
ITALY

25

DRIVING
THE ENERGY
TRANSITION.

key-expo.com

#climatefriends



Organized by

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**
Providing the future

In collaboration with

 **ITA**[®]
ITALIAN TRADE AGENCY
madeinitaly.gov.it

Simultaneously with

 **ITALIA
SOLARE**
Il fotovoltaico è di tutti

 **Forum
Tech**



Bev in crisi? Solo in Italia, ma la svolta si avvicina

La scelta del Governo Italiano – con l’annuncio a inizio 2024 di importanti incentivi sull’elettrico mai applicati – ha drasticamente rallentato il mercato italiano dei Bev che ad aprile, oltre ad aver registrato un -20% sullo stesso mese del 2023, ha visto calare la quota di mercato al 2,3% (in Europa nel Q1 le elettriche hanno segnato un +3,8% con una market share del 13%). Una situazione grave che molto difficilmente, anche con l’attuazione dei Bonus (al momento in cui stiamo chiudendo questo numero si vocifera un ipotetico 20 maggio) potrà essere recuperata, complice anche una filiera, quella dei concessionari (fatta eccezione per Tesla), ancora lungi dall’essere ben focalizzata e informata sull’elettrico. Il congelamento degli incentivi ha generato come effetto collaterale un mercato in continua sofferenza, che in questi mesi ha suo malgrado prestato il fianco a un’informazione faziosa, quella dei titoli click-bait al grido di “l’elettrico non lo vuole nessuno”. Eppure i vantaggi rispetto all’endotermico in termini di efficienza, di comfort e di prestazioni sono sotto gli occhi di tutti, senza contare che chi sceglie di affiancare alla wall box domestica un impianto fotovoltaico, può viaggiare praticamente gratis per diversi mesi l’anno. Per fortuna ci sono trend a livello internazionale che delineano un orizzonte differente e, in questo momento più che mai, è importante avere una visione d’insieme per guardare al futuro da altre prospettive. Proprio in quest’ottica appuntamenti come Power2Drive



(Monaco, 19-21 giugno) sono un’occasione preziosa. L’evento di Monaco – di cui trovate una corposa anteprima su questo numero – saprà fotografare il mercato e la transizione in generale restituendo un quadro obiettivo sullo stato dell’industria e-mobility. Inoltre, tornando alla nostra Italia, per fortuna c’è un Paese che non si ferma e che continua a spingere verso l’elettrificazione: ve lo raccontiamo anche attraverso il nostro articolo dedicato ai ristoranti che desiderano offrire la ricarica come servizio e che oggi, grazie alla spinta innovativa dei produttori, possono avvalersi di soluzioni ad hoc tra prodotti sempre più intelligenti e che, grazie al

know how degli installatori, possono addirittura implementare modelli di business differenti a seconda delle proprie esigenze. Esordisce poi su questo numero di E-Ricarica la nuova rubrica Servizi, in cui troveranno spazio le soluzioni, le piattaforme e i sistemi implementati da produttori, Cpo ed Emsp per sostenere la transizione in vari ambiti, dalle flotte aziendali alla ricarica condominiale: proposte strategiche per continuare a investire in un cambiamento che, nonostante le strategie confuse della nostra politica, pare sempre più concreto.

La redazione



Per fortuna ci sono trend a livello internazionale che delineano un orizzonte differente e, in questo momento più che mai, è importante avere una visione d’insieme per guardare al futuro da altre prospettive. Proprio in quest’ottica appuntamenti come Power2Drive (Monaco, 19-21 giugno) sono un’occasione preziosa

SOMMARIO



COVER STORY

Soluzioni hi-tech per pagare le ricariche e non solo

A PAGINA 12



MERCATO

L'appetito vien... ricaricando

A PAGINA 22



EVENTI

Power2Drive: una vetrina sul futuro della transizione elettrica

A PAGINA 14



News **pag. 5**

Eventi **pag. 13**

E-Charge 2024: il punto sull'industria dell'ev-charging

Attualità **pag. 30**

La resilienza della mobilità elettrica contro le alluvioni

Installazione del mese **pag. 32**

Kempower elettrifica il trasporto pubblico a Bologna

Dati e statistiche **pag. 34**

Oltre 750mila charging point in UE, ma c'è ancora tanto da fare

Focus **pag. 36**

Ricarica pubblica: i marchi automotive inseguono Tesla... ed è un bene

L'angolo di eV-Now! **pag. 37**

Servizi **pag. 38**

Soluzioni integrate e scalabili per accelerare l'elettrificazione delle flotte

Risorse umane **pag. 40**

Numeri & trend **pag. 41**

N.6 -GIUGNO 2024

Direttore responsabile
Davide Bartesaghi
bartesaghi@farlastrada.it

Responsabile Commerciale
Marco Arosio
arosio@farlastrada.it

Redazione
Antonio Allocati
allocati@farlastrada.it
Matteo Bonassi
bonassi@e-ricarica.it

Hanno collaborato: Federica Musto,
Alessandro Tabaro

Editore: Editoriale Farlastrada srl
Stampa: Ingraph - Seregno (Mi)

E-Ricarica: periodico mensile Anno II - n. 6 –
Giugno 2024. Registrazione al Tribunale di Monza
n. 20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA
- Spediz. in Abb. Postale D.L. 353/2003 (Conv.
in Legge 27/02/2004 n°46) Art.1 Comma 1
D.C.B. Milano - L'editore garantisce la massima
riservatezza dei dati personali in suo possesso.
Tali dati saranno utilizzati per la gestione degli
abbonamenti e per l'invio di informazioni
commerciali. In base all'Art. 13 della Legge
numero 196/2003, i dati potranno essere rettificati
o cancellati in qualsiasi momento scrivendo a
Editoriale Farlastrada srl.

**Questo numero è stato chiuso
in redazione il 15 maggio 2024**

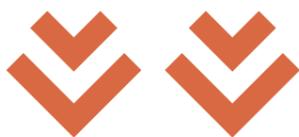
**EDITORIALE
FARLASTRADA**

Redazione:
Via Martiri della Libertà, 28
20833 Giussano (MB)
Tel: 0362/332160 - Fax 0362/282532
info@e-ricarica.it
www.e-ricarica.it

Impaginazione grafica:
Ivan Iannacci, Marcella Sambruni

Responsabile dati:
Marco Arosio





JEROEN VAN TILBURG (EX TESLA) NOMINATO CEO DI IONITY



Da maggio Jeroen van Tilburg ha assunto il ruolo di Chief executive officer di Ionity. Tilburg prenderà il posto di Michael Hajesch, che perseguirà altre opportunità al di fuori dell'azienda. Tilburg, nel suo precedente ruolo di responsabile della ricarica presso Tesla nella regione Emea, ha guidato con successo la crescita, lo sviluppo e la trasformazione della rete Tesla Supercharger. La sua esperienza poliedrica include altri ruoli chiave presso multinazionali quali Microsoft, Google e Netflix. Oltre al Ceo Jeroen van Tilburg, il gruppo dirigente di Ionity sarà composto dagli amministratori delegati Marcus Groll (Coo) e Torsten Kiedel (Cfo).

NEWS

MARTINO BOSETTI NUOVO HEAD OF PRODUCT MARKETING DI ALPITRONIC

Alpitronic ha ampliato il proprio team in seguito all'ingresso di Martino Bosetti, che riveste il ruolo di Head of Product Marketing nel reparto marketing dell'azienda alto-atesina. Nello specifico Bosetti si occuperà di guidare l'evoluzione dei prodotti valutando i trend di mercato, di supportare le innovazioni tecnologiche e implementare una strategia corporate volta a migliorare e garantire competitività. Inoltre, la sua operatività riguarderà anche la gestione di una corretta comunicazione tecnico-commerciale per trasmettere efficacemente al mercato il valore di prodotti e delle soluzioni Alpitronic con attenzione particolare alla roadmap di sviluppo. Bosetti ha maturato precedenti esperienze professionali in Engie e in Nhoa, dove ha ricoperto la qualifica di Head of Products R&D and Strategic Marketing lead fino al 2021. Successivamente è stato tra i fondatori di Free2Move eSolutions (joint venture tra Stellantis e Nhoa Group) contribuendo alla guida di tutto il dipartimento tecnologico - tra cui ricerca e sviluppo di prodotti, ingegneria di sistema, laboratorio di innovazione, certificazione e qualità - per poi approdare in Alpitronic.



Ricarica i sensi... Cominciamo con la vista.

circontrol

Visitaci a Power2Drive e sperimenta con tutti i tuoi sensi la **nuova stazione domestica** di Circontrol.

POWER
DRIVE
| EUROPE

JUNE
19 - 21
2024

MESSE
MÜNCHEN
B6.240



E-MOBILIDENTIKIT



AL VOLANTE CON...

JACOPO CARLO PERINO,
CHIEF SALES OFFICER DI PLUS EV-
CHARGE

le performance della Bmw in questo senso sono più che buone, in circa 20 minuti ricarica il necessario con un biberonaggio. Ho acquistato invece l'accessorio che consente di ricaricare a 22 kW in AC, che è molto utile per velocizzare la ricarica nei centri urbani. Per il resto mi capita di ricaricare di frequente a casa e presso la nostra sede aziendale».

Quali sono le caratteristiche dell'auto elettrica che ti hanno colpito di più?

«Quando ho iniziato a utilizzarla con continuità mi sono reso conto che si tratta di un'esperienza di guida molto più rilassante, meno sobbalzi, meno sollecitazioni, ovviamente più silenziosa e quindi un livello di comfort generale irraggiungibile per un endotermico. Inoltre le auto elettriche hanno portato nel mercato automotive tutta una serie di optional che prima erano riservati solo alle vetture super lusso, come ad esempio i sedili riscaldati, l'abitacolo preclimatizzato ecc».

Che auto possiedi attualmente?

«Al momento sono alla guida di una Bmw iX1 con cui ho percorso circa mille chilometri perché è appena arrivata. Con l'auto precedente, stesso modello, ho percorso più di 25mila km. Con le varie auto aziendali in dotazione, tra cui una Tesla e una Fiat 500e, considerando i vari viaggi e test avrò percorso più di 40mila chilometri in elettrico».

Quanto hanno inciso velocità di ricarica e autonomia sulla scelta del veicolo?

«Non sono stati fattori così determinanti. Questo perché l'unico viaggio di lunga tratta che faccio abitualmente è da Ravenna a Milano, e l'autonomia di circa 400 km è più che sufficiente. Riguardo alla velocità di ricarica l'importante era una vettura che mi consentisse di rifornire agilmente in autostrada e

SCHEDE E-DRIVER

Vettura posseduta:

Bmw iX1

Km percorsi in elettrico:

oltre 40mila

Stazione di ricarica più utilizzata:

wall box domestica (W760 d a 22 kW) e colonnine aziendali (T1000 da 22 kW)

Dove ricarichi più spesso?

«Posso contare su un punto di ricarica privato in box, oltre alla colonnina aziendale a Ravenna e a un altro charging point a Torino dove vivo, ovviamente presso tutte le location sono stati installati dispositivi Plus Ev-charge».

Qualche aneddoto o consiglio da condividere sulla ricarica?

«Ho notato che c'è sempre una gran fretta di ricaricare il veicolo, quasi una sorta di "paura" nell'impiegarci troppo tempo. Invece quando ricarico a casa o in ufficio spesso sono io stesso a ridurre la potenza perché non serve, visto che l'auto rimane in sosta per parecchie ore. Spesso non è obbligatorio stressare la rete: si possono raggiungere gli stessi risultati con potenze ben inferiori se si ha il tempo sufficiente. Anche in autostrada ormai i tempi di ricarica sono spesso inferiori a quelli di una sosta media per mangiare un panino, quindi ogni tipo di viaggio può essere affrontato molto serenamente».

MASE: PUBBLICATI IN GAZZETTA UFFICIALE I DECRETI RELATIVI AI FONDI PNRR PER LE COLONNINE

Il Mase (Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) ha pubblicato lo scorso 2 maggio in Gazzetta Ufficiale due Decreti con cui vengono stabilite le risorse del PNRR disponibili nel 2024 per la realizzazione di colonnine ad accesso pubblico. I due provvedimenti, approvati lo scorso 18 marzo, sono relativi alle stazioni di ricarica nei centri urbani (13.755 colonnine) e sulle strade extraurbane (almeno 7.500 colonnine). Per i punti di ricarica nei centri urbani da installare nel 2024 sono ancora disponibili 98.951.450 euro (254.208.175 euro per il 2023), mentre per le strade extraurbane i fondi del 2024 ammontano a 196.961.220 euro (162.982.530 per il 2023). Il Mase dovrà successivamente approvare, su proposta del GSE, i bandi per la presentazione dei progetti che dovranno indicare il numero minimo di colonnine per ogni ambito e per ogni lotto, oltre ai requisiti dei soggetti attuatori e le modalità per la concessione dei contributi.



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE AL DECRETO RELATIVO ALLE COLONNINE NEI CENTRI URBANI



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE AL DECRETO RELATIVO ALLE COLONNINE SU STRADE EXTRAURBANE

A MARZO 54,1 MILA PUNTI DI RICARICA PUBBLICI, +31,5% DA MARZO 2023 (DATI MOTUS-E)

Al 30 marzo il totale dei punti di ricarica ad accesso pubblico in Italia ha raggiunto quota 54.164, ovvero il 31,5% in più rispetto al 31 marzo 2023, in 12 mesi sono state installate altre 12.991 unità. Secondo i dati raccolti da Motus-E nel solo Q1 sono stati installati 3.486 charging point e in 2 anni il numero dei punti di ricarica è praticamente raddoppiato, passando da 27,8mila di fine marzo 2022 alle attuali 54,1mila unità. Il dato relativo alle installazioni avvenute nel solo Q1 però risulta in calo rispetto a quanto fatto nel corso del Q1 2023, trimestre in cui si erano registrati 4.401 nuovi punti di ricarica (-20,7%). Risultato invece in linea con quanto registrato durante il Q4 2023, in cui sono stati installati 3.450 charging point (+1%).

Nei primi tre mesi dell'anno si è registrata una crescita relativa anche all'incidenza delle infrastrutture ad alta potenza, con il 34% dei punti installati negli ultimi 12 mesi di tipo veloce e ultraveloce. La regione con più charging point si conferma ancora la Lombardia (10.158 punti di ricarica, +3.497 negli ultimi 12 mesi), davanti a Piemonte (5.841 punti, +1.626 nei 12 mesi), Veneto (5.167 punti, +998 nei 12 mesi), Lazio ed Emilia-Romagna. Sulle autostrade i punti di ricarica si attestano a 942 unità (+68,5% rispetto alle 559 di marzo 2023, e +528% rispetto alle 150 del marzo 2022), di cui l'85% è in DC e il 61% supera addirittura i 150 kW di potenza. Il 40% delle aree di servizio autostradali è dotato ormai di infrastrutture per la ricarica.



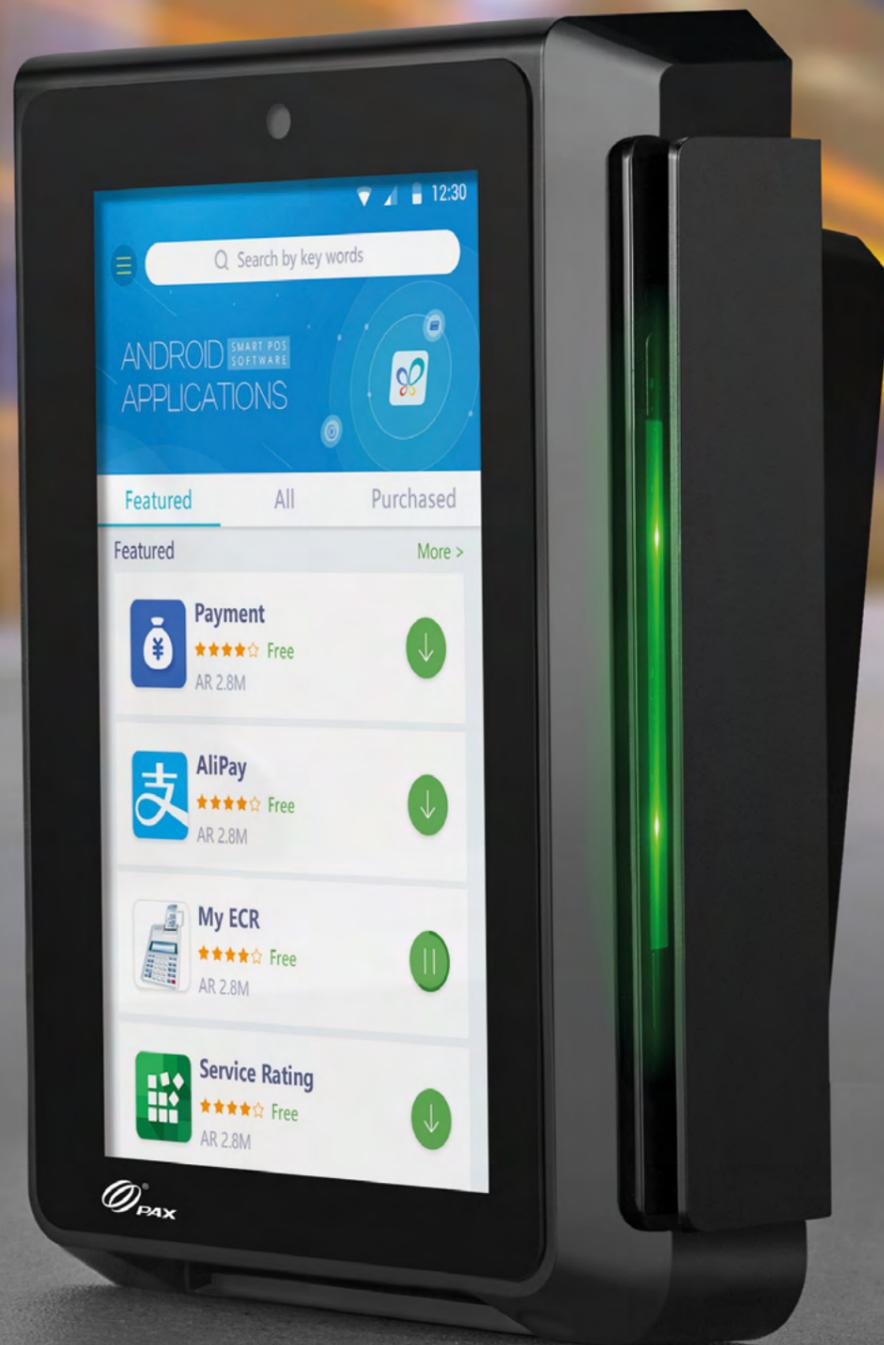
AUTO ELETTRICHE: IN ITALIA AD APRILE IMMATRICOLAZIONI IN CALO (-20,5%)

Il congelamento del Bonus Auto, annunciato e mai entrato in vigore, sta avendo effetti pesantemente negativi sulle vendite di Bev in Italia. Secondo i dati divulgati da Motus-E le immatricolazioni di auto elettriche nel corso del mese di aprile hanno subito un'ulteriore battuta d'arresto, registrando un calo del 20,5% rispetto allo stesso mese del 2023. Sono state 3.173 le vetture full electric immatricolate, con una quota di mercato ridotta al 2,3% (rispetto al 3,2% di aprile 2023). Nei primi 4 mesi del 2024 sono state immatricolate in totale 16.402, in calo del 19,4% rispetto al 2023, con una market share del 2,8%, in diminuzione rispetto al 3,7% dello scorso anno. Al 30 aprile il parco di Bev circolanti nel nostro Paese si attesta a 234.478 veicoli.



SOLAREGE ACQUISISCE LA STARTUP WEVO, SPECIALIZZATA IN SOFTWARE PER LA GESTIONE DELLE RICARICHE

SolarEdge ha ufficializzato il completamento dell'acquisizione di Wevo, una startup software specializzata nell'ottimizzazione e nella gestione della ricarica dei veicoli elettrici per siti con alte necessità di ricarica, come condomini, parcheggi aziendali e punti di ricarica pubblici. Il software realizzato da Wevo supporta tutti i protocolli aperti dei principali player del settore, in modo da consentire la tariffazione e la fatturazione multiutente delle ricariche. Inoltre permette la gestione predittiva del carico e una serie di servizi aggiuntivi. Il software è già integrato nei caricabatterie per veicoli elettrici, negli inverter fotovoltaici e nei contatori prodotti da SolarEdge, per un controllo integrato e in tempo reale della produzione fotovoltaica, dei consumi elettrici e della ricarica dei veicoli.



IM30

Rivoluziona la progettazione del tuo chiosco interattivo



Accetta in modo sicuro tutti i tipi di pagamento



PayDroid powered by Android 10.0



MAXSTORE

Tutte le app utili per la tua attività nel tuo marketplace indipendente



4G, WiFi, Bluetooth 5.0, Ethernet



R-EV: UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO DI R-GRUPPO ALIMENTERÀ LA RETE DI RICARICA DEL CPO

R-Gruppo, società che opera nell'ambito delle energie rinnovabili e dell'efficiamento energetico di cui fa parte la sussidiaria R-ev dedicata al mercato e-mobility, ha avviato la costruzione di due impianti fotovoltaici in Calabria. Entrambi saranno situati nel Comune di San Floro, in provincia di Catanzaro, e avranno una potenza rispettivamente pari a

4,4 e 1 MWp. Il primo impianto a entrare in funzione - quello da 4,4 MWp in grado di produrre 7480 GWh all'anno - fornirà la maggior parte dell'energia all'infrastruttura di ricarica pubblica gestita in qualità di Cpo da R-ev sul territorio italiano. R-Gruppo infatti si occupa di produzione di energia da impianti fotovoltaici, oltre che di dispacciamento e vendita di energia rinnovabile tramite una infrastruttura per l'e-mobility proprietaria. La costruzione di questi impianti rientra nella strategia aziendale di integrazione nel mercato delle energie rinnovabili. R-ev ha inoltre inaugurato una nuova stazione di ricarica presso il Comune di Lauro, in provincia di Avellino. Il Cpo ha installato in piazza Amministratori due colonnine per un totale di 2 charging point, rispettivamente da 22 kW in AC e da 24 kW in DC.

Per la nuova stazione di ricarica R-ev ha optato per una wall box Street montata su pillar affiancata da una wall box FC 24.



ATLANTE SI AGGIUDICA CONTRIBUTO EUROPEO DA 17,2 MILIONI PER 44 STAZIONI



Atlante è stata selezionata per la terza volta dall'Unione Europea nell'ambito del programma CEF Transport - Alternative Fuel Infrastructure Facility (Aif), finanziamento a sostegno dell'infrastruttura di trasporto europea giunto al quinto bando, e riceverà un contributo pari a 17,2 milioni di euro per lo sviluppo del progetto AtlanteHIT, con cui il Cpo prevede l'installazione in Italia di oltre 700 charging point, distribuiti in 44 stazioni di ricarica rapida, di cui 32 per auto e furgoni e 12 per veicoli pesanti, come camion, autobus e pullman. Unitamente ai 23 milioni ricevuti nel 2022, nell'ambito del secondo bando dello stesso programma, e al finanziamento di 49,9 milioni ottenuto con il quarto bando nel 2023, Atlante arriva quindi, con questo quinto bando, a un totale di circa 90 milioni di finanziamento. La selezione è stata approvata dagli Stati membri dell'Unione Europea e dalla Commissione Europea. Ogni nuovo hub di ricarica Atlante, situato lungo la rete stradale transeuropea di trasporto (TEN-T), avrà 12 o 24 punti di ricarica se dedicato ai veicoli leggeri, 8 punti di ricarica se dedicato ai veicoli pesanti, rendendo la rete di ricarica Atlante un'aggiunta altamente strategica nel panorama dei veicoli elettrici in Italia - che attualmente conta una limitata infrastruttura di ricarica rapida. Inoltre, introducendo hub di ricarica rapida dedicati agli e-Truck, Atlante si rivolge anche al segmento ad alta emissione dei veicoli pesanti e compie un passo avanti cruciale verso la decarbonizzazione dei trasporti nel Sud Europa. Il progetto AtlanteHIT è stato supportato da Cassa Depositi e Prestiti in qualità di implementing partner italiano. Nel frattempo, il Cpo ha superato i 4.100 punti di ricarica tra colonnine online e in costruzione, con più di 2mila charging point già attivi in tutto il Sud Europa, quantità raddoppiata in soli 12 mesi.

BMW: PARTE IN ITALIA IL SERVIZIO CONNECTED HOME CHARGING SVILUPPATO CON E.ON

Bmw ed E.ON hanno messo a punto un ecosistema di ricarica dedicato ai clienti Bmw e Mini che integra in maniera intelligente e automatica il rifornimento energetico sfruttando eventualmente anche la produzione di energia solare dell'edificio. Ma non solo, la piattaforma Connected Home Charging, grazie al bilanciamento dei carichi, permette anche di evitare picchi che possano causare cali di tensione. Il pacchetto, integrabile anche da coloro che non sono in possesso di un impianto fotovoltaico, può essere ordinato direttamente presso i concessionari Bmw, oppure sui siti Bmw e Mini nel corso della configurazione del veicolo (inclusi Bev e ibride Plug-in). Connected Home Charging per il momento è disponibile

in Italia, Germania, Austria, Danimarca, Norvegia e Svezia e prevede l'attivazione attraverso la fornitura E.ON come unico gestore. Il pacchetto inoltre comprende la Bmw/Mini Wallbox Plus, con installazione e configurazione da parte di un service certificato E.ON. I clienti possono effettuare le impostazioni del sistema e il monitoraggio delle ricariche in

modo intuitivo attraverso la My Bmw App o Mini App. Nel caso di produzione di energia fotovoltaica, il controllo digitale e automatizzato dei flussi energetici consente di beneficiare di costi di ricarica inferiori e di aumentare il proprio livello di autosufficienza e l'uso ottimizzato dell'energia verde contribuisce alla protezione del clima.



POWY: NEL Q1 ATTIVATI PIÙ DI 300 CHARGING POINT TRA ITALIA E SPAGNA

Nel primo trimestre del 2024 Powy ha realizzato più di 90 stazioni di ricarica, attivando più di 300 charging point tra Italia e Spagna. Grazie a queste installazioni, solo negli ultimi tre mesi sono state risparmiate le emissioni di oltre 246 tonnellate di CO₂. Dal 2021 il Cpo ha portato sul territorio italiano più di 2mila punti di ricarica, di cui oltre 600 già installati e 1.400 in costruzione.



«L'Italia sta affrontando le sfide della transizione e ha già raggiunto importanti obiettivi, ma è necessario continuare a impegnarsi sempre di più in quest'ottica per riuscire ad avere un impatto sempre più tangibile. Powy sta lavorando in questa direzione su tutto il territorio nazionale, ma c'è ancora molta strada da fare per garantire una rete di ricarica capillare e funzionale», ha dichiarato Federico Fea, Ceo di Powy.

CONSYSTEM: DISPONIBILE IL NUOVO MODULO DI POTENZA AC/DC DI INFYPOWER

Consystem ha allargato la propria gamma di prodotti dedicati alle stazioni di ricarica con l'inserimento a catalogo del nuovo Power Module AC/DC LBG1K0120G di Infypower: un convertitore bidirezionale AC/DC da 35 kW 1000V, che integra un trasformatore ad alta frequenza per l'isolamento interno, oltre alla possibilità di scegliere tra un'ampia gamma di tensioni sul lato alimentazione. Il Power Module di Infypower garantisce una transizione fluida nei cambi di flusso energetici, supporta la funzione off-grid e la generazione di micro grid indipendenti. L'efficienza massima è superiore al 97% e possono essere collegati fino a 32 moduli in parallelo.



WALLBOX ANNUNCIA L'EV-CHARGER ABL EM4, PROGETTATO PER GLI SPAZI COMMERCIALI

Wallbox ha lanciato ufficialmente sul mercato il nuovo dispositivo ABL eM4, un caricatore in AC espressamente pensato e progettato per gli esercizi commerciali, oltre che parcheggi pubblici, imprese, flotte aziendali e condomini. L'ev-charger include un sistema di gestione dell'alimentazione avanzato, così da migliorare i costi del ciclo di vita e garantire la scalabilità futura. L'hardware supporta la gestione statica del carico fino a 100 cariche batterie collegati o quella dinamica fino a 30 cariche batterie, entrambe funzionanti tramite LAN wireless e con cavo. ABL eM4 ha una potenza fino a 22 kW, un Mid integrato, protezione IP55 e IK10 che garantiscono la possibilità di installarlo outdoor, accesso controllato tramite card Rfid, oltre alla certificazione ISO 15118. L'ev-charger è progettato per far risparmiare tempo e ridurre i costi, sia per gli installatori che per i gestori di colonnine. Le installazioni meccaniche vengono effettuate in meno di 10 minuti e i clienti che optano per la variante a doppia presa possono collegare 12 prese in un'ora. Inoltre, il caricatore consente di attivare più punti di ricarica grazie al sistema di gruppi di ricarica e all'app dedicata alla messa in servizio.



PHOENIX CONTACT: NUOVE PRESE MODULARI DI TIPO 2 CHARX CONNECT

Phoenix Contact presenta una gamma di nuovi componenti dedicati alla mobilità elettrica: le prese modulari di Tipo 2 Charx Connect. Disponibili con cover tonda o quadrata, con e senza Led RGB, dotate o meno di sensori di temperatura, con attuatore a 3 o 4 poli, le prese modulari in AC per infrastrutture consentono ai costruttori di stazioni di ricarica di configurarle liberamente secondo le esigenze specifiche. È inoltre possibile scegliere il set di cavi secondo la classe di potenza e la lunghezza desiderata per creare una stazione di ricarica in modo personalizzato ed in funzione dell'applicazione semplicemente selezionando gli elementi delle prese lato infrastruttura più idonei. Il concetto della presa Charx Connect Modular aumenta le possibilità di rispondere alle diverse esigenze e applicazioni di destinazione. Grazie all'ampia possibilità di personalizzazione, i costruttori di stazioni di ricarica non devono disporre di numerose varianti di prese lato infrastruttura preconfezionate. Ciò assicura una maggiore semplicità gestionale e la riduzione dei costi di stoccaggio. Allo stesso modo, la modularità garantisce un risparmio di tempo durante l'installazione presso il cliente e durante i lavori di manutenzione qualora fosse necessario sostituire la presa di ricarica. Il concetto di tenuta di Charx Connect Modular con contatti completamente sovrastampati aumenta la robustezza (classe di protezione superiore a IP55), la durata e la disponibilità della stazione di ricarica nell'uso all'aperto.



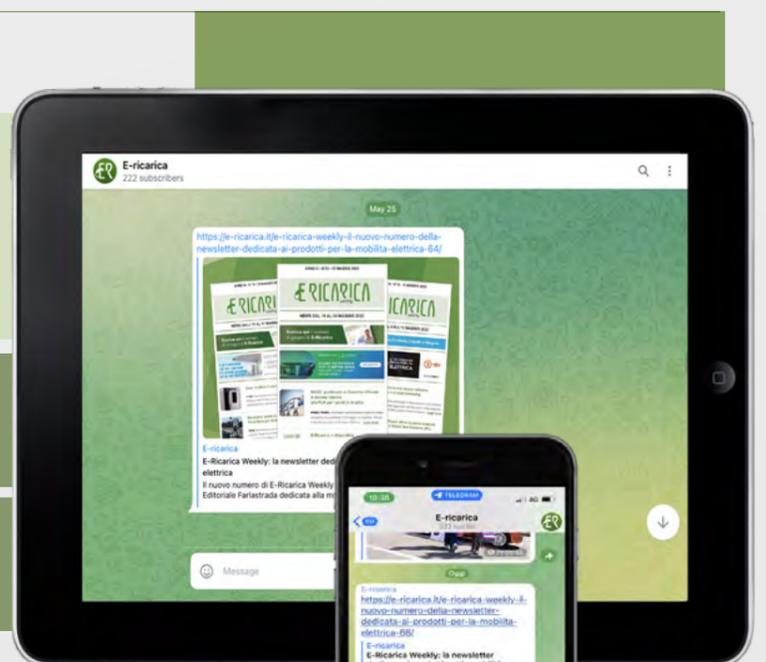
ERICARICA

SEGUI LE NEWS ANCHE SU TELEGRAM

SULLA PAGINA DEDICATA AL MAGAZINE VENGONO CONDIVISE QUOTIDIANAMENTE LE NOTIZIE PUBBLICATE SUL SITO: GRAZIE ALLE NOTIFICHE PUSH I FOLLOWER SONO COSTANTEMENTE AGGIORNATI

Telegram, servizio di messaggistica istantanea basato su Cloud e totalmente gratuito, è uno strumento particolarmente efficace per comunicare contenuti in tempo reale con i propri follower. E-Ricarica è presente sul social con la propria pagina dal 2021 e sfrutta le opportunità della piattaforma per allargare ulteriormente il proprio bacino di utenza. Il magazine infatti condivide quotidianamente sulla propria pagina le news pubblicate sul sito: grazie alle notifiche push queste vengono immediatamente segnalate ai follower che, tramite il link presente in calce alla

notizia, vengono rimandati sul portale per poter leggere il contenuto integralmente. La pagina Telegram di E-Ricarica si rivela così uno strumento prezioso per essere informati in tempo reale su tutte le novità relative al mercato dell'ev-charging e al mondo della mobilità elettrica. Per seguire la pagina Telegram di E-Ricarica è sufficiente visitare il link www.t.me/ericaricafarlastrada. Il canale social consente inoltre di condividere facilmente contenuti particolarmente interessanti con altri contatti e di commentare le news pubblicate dalla redazione.



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE ALLA PAGINA TELEGRAM DI E-RICARICA



UN CUORE TECNOLOGICO CON GRANDE ATTENZIONE ALLO SVILUPPO PER COGLIERE LE TANTE OPPORTUNITÀ RESE POSSIBILI DALLA MOBILITÀ ELETTRICA. QUESTA È L'ANIMA DI FORTECH, AZIENDA DI RIMINI SPECIALIZZATA NELL'OFFERTA DI SOLUZIONI ALL'AVANGUARDIA PER IL PAGAMENTO DELLE RICARICHE TRAMITE CARTE DI CREDITO. «IL KNOW HOW MATURATO NEL CORSO DEGLI ANNI PRESSO LE STAZIONI DI CARBURANTE CI HA CONSENTITO DI APPROCCIARE DA SUBITO QUESTO SETTORE CON SOLUZIONI EFFICIENTI E COLLAUDATE, L'E-MOBILITY CI PERMETTERÀ DI SVILUPPARE NUOVI SERVIZI PER RENDERE IL RIFORNIMENTO ENERGETICO UN'ESPERIENZA SEMPRE PIÙ USER FRIENDLY E SUPPORTARE IN FUTURO ANCHE LO SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE PRIVATE E AZIENDALI» SPIEGA LUCA BANCI, E-MOBILITY BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER



Soluzioni hi-tech per pagare le ricariche e non solo



«Abbiamo assistito e alimentato l'accelerazione nell'adozione di sistemi di pagamento svincolati da eventuali sottoscrizioni. Da settembre 2023, periodo in cui è stato pubblicato il regolamento Afir, i nostri clienti sono aumentati in maniera esponenziale»

Fortech è un'azienda italiana che si è distinta per aver implementato nelle ultime due decadi una serie di prodotti e di servizi che hanno dettato nuovi standard nel settore della mobilità. Dopo aver offerto un portafoglio di soluzioni ad alto contenuto tecnologico che le hanno consentito di fornire oltre 14.000 stazioni di servizio in Italia e aver gettato le basi per l'internazionalizzazione, con prodotti installati sino in Islanda e Guatemala, la società riminese si è concentrata sullo sviluppo di soluzioni per l'e-mobility. Forte delle sinergie e delle caratteristiche che per molti aspetti accomunano il rifornimento di carburante tradizionale alla ricarica delle vetture elettriche, dal 2016 Fortech ha iniziato a sviluppare una piattaforma di gestione proprietaria dedicata appunto al mondo dell'ev-charging. L'azienda ha inoltre progettato e messo in produzione una gamma di terminali di pagamento e di soluzioni dedicate alle necessità di questo nuovo mercato. Ne abbiamo parlato con Luca Banci, E-Mobility Business Development Manager, che ha voluto raccontarci come «L'obiettivo di Fortech sia quello di replicare nell'e-mobility il modello di business e la customer experience che hanno portato il brand a essere tra i leader di mercato nel settore del rifornimento di carburante». Un obiettivo che mostra già risultati molto interessanti, basti pensare al numero di transazioni gestite in questi primi mesi dai sistemi Fortech, ovvero oltre 35.000.

Con quale strategia avete approcciato il mercato della mobilità elettrica?

«Da subito abbiamo pensato di poter portare nel mondo della mobilità elettrica il nostro approccio "user-centric". La nostra esperienza nel mondo del rifornimento tradizionale ci ha infatti insegnato la rilevanza di prodotti e servizi che partano da una user experience semplice e agile. Per questo abbiamo deciso di focalizzarci su quello che riteniamo uno dei "pain points" dell'ev-charge, ovvero il processo di pagamento. Da qui la nostra decisione di offrire una soluzione smart a Cpo e hardware vendor per la gestione di questa importante esigenza. Sebbene nel settore della mobilità tradizionale, sia di uso comune pagare con carte di credito/debito e sistemi digitali, nel mondo della e-mobility invece è una novità. La prassi più comune fino a oggi per effettuare il pagamento di una ricarica elettrica è infatti quella di usare una app, un QR code o anche la tecnologia Rfid. Sistemi che presentano una serie di svantaggi in termini di comodità e rapidità di utilizzo. Con i nostri terminali di pagamento è possibile invece pagare direttamente tramite Pos, replicando quindi l'esperienza utente già ampiamente conosciuta e apprezzata sulle stazioni di servizio. La scelta di puntare su questo tipo di proposta è risultata ancora più strategica con la pubblicazione dell'Afir (Alternative Fuel Infrastrutture Regulation), il regolamento europeo che disciplina l'infrastruttura per i combustibili alternativi e quindi anche la mobilità elettrica».

Com'è cambiato il business di Fortech legato all'e-mobility dopo l'entrata in vigore della normativa Afir?

«Mi sento dire che quello che è cambiato non è il nostro business, che era già orientato alla proposta delle soluzioni di pagamento appena descritte, piuttosto è cambiata la sensibilità degli operatori di settore rispetto a questo tema. Abbiamo quindi assistito e alimentato l'accelerazione nell'adozione di sistemi di pagamento svincolati da eventuali sottoscrizioni. Dal settembre 2023, periodo in cui il regolamento è stato pubblicato, i nostri clienti e prospect nel mondo e-mobility sono aumentati in maniera esponenziale, sia per quello che riguarda il mercato Italia sia per

quello internazionale. A renderci protagonisti non è stato solo il fatto di avere la soluzione giusta al momento giusto, ma anche di avere il know-how per gestirne specifiche complessità connesse alle transazioni. Mi riferisco a complessità fiscali e normative che impattano notevolmente sul processo di pagamento, come ad esempio, per quello che riguarda il nostro paese, l'obbligo di comunicazione dei corrispettivi all'agenzia delle entrate, piuttosto che la fatturazione elettronica. Avendo già affrontato questi temi nel mondo della mobilità tradizionale per noi sono ormai di normale amministrazione, mentre risulterebbe molto più complicato e sfidante per una società estera che volesse portare in Italia le sue soluzioni di pagamento».

In effetti si è configurato un quadro particolarmente complesso...

«Esattamente. A questo proposito mi preme ribadire come Fortech sia una delle pochissime società in grado di far fronte a queste problematiche grazie a un ventaglio di soluzioni frutto dell'esperienza maturata sul campo. Proponiamo soluzioni reali, già collaudate, in grado di semplificare la vita ai nostri partner. Mi riferisco a una suite di prodotti, infrastrutture e servizi che già integra una serie di funzionalità pronte per supportare quello che riteniamo sarà il futuro della mobilità elettrica. Questa "readiness" sul territorio italiano rende Fortech un partner preferenziale anche per aziende estere che operano in altri paesi europei. Non è un caso che a oggi abbiamo centinaia di installazioni con i nostri partner proprio in Paesi come Francia Portogallo e Spagna».

Cosa prevede la vostra gamma di soluzioni per l'e-mobility?

«La nostra offerta è pensata per poter incontrare le necessità di diversi tipi di clienti, per questo include: i terminali di pagamento in self di cui abbiamo precedentemente parlato; un portale web che permette all'operatore di abilitare e disabilitare le colonnine; e infine un' app, sviluppata per chi intende lavorare maggiormente su clienti fidelizzati, da incentivare con iniziative di marketing o di brand loyalty. Se scendiamo nel dettaglio dei terminali, che a oggi sono il nostro core business, in gamma ne presentiamo di due tipologie. Il primo si chiama e-smartOPT ed è quello che più si avvicina ai terminali che installiamo nelle

IL TERMINALE OPTCOMPACT PUÒ ESSERE INSTALLATO SU UN TOTEM DEDICATO, PER GESTIRE I PAGAMENTI PRESSO PIÙ CHARGING POINT, OPPURE A BORDO DELLA COLONNINA





NELLA FOTO SOPRA IL TERMINALE E-SMARTOPT, UN SISTEMA DI PAGAMENTO MOLTO SIMILE A QUELLO PRESENTE PRESSO LE TRADIZIONALI STAZIONI DI SERVIZIO. SOTTO IL DISPOSITIVO OPTCOMPACT: LA CORNICE RETROILLUMINATA LO RENDE BEN VISIBILE ANCHE NEL CORSO DELLE ORE NOTTURNE

stazioni di servizio tradizionali. Sebbene il design sia differente perché non prevede la possibilità di pagare in contanti e quindi non ha in dotazione la cassaforte, per quello che riguarda le funzionalità possiamo dire che sia il fratello dell'OPT che tutti conoscono perché presente sulla maggior parte delle stazioni di rifornimento carburante in Italia. e-smartOPT consente, attraverso un ampio display, di gestire comodamente decine di punti di ricarica e infatti è un prodotto che installiamo di frequente presso le aree in cui sono già state attivate numerose colonnine. L'altro terminale in gamma si chiama invece OPTcompact e già dal nome evidenzia la sua principale caratteristica, ovvero il suo essere grande poco più di uno smartphone! Un terminale compatto ma dalla grande personalità visto che presenta le stesse funzionalità di e-smartOPT! Il nuovo nato in casa Fortech è dotato di una cornice retroilluminata che lo rende ben visibile anche durante le ore notturne ed è caratterizzato da un design distintivo».

Cosa proponete invece per implementare il pagamento a bordo della colonnina?

«L'ultimo prodotto di cui ho parlato è anche estremamente versatile e può essere installato in 3 versioni: stand alone, wall mount ed embedded. Quest'ultima versione ci permette di integrare il terminale di pagamento direttamente nelle colonnine di ricarica dei nostri partner. Le sue dimensioni compatte consentono sostanzialmente di avere un Pos "a bordo" di ogni singola colonnina di ricarica. Sebbene tutti i prodotti siano dotati del nostro

software di pagamento, le versioni di OPTcompact stand alone e wall mount ospitano due delle funzionalità che riteniamo contribuiscano a differenziare notevolmente la user experience sui nostri terminali, ovvero la guida vocale e il customer care telefonico. Sia e-smartOPT che OPTcompact sono infatti dotati di un pulsante nel monitor tramite cui l'utente può richiedere assistenza in caso di difficoltà».

Gli utenti lo utilizzano spesso?

«A oggi i dati ci dicono che viene sfruttato prevalentemente per chiedere informazioni e risolvere dubbi. I nostri operatori dell'assistenza tecnica non vengono quindi chiamati solo per risolvere guasti veri e propri. Ciò che serve agli e-driver è piuttosto capire quale sia il connettore giusto oppure avere info su come interrompere la ricarica. Diciamo che il nostro customer care in questo momento risulta essere un aiuto importante per chi ancora non ha molta dimestichezza con la tecnologia presente nei punti di ricarica. Sintetizzando posso affermare che l'obiettivo di Fortech sia quello di garantire un'esperienza di ev-charging frictionless, sia per quanto riguarda il processo di pagamento sia per altri aspetti della ricarica nel suo complesso».

Chi sono attualmente i vostri principali clienti?

«A oggi Fortech si rivolge principalmente a Cpo e produttori di "caricatori", con una più alta percentuale del primo target, anche perché sono i soggetti maggiormente coinvolti dalla necessità di adeguare alla normativa Afir i punti di ricarica già in funzione e quelli in progetto di installazione.

Gli hardware vendor invece si rivolgono a noi per proporre ai propri clienti un prodotto che già preveda a bordo un sistema di pagamento con carte. In percentuale minore ma comunque interessati alle nostre soluzioni sono poi tutti quei soggetti, dalle strutture ricettive alle aziende, che vogliono offrire ai loro clienti o dipendenti il servizio di ricarica».

Che tipo di evoluzioni tecnologiche avete previsto per il futuro?

«Abbiamo già pensato a tutta una serie di funzionalità aggiuntive con le quali sarà possibile migliorare ulteriormente la sostenibilità, sia ambientale sia economica, del servizio di ev-charging. Mi riferisco ad esempio a un sensore di presenza che attiva il Pos quando il cliente si avvicina, così da garantire un maggiore risparmio energetico e a un lettore QR code per la gestione di promozioni e attività marketing sulla stazione di ricarica. Non da ultimo siamo molto attenti alle evoluzioni delle forme di pagamento digitali per cui abbiamo già reso disponibile, oltre ai sistemi citati precedentemente, la possibilità di pagare con smart ring e, più in generale, con quei dispositivi wearable che possono essere collegati alle carte».

Quali sono i vostri obiettivi e le vostre previsioni di crescita in ambito e-mobility?

«Per il 2024 il nostro obiettivo principale è spingere sull'acceleratore e procedere, come stiamo facendo, con l'attivazione di partnership strategiche con i player più importanti del mondo e-mobility europeo. Prevediamo inoltre di sviluppare un mercato che non si limiti alla ricarica pubblica. Abbiamo infatti le tecnologie e il know-how per gestire anche l'ambito della ricarica privata (hotel, ristoranti, ecc) e soprattutto, soluzioni dedicate alle flotte aziendali. Siamo convinti che nei prossimi anni saranno molte le imprese che avranno la necessità di elettrificare il proprio parco mezzi e quindi necessiteranno di soluzioni smart per la gestione delle ricariche e della loro attivazione/pagamento».

Quali sono le criticità che secondo la vostra esperienza ancora rallentano la diffusione dell'e-mobility nel nostro Paese?

«Non mi soffermo su dati, già a conoscenza di tutti, come quelli della lenta diffusione dei veicoli elettrici rispetto ad altri Paesi europei. Il congelamento degli incentivi da parte del governo ci porta, come paese, a dover recuperare molto terreno. Voglio invece sottolineare come in Italia ci sia stato un grande ritardo nella ricezione e nella diffusione della normativa Afir. Anche su questo fronte purtroppo il nostro Paese si è mosso con grande lentezza rispetto ad altri. Aggiungo poi un altro tassello, già accennato in precedenza, come la complessità della normativa sulla gestione dei corrispettivi, che ci vede ancora in una fase transitoria e molto confusa».

In questo tipo di panorama complessivo che cosa vi distingue dai competitor?

«Da un punto di vista del prodotto è chiaro dalle mie risposte che il nostro elemento di differenziazione forte sia la soluzione di pagamento con carte di credito e debito nazionale, ma dal punto di vista organizzativo e di brand, mi sento di dire che l'affidabilità e la serietà lo siano altrettanto. In un mercato ancora incerto e in evoluzione come quello della e-mobility avere un partner come Fortech, capace di portare un know-how solido e strutturato, rappresenta sicuramente una forte garanzia».



SI È TENUTA IL 7 E 8 MAGGIO A BOLOGNA LA SECONDA EDIZIONE DELLA MANIFESTAZIONE DEDICATA AL BUSINESS DELLE E-MOBILITY: TANTE OCCASIONI DI CONFRONTO GRAZIE A UN AMPIO PANEL DI EVENTI E UNA PANORAMICA SULLE NOVITÀ DEDICATE ALLA RICARICA E AL MONDO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA. 4MILA LE PRESENZE REGISTRATE E APPUNTAMENTO CONFERMATO PER IL 2025, DAL 4 AL 5 GIUGNO

E-Charge 2024: il punto sull'industria dell'ev-charging

Si è conclusa la seconda edizione di E-Charge, fiera tenutasi a Bologna il 7 e 8 maggio interamente dedicata al settore della ricarica per veicoli elettrici (colonnine, stazioni, componenti, soluzioni di sistema e servizi legati alla mobilità green) che ha fatto da sfondo anche a numerose occasioni per incontri e workshop, tra cui il secondo appuntamento con il summit "Stati generali della ricarica", interamente focalizzato sugli sviluppi dell'industria dell'ev-charging. All'evento, secondo dati divulgati dalla società organizzatrice A151, hanno preso parte 4mila visitatori. E-Charge 2024, che ha occupato una parte del padiglione 16, si è svolta in contemporanea con E-Tech Europe - terza edizione della fiera dedicata alle tecnologie e all'elettrificazione degli autoveicoli -, contando in totale 325 espositori. La manifestazione tornerà nel 2025, dal 4 al 5 giugno.

ER



1 - Carlo Gavazzi ha mostrato i nuovi prodotti dedicati all'e-mobility tra cui i nuovi contatori DCM1 e EM580. Nella foto Luca Bertolazzi, product line manager, e Roberto Conca, business developer

2 - Presso lo stand di PAX Italia ampio spazio dedicato alle soluzioni per i pagamenti delle ricariche con carta di credito. Nella foto Alberto Bordiga, chief sales officer, Diego Lucon, chief innovation officer, e Simone Americano, sales manager

3 - Consystem era presente con diverse novità dedicate a schermi e connettori ad alte prestazioni. Nella foto Mario Lesinigo director automotive & industrial division, Martino Allisiardi, value proposition and marketing leader, Ubaldo Tarantino, product manager, e Giovanni Andreatza, sales engineering

4 - Presso lo stand di STÄUBLI era possibile toccare con mano il nuovo standard Megawatt Charging System. Nella foto Mauro Bossi, director connectors division Italy

5 - Growatt ha portato in mostra a E-Charge la propria gamma Thor, con ev-charger in AC e in DC da 20 e 40 kW. Nella foto Giovanni Marino, product manager

6 - Presso lo stand di EEI - Italian Power Technology era esposta la nuova colonnina in DC Neo con potenze da 80 a 240 kW. Nella foto Jari Giancesini, business developer

7 - Presso lo stand di Alfen era presente un'ampia selezione di ev-charger, dalla nuova colonnina Twin 5 Plus, perfetta per parcheggi pubblici e flotte aziendali, alla wall box Eve Double Pro Line con doppio connettore. Nella foto Alessandro Cicerchia, sales manager, Vito Chiatante, technical sales support manager e Silvia Pavesi, sales support & account manager



RICARICA VI ASPETTA IN FIERA!

La redazione del magazine, media partner di Power2Drive, sarà presente insieme alla rivista alle riviste Solare B2B ed Energia in città presso lo stand 518 all'interno del padiglione A1



INQUADRA IL QR CODE
PER SCOPRIRE IL
PROGRAMMA DEGLI
INCONTRI DEDICATI
ALL'E-MOBILITY

700+

FORNITORI COMPONENTI
E SERVIZI E-MOBILITYOLTRE
26.000 MQ

(OLTRE 206MILA PER THE SMARTER E)

OLTRE
15.000

VISITATORI PREVISTI

450+

ESPOSITORI

(+2.800 IN TOTALE
A THE SMARTER E)Entrance ICM
ConferenceWest
EntranceMulti-Storey
Car Park

C1

B1

A1

Express Way

„Messestadt West“ Subway Stop

inter
solar

POWERING YOUR BUSINESS

Power2Drive: una vetrina sul futuro della transizione elettrica

È IN PROGRAMMA A MONACO DAL 19 AL 21 GIUGNO L'EDIZIONE 2024 DELLA FIERA DEDICATA ALL'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING CHE SI SVOLGERÀ IN CONCOMITANZA CON INTERSOLAR ALL'INTERNO DI THE SMARTER E. LE NUMEROSE NOVITÀ PRESENTATE DALLE AZIENDE – DI CUI È PRESENTE UNA CORPOSA ANTEPRIMA IN QUESTE PAGINE – TROVERANNO SPAZIO ALL'INTERNO DI UNA SUPERFICIE ESPOSITIVA AUMENTATA DELL'80% PER ACCOGLIERE GLI OLTRE 450 ESPOSITORI PREVISTI. RIFLETTORI PUNTATI SU RICARICA BIDIREZIONALE, AUTOCONSUMO E LA CONVERGENZA SEMPRE PIÙ STRETTA TRA WALL BOX, FOTOVOLTAICO E STORAGE

7 più di 26mila metri quadri, oltre 450 espositori coinvolti, più di 700 fornitori partecipanti tra le società che operano nella filiera della mobilità elettrica e una superficie espositiva aumentata dell'80% rispetto alla scorsa edizione. Questi sono i numeri con cui si presenta l'edizione 2024 di Power2Drive, fiera dedicata all'e-mobility che si svolgerà in concomitanza con Intersolar a Monaco di Baviera dal 19 al 21 giugno all'interno di The Smarter E. Quest'ultima già lo scorso anno si era confermata, grazie a numeri da record, come una delle manifestazioni europee di riferimento tra quelle dedicate alla transizione energetica: nel 2023 sono stati

registrati 2.469 espositori provenienti da 57 Paesi hanno presentato prodotti e soluzioni su 180.000 metri quadrati in 17 padiglioni espositivi e un'area all'aperto, per un totale di 106mila visitatori provenienti da 166 Paesi. E per quest'anno gli obiettivi sono ulteriormente ambiziosi, con più di 2.800 espositori previsti a occupare una superficie espositiva di oltre 206mila metri quadri e un totale di oltre 115mila visitatori attesi nel corso della tre giorni. Con il motto "Ricaricare il futuro della mobilità", Power2Drive Europe si propone come il punto d'incontro ideale per produttori, fornitori, installatori, distributori, gestori di flotte ed energia, operatori di punti di ricarica, fornitori di servizi di mobilità elettrica e start-

up. La mostra punta i riflettori su sistemi di ricarica, veicoli elettrici, batterie di trazione e servizi di mobilità, nonché soluzioni e tecnologie innovative per la mobilità sostenibile. Power2Drive Europe è l'occasione per dare uno sguardo agli attuali sviluppi del mercato globale, mostrare il potenziale della mobilità elettrica e presentare soluzioni di ricarica intelligenti per riflettere l'interconnessione dei veicoli elettrici con una fornitura di energia sostenibile.

I trend che traineranno il mercato

Oltre alla ricca proposta di prodotti e novità legate al mondo dell'ev-charging di cui è



SPOSTARSI IN EUROPA IN ELETTRICO? FINALMENTE È POSSIBILE (DATI EAFO)

Nel 2023, l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici nell'Unione europea ha nuovamente registrato una forte crescita: +41% rispetto all'anno precedente. Il Belgio è stato protagonista di un'evoluzione importante, rientrando tra i primi 5 Paesi, con un aumento dell'89% sale al quarto posto nella classifica dell'UE, superando i Paesi scandinavi e l'Italia, che ora occupa il quinto posto. La Francia conquista il secondo posto: una crescita del 44% grazie all'installazione di oltre 120.000 punti di ricarica accessibili al pubblico. I Paesi Bassi rimangono il punto di riferimento: i possessori di auto elettriche possono beneficiare di oltre 144mila punti di ricarica.

Publicly accessible charging points – Top 5 countries in Europe



Più verde, meno CO₂ #MakeltalyGreen

La nostra missione come Energy Company è rendere il Pianeta più green per tutti.

Offriamo soluzioni energetiche sostenibili ad alta efficienza per le case, le aziende e le città.

eon-energia.com



Fotovoltaico



E.Mobility



Clima



Energia



possibile trovare una corposa anteprima in queste pagine – tra i trend che ricopriranno un ruolo particolarmente rilevante nel corso della manifestazione è confermata la tecnologia Vehicle to grid, per la quale è previsto un boom imminente: grazie al V2G infatti, l'auto elettrica diviene parte del sistema elettrico e può contribuire alla flessibilizzazione della rete di distribuzione prelevando o cedendo energia. "In un futuro molto prossimo" come auspicato dagli organizzatori della manifestazione, "numerosi consumatori finali, privati o commerciali, beneficeranno di soluzioni behind the meter. Come in un accumulatore stazionario, tramite lo stoccaggio temporaneo di energia autoprodotta, per esempio da un impianto fotovoltaico, sarà possibile aumentare il consumo dell'energia prodotta in proprio. Eventuali tariffe flessibili permetteranno inoltre ulteriori risparmi nell'acquisto di energia dalla rete. Dal momento che tutti i produttori di veicoli rilevanti stanno già lavorando allo sviluppo di vetture predisposte alla ricarica bidirezionale, nei prossimi anni si attende uno sviluppo molto dinamico di questa tecnologia". Altro tema centrale dell'edizione 2024 sarà la convergenza tra tecnologie: fotovoltaico, sistemi di accumulo, mobilità elettrica e pompe di calore. Gli edifici residenziali svolgono un ruolo sempre più centrale nella diffusione del fotovoltaico in tutta Europa e secondo i trend intercettati da Power2Drive sempre più edifici che già dispongono di pannelli solari vengono ora dotati di sistemi di accumulo, una combinazione che sta diventando lo standard per le

SIEMENS

PAD. B3 STAND 110

Tecnologia al servizio dell'alta potenza

L'infrastruttura di ricarica elettrica Sicharge D di Siemens garantisce una ricarica ultra veloce, con una potenza fino a 400 kW e un'allocatione dinamica della potenza. Questo significa che fino a quattro veicoli elettrici possono essere ricaricati simultaneamente, garantendo tempi di ricarica ottimizzati e massimizzando l'efficienza operativa dei veicoli. Caratterizzata da un ingombro ridotto e resistente alle intemperie, una protezione antivandalismo IK10 con vetro infrangibile, l'esperienza di ricarica è resa ancora più intuitiva grazie allo schermo da 24" integrato nella colonnina Sicharge D. Questo display facilita l'interazione degli utenti, rendendo il processo di ricarica facile e accessibile a tutti gli operatori.

Una configurazione facile e flessibile e la scalabilità sono le considerazioni principali quando si installa una soluzione di ricarica rapida. Con ConnectPlus, il sistema di ricarica Sicharge D può essere ampliato con un Dispenser che fornisce altri due punti di ricarica DC, in modo da poter ricaricare contemporaneamente fino a quattro veicoli elettrici in corrente continua. La versatilità di Sicharge D consente di utilizzare in modo efficiente l'infrastruttura di ricarica e di ottimizzare l'energia nella maniera più efficiente per ogni punto di ricarica. Sia che si tratti di ricaricare due o quattro veicoli in parallelo, il processo di ricarica in corrente continua si adatta automaticamente ai veicoli connessi, cercando di utilizzare sempre l'intera potenza di carica disponibile e di utilizzarla in base alla richiesta effettiva da parte dei veicoli connessi. In questo modo, l'intera capacità di ricarica può essere utilizzata da un solo veicolo, oppure può essere distribuita a più veicoli in base alla loro richiesta. Poiché la richiesta di energia è dinamica durante il processo di ricarica, la distribuzione appropriata della potenza di ricarica da parte di Sicharge D riduce al minimo il tempo di ricarica per tutti i veicoli elettrici collegati.



LA COLONNINA SICHARGE D

GROWATT

PAD. B3 STAND 230

I vantaggi della ricarica in DC in formato wall box

L'offerta di Growatt si completa con la versione Thor 20DS-P, una stazione di ricarica in corrente continua (DC) a connettività completa con potenza da 20 kW, ideale per installazioni commerciali o grandi complessi residenziali con la possibilità di offrire l'opzione sia in singola che a doppia pistola. La protezione IP54 consente l'installazione sia indoor che outdoor ed è facilmente integrabile con le principali piattaforme di pagamento. Inoltre la wall box ha il 4G integrato e consente la programmabilità e il monitoraggio totale dei costi e dei consumi attraverso l'App Shine Phone. dotata di molteplici opzioni di funzionamento e possibilità di impostazione personalizzata. La gamma Growatt include anche il modello Thor 40DS-P da 40 kW disponibile con singolo e doppio cavo e la possibilità di scegliere tra connettore CCS Combo II e CHAdeMO.



LA WALL BOX THOR 20DS-P

ZCS

PAD. B4 STAND 550

Una gamma completa dal domestico al C&I

Durante la manifestazione presso lo stand dell'azienda sarà possibile visionare l'intera famiglia di EV Charger ZCS Azzurro. Per le installazioni di tipo residenziale è disponibile la wall box della serie CARO da 11 kW 3PH in AC, conforme al Modo 3 della normativa internazionale IEC 61851-1, dotata di cavo di Tipo 2 integrato, connettività WiFi, Bluetooth e Ethernet e protezioni da corrente residua 30 mA tipo A + 6 mA CC.

Per installazioni commerciali in corrente continua di piccola taglia, ZCS Azzurro propone la serie COREBOX da 30 kW 3PH in DC, installabile sia a parete sia su supporto da pavimento, dotata di connettore tipo CCS2. Questa soluzione è in grado di coniugare le caratteristiche tecniche e funzionali più importanti delle DC (in primis la rapidità di ricarica, evitando le limitazioni degli OBC presenti sui veicoli) con un costo del dispositivo estremamente competitivo. Infine, la gamma EV Charger 60-120 kW DC è perfetta per tutte quelle situazioni in cui sia necessaria molta potenza e velocità di ricarica, il sistema è dotato di due connettori CCS2 con uscita fino a 60 e 120 kW che si ricaricano contemporaneamente e un elevato grado di protezione IP54.



LA WALL BOX CARO, L'EV-CHARGER COREBOX E LA COLONNINA FINO A 120 KW DI POTENZA

SENEC

PAD. B1 STAND 310

Wall box versatile e connessa

Senec.Wallbox dpm 3 è una stazione di ricarica per veicoli elettrici che si contraddistingue per versatilità di utilizzo, funzioni intelligenti, formato compatto, facilità di installazione e massima sicurezza, garantita dal sensore di temperatura che ne interrompe il funzionamento in caso di surriscaldamento.

Può essere collegata in monofase o trifase e configurata con diverse potenze di carica da 7,4 fino a 22kW. La potenza, grazie al sensore Dpm - Dynamic Power Management, viene modulata in base a quella disponibile in casa per evitare possibili black-out quando sono accesi altri elettrodomestici.

La tecnologia Rfid di cui è dotata permette l'uso congiunto da parte di 5 utenti, rendendo il suo impiego idoneo anche in luoghi condivisi come condomini o aziende. Per le realtà aziendali sono utili anche il protocollo Ocpp integrato, che ne consente la gestione centralizzata, ed il collegamento multiplo in configurazione master-slave. Grazie all'apposita app, è possibile gestire la ricarica a distanza e monitorarne lo status, nonché di localizzare e accedere a oltre 200.000 stazioni di ricarica convenzionate su tutto il territorio europeo.

La tecnologia Rfid di cui è dotata permette l'uso congiunto da parte di 5 utenti, rendendo il suo impiego idoneo anche in luoghi condivisi come condomini o aziende. Per le realtà aziendali sono utili anche il protocollo Ocpp integrato, che ne consente la gestione centralizzata, ed il collegamento multiplo in configurazione master-slave. Grazie all'apposita app, è possibile gestire la ricarica a distanza e monitorarne lo status, nonché di localizzare e accedere a oltre 200.000 stazioni di ricarica convenzionate su tutto il territorio europeo.



LA SENECA WALLBOX DPM3

VISSMANN

PAD. B1 STAND 431

Un ecosistema completo per l'autoconsumo

Viessmann Climate Solutions sarà presente a Intersolar - all'interno del salone EES 2024, la fiera internazionale dei sistemi di accumulo di energia - presentando soluzioni di sistema particolarmente innovative. L'azienda punterà a mostrare la propria proposta di sistema completo per il fotovoltaico, integrabile con tutte le altre tecnologie Viessmann. Saranno quindi esposte combinazioni di pompe di calore, impianti fotovoltaici, sistemi di accumulo di energia e wallbox. L'obiettivo di Viessmann è duplice: far sì che i proprietari di casa possano utilizzare l'elettricità autoprodotta per far funzionare la propria pompa di calore e caricare il proprio veicolo elettrico, e allo stesso tempo contribuire ad alleggerire le reti elettriche pubbliche durante i picchi di carico. Per Viessmann è fondamentale pensare in un'ottica di sistema, così da garantire in futuro un approvvigionamento di elettricità e calore sicuro e rispettoso del clima.



LA GAMMA DI PRODOTTI VISSMANN

R-ev

Scarica la APP e
ricarica la tua auto

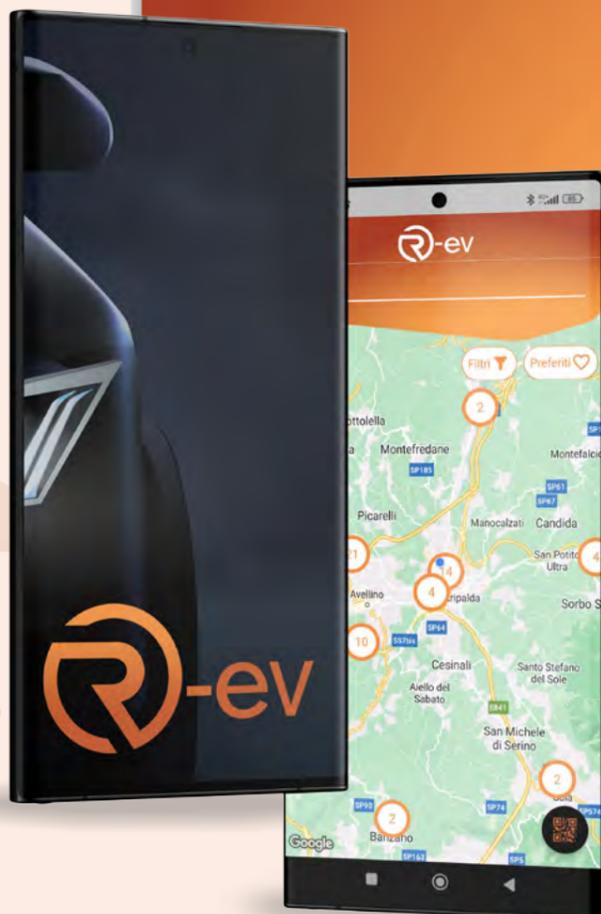


Semplice | Veloce | Interoperabile

www.r-ev.it



Trova e prenota
la colonnina
più vicina a te



nuove installazioni. Ciò consente un impiego ancora più ampio dell'energia solare prodotta. SolarPower Europe, l'associazione industriale europea, prevede che la capacità di stoccaggio totale aumenterà fino a 32,2 gigawattora entro il 2026, abbastanza per alimentare quasi quattro milioni di case. Nel 2023, circa il 15% di tutte le immatricolazioni in Europa è stato ad appannaggio di auto elettriche. Considerando che circa l'85% di tutta la ricarica avviene a casa o al lavoro, l'impiego di energia solare potrà garantire un notevole risparmio. Altro tassello importante tra le novità presenti a Power2Drive saranno le piattaforme dedicate all'Home Energy Management System: questa tecnologia aiuterà a ottimizzare i consumi spostando i tempi e la durata delle ricariche in base alle tariffe, oltre a garantire un utilizzo intelligente dell'energia autoprodotta. Alla fine del 2022 in Europa erano stati installati circa 950.000 Hems. Secondo Berg Insight, un istituto di ricerche di mercato, questo numero raggiungerà i cinque milioni entro il 2027.

Gli award dell'industria

Nel corso della manifestazione tornerà anche The Smarter E Award, che nell'edizione 2024 è stato esteso per la prima volta a cinque categorie: oltre all'E-Mobility, sono previste anche Outstanding Products, Energy Storage, Photovoltaics e Smart Integrated Energy. Il premio, che per la categoria E-Mobility viene conferito ai concetti e alle tecnologie che contribuiscono in modo significativo al successo

CARLO GAVAZZI

PAD. B6 STAND 115

Soluzioni per un mercato in continua evoluzione

Carlo Gavazzi è lieta di annunciare la sua partecipazione alla fiera di settore Power2Drive di Monaco. Nel contesto del mercato italiano, l'azienda è concentrata sull'introduzione dei nuovi prodotti: i contatori di energia certificati DCM1 ed EM580, progettati per rispondere alle sfide di un mercato in continua evoluzione nel settore dell'EV-Charging.

Il contatore di energia DCM1 rappresenta l'evoluzione nel mercato degli strumenti certificati in corrente continua: infatti ha ottenuto sia la certificazione Mid che Eichrecht. È un dispositivo progettato per assicurare la massima affidabilità e sicurezza nei sistemi di ricarica in corrente continua, dedicato in particolare alle colonnine ultra-fast, con correnti fino a 600A. Il dispositivo si distingue per la sua flessibilità e versatilità, e offre inoltre diverse funzionalità che includono la possibilità di installazione tramite cavo o barra e anche con differenti angolazioni laddove possibile, una doppia porta di comunicazione, misurazione bidirezionale e alloggiamento separato dello strumento di misura e del display. Il display fornisce le informazioni dettagliate sulla singola sessione di ricarica, e offre anche la possibilità di generare il file OCMF standard S.A.F.E, necessario per la certificazione dell'intero charger. L'EM580, invece, arricchisce la gamma di contatori dedicati all'AC, offrendo standard aggiuntivi di sicurezza e robustezza. Questo dispositivo consente di sigillare sia lo strumento che la comunicazione e dispone di un display a matrice che garantisce una migliore lettura delle sessioni di ricarica. Entrambi i prodotti sono sviluppati per essere integrati come componenti delle colonne di ricarica, contribuendo al corretto bilanciamento dei carichi (load balancing) e alla stabilità dei sistemi commerciali e residenziali, grazie all'aggiornamento ultrarapido delle variabili elettriche disponibili via comunicazione seriale.



I NUOVI CONTATORI DCM1 E EM580

PHOENIX CONTACT

PAD B5 STAND 130

Nuovi componenti per semplificare progettazione e manutenzione

Il controllore per la ricarica in DC Charx Control di Phoenix Contact combina tutte le funzioni per il controllo e il monitoraggio di una stazione di ricarica da 19" in un unico dispositivo. Il modulo di controllo intelligente gestisce fino a cinque moduli di potenza da 30 kW per una ricarica rapida in corrente continua fino a 150 kW. Semplifica la fase di progettazione, l'installazione e la manutenzione della stazione di ricarica, garantendo un'infrastruttura di ricarica rapida flessibile e conveniente. I moduli di potenza Charx Power, in un formato standardizzato da 19", permettono la massima flessibilità per adeguare la stazione di ricarica alla potenza desiderata. Il coordinamento dell'elettronica di potenza consente una più efficiente gestione dell'energia sia in fase di conversione che in fase di erogazione verso il veicolo. Rispetto al classico montaggio con componenti su guida DIN, la soluzione modulare Charx da 19", riduce notevolmente la complessità di una stazione di ricarica DC. Il collegamento rapido Push-in semplifica e velocizza ulteriormente le fasi di installazione e manutenzione. In questo modo è possibile caricare in DC i veicoli elettrici in modo rapido e intelligente.

IL NUOVO CONTROLLORE DI POTENZA IN DC CHARX CONTROL



SCAME PARRE

PAD. B6 STAND 170

Una piattaforma evoluta per la gestione delle infrastrutture

In occasione di Power2Drive Scame rinnova la propria presenza con uno spazio espositivo dedicato ai due grandi mondi dell'offerta SCAME per la mobilità elettrica: da un lato la componentistica OEM, pensata per i costruttori di stazioni di ricarica e dall'altro l'offerta di wall box e colonnine in corrente AC e DC, realizzati in Italia da SCAME. L'innovazione tecnologica sarà il filo conduttore anche in questa edizione, dove verrà presentata in anteprima l'ultima novità: ELEVA. Nel percorso alla transizione energetica infatti Energy Manager, Fleet Manager ed Amministratori di condominio sono sempre più spesso chiamati ad essere protagonisti dell'innovazione. ELEVA è la nuova piattaforma on premise di SCAME per la gestione multi sito dell'infrastruttura di ricarica, una dashboard innovativa per avere tutte le informazioni relative all'infrastruttura di ricarica in un unico posto, ma non solo. SCAME vuole essere al fianco di questi attori del cambiamento e permettere loro di affrontare le nuove sfide con tranquillità e consapevolezza, fornendo loro gli strumenti pensati ad hoc a supporto delle esigenze attuali e future.



LA WALL BOX BE-W

CIRCONTROL

PAD. B6 STAND 240

Una rivoluzione per la ricarica domestica

Circontrol parteciperà alla fiera Power2Drive a Monaco, presentando le proprie soluzioni per la ricarica di veicoli elettrici. Approfittando dell'evento, l'azienda svelerà un nuovo caricabatterie per veicoli elettrici domestici. Si tratta di un prodotto rivoluzionario e progettato attentamente per adattarsi a vari ambienti come garage privati e condomini, offrendo un'estetica premium ed elegante. Il nuovo caricabatterie offrirà diverse opzioni di personalizzazione del design: questo approccio soddisferà le diverse preferenze estetiche dei nostri clienti e utenti. Il nuovo ev-charger offrirà un vantaggio in termini di connettività. Per un'esperienza utente migliorata, il nuovo caricabatterie di Circontrol sarà dotato di una propria app. Questa aggiunta faciliterà la raccolta dei dati e la gestione del sistema in base alle esigenze degli utenti, oltre a offrire diversi sistemi di identificazione. Inoltre, sarà compatibile con Cosmos, la piattaforma di gestione della ricarica di Circontrol. Il nuovo caricabatterie per veicoli elettrici si integrerà perfettamente nell'ecosistema elettrico della casa. Ciò significa che la stazione di ricarica adatterà automaticamente la propria richiesta di energia in base al consumo domestico, evitando blackout. Inoltre, l'attività di ricarica può essere programmata. Contribuendo all'espansione delle fonti di energia verde, il caricabatterie è progettato per utilizzare

l'energia solare proveniente da un impianto fotovoltaico di autoconsumo. Oltre alla nuova stazione di ricarica domestica, Circontrol presenterà una varietà delle sue soluzioni per veicoli elettrici. Insieme alle sue stazioni di ricarica veloci e ultraveloci aggiornate.

**WALLBOX**

PAD. B6 STAND 340

Una gamma di ev-charger sempre più performanti

Anche in questo 2024 Wallbox sarà presente a Power2Drive per mostrare ai visitatori il suo portafoglio completo di prodotti dedicati alla ricarica elettrica degli EV e alla gestione dell'energia. Uno spazio particolare sarà dedicato a Supernova, la gamma di stazioni di ricarica pubblica sempre più veloci, in grado di aggiungere, in soli sette minuti, oltre 100

chilometri di autonomia alla batteria di un veicolo elettrico. Sul mercato italiano, la gamma è già presente con Supernova 150, la soluzione versatile progettata per stazioni di servizio, aree di sosta autostradali, centri commerciali e ristoranti. Nel suo segmento, ad oggi è tra i caricabatterie più efficienti al mondo in termini di kW per metro quadro: particolarmente adatto per il mercato europeo, è caratterizzato da un ingombro ridotto tra i più piccoli nel settore e consente agli operatori dei punti di ricarica di espandere le proprie reti in modo più efficiente. Mantiene il design della prima generazione, che gli è valso riconoscimenti come l'IF Design Award, uno dei più importanti premi di design del settore. Oltre all'estetica funzionale e versatile, che lo rende adatto a qualsiasi ambiente, Supernova presenta anche numerosi vantaggi operativi, tra i quali un'estrema facilità di installazione e manutenzione.



LA COLONNINA SUPERNOVA 150



VIARIS UNI+, COMBI+ e CITY+
LE MIGLIORI SOLUZIONI IN AC
PER LA RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI

ORBITIS
energia intelligente

Scopri la gamma su [orbitalia.it](https://www.orbitalia.it)

della transizione della mobilità, verrà consegnato in concomitanza della fiera The Smarter E. Tra le finaliste della categoria E-Mobility sono state selezionate le seguenti aziende: Autel Europe, Designwerk Technologies, EcoG, Huawei Digital Power, Road, SolarPaint by Apollo Power, Vector Informatik e XCharge Europe. "Con la transizione verso un approvvigionamento di energia rinnovabile 24 ore su 24, i settori elettricità, riscaldamento e trasporti crescono in modo ancora più interconnesso» viene riportato in un comunicato diffuso da The Smarter E. "Questo sta portando un cambiamento di mentalità in un gran numero di attori del mercato, dai fornitori di tecnologie e soluzioni ai distributori di energia fino alle aziende municipalizzate. Le aziende adattano i loro modelli di business e offrono sempre più spesso soluzioni integrate con moduli fotovoltaici, accumulatori, wall box e sistemi power-to-heat con relativo software di gestione dell'energia. Un modo di pensare integrato che, oltre a emergere dai diversi comparti, si riflette anche nei prestigiosi premi di settore conferiti nell'ambito di The Smarter E Europe".

INGETEAM

PAD. B6 STAND 420

La gamma Rapid ancora più potente

Nel corso della manifestazione Ingeteam presenterà la nuova arrivata nella gamma di soluzioni per la ricarica elettrica: la Rapid 420. Con una potenza ultra-fast da 420 kW, la Rapid 420 è stata progettata per soddisfare le esigenze più esigenti di ricarica, ideale per aree ad alto traffico e settori in crescita come la logistica pesante. Senza svelare troppi dettagli, Ingeteam invita i visitatori a scoprire di persona il prodotto, in anteprima assoluta, presso il proprio stand. Inoltre scansionando il codice QR qui sotto, è possibile scorgere piccoli dettagli per solleticare la curiosità dei lettori. Oltre alla nuova e potente Rapid 420, Ingeteam presenterà la sua gamma completa di soluzioni per la ricarica elettrica. Questa gamma include la Rapid 120/180, presentata nel 2021, e la nuova Rapid 60, introdotta nel 2023. Ogni prodotto è progettato per offrire soluzioni su misura per le esigenze di ricarica, garantendo un'esperienza efficiente ed affidabile. Oltre alla tecnologia all'avanguardia, ogni soluzione è caratterizzata da un design esclusivo che ha già ricevuto riconoscimenti prestigiosi come il "Red Dot" e il "German Design Award". Ingeteam continua a dimostrare il suo impegno nell'innovazione e nell'eccellenza, rimanendo un leader di mercato nel settore della mobilità elettrica e continuiamo a coniugare innovazione tecnologica e design esclusivo, mantenendo l'anima distintiva di Ingeteam.

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE I DETTAGLI DELLA NUOVA RAPID 420



ORBIS

PAD. B6 STAND 619

Una nuova wall box compatta e pronta per la domotica

Tra le numerose novità presentate da Orbis in occasione della prossima fiera di Monaco sarà presente Viaris Exo, la nuova stazione di ricarica in AC da parete compatta, flat design con funzionalità "upgradabili" in base alle esigenze d'impiego: modulazione della potenza, comunicazione con inverter e integrazione sistemi domotici. Presso lo stand sarà possibile toccare con mano anche Viaris Uni+, la stazione in AC senza compromessi, con integrato nel frontale un centralino da 8 moduli DIN protetto da uno sportello con chiave per l'inserimento delle protezioni e del contatore di energia, una stazione di ricarica particolarmente indicata per l'installazione in ambito privato o privato ad uso pubblico. Tra i prodotti presenti anche Viaris City+, la colonnina in AC dedicata all'ambito pubblico e privato ad uso pubblico dotata di due prese e funzione autobalance che bilancia la potenza disponibile in base alla potenza di ricarica richiesta dai veicoli, ottimizzando i tempi di ricarica. Per l'ambito delle stazioni fast charge in DC, Orbis presenta due nuovi modelli: Viaris Gravity con una potenza di 30 kW, che permette di ricaricare un veicolo in un tempo compreso tra 30 minuti e 3 ore e che può essere installata a parete o a terra tramite colonna e Viaris Lander, da 60 kW, che permette di ricaricare un veicolo in un tempo compreso tra 15 minuti e 2 ore e può essere installata al suolo. Entrambe si caratterizzano per schermo touch screen da 10.1" antisfondamento, struttura rinforzata in lamiera di acciaio inox e poliuretano, protocollo Ocpp 1.6 J, segnalazione Led ad alta visibilità per individuare il punto di ricarica e indicare la disponibilità delle prese e connettori CCS2 o CHAdeMo.

LA GAMMA DI EV-CHARGER ORBIS

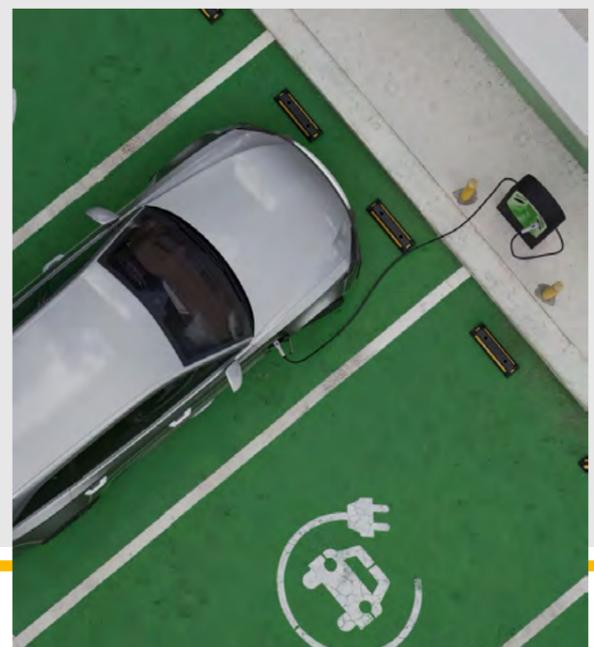


ZELIATECH

PAD. C1 STAND 530

Soluzioni per l'efficiamento energetico

Zeliatech, controllata al 100% da Esprient, è una società attiva nella distribuzione, vendita e noleggio di soluzioni per il fotovoltaico, dispositivi di ricarica per l'e-mobility, smart building, green data center e, in futuro, anche i servizi correlati e a valore aggiunto. L'obiettivo dell'azienda è quello di accompagnare i clienti nella double transition, attraverso un portfolio di prodotti, soluzioni e competenze specifiche per la sostenibilità ambientale e per l'efficiamento energetico, facendo al contempo leva su capacità logistiche e finanziarie, esperienza nel marketing a supporto del processo di vendita, abbinati a una presenza radicata in tutto il Sud Europa del Gruppo. Le soluzioni di ricarica per veicoli elettrici proposte da Zeliatech offrono una copertura completa, dall'ambiente residenziale a quello commerciale e pubblico. Per la casa, l'azienda propone stazioni di ricarica intelligenti e compatte. Per gli ambienti commerciali, Zeliatech fornisce soluzioni scalabili, ideali per supportare flotte di veicoli elettrici in azienda. Infine, le stazioni di ricarica per applicazioni pubbliche sono progettate per l'accesso universale, fornendo una rete affidabile e intuitiva per i guidatori di veicoli elettrici in movimento.



ENERGY SPA

PAD. C2 STAND 450

Focus su sostenibilità e innovazione

Quest'anno a Intersolar, fiera leader nel settore delle energie rinnovabili, Energy S.p.A. presenta le sue soluzioni di grandi dimensioni dedicate al mercato europeo. Troverete il nostro stand nella sezione EES - Electrical Energy Storage, al padiglione C2, stand 450, dove esporremo i sistemi zeroCO2 XL EU System e zeroCO2 XL Shell. zeroCO2 XL EU System è progettato specificatamente per applicazioni modulari indoor: ideale per gli impianti che richiedono un'alta capacità di accumulo in spazi interni, garantendo efficienza e sicurezza. La modularità del sistema permette una personalizzazione in base alle esigenze specifiche di ogni cliente, rendendolo un prodotto versatile per diversi tipi di imprese. Parallelamente, il zeroCO2 XL Shell rappresenta il nostro sistema più completo per le applicazioni outdoor. Robusto e resistente agli agenti atmosferici, questo sistema è progettato per garantire la massima efficienza energetica in ambienti esterni, essendo così la soluzione ideale per impianti di dimensioni maggiori o in aree esposte a condizioni climatiche avverse.

IL SISTEMA ZEROCO2 XL SHELL



EKOENERGETYKA

PAD C6 STAND 230

Un'offerta completa per hub ad alta potenza

Presso lo stand di Ekoenergetyka sarà presente la nuova colonnina Axon Easy da 400 kW, pensata sia per la ricarica ultrafast dei veicoli elettrici, sia per il rifornimento energetico di mezzi pesanti. L'hardware è provvisto di tecnologia Dynamic Load Balancing per ottimizzare la potenza a disposizione. Altra novità è la colonnina SAT400, progettata tenendo conto dei più alti standard qualitativi. Il display touchscreen da 10" integrato con RFID offre un funzionamento intuitivo e facile e con la piena visibilità nelle modalità diurne/notturna. La colonnina è compatibile con il sistema Axon Side 360 DLBS, una power unit da 360 kW in DC con gestione dinamica del carico, in grado di gestire la ricarica simultanea fino a 6 veicoli.



KEMPOWER

PAD. C6 STAND 560

LA NUOVA COLONNINA
MEGA SATELLITE

Colonnina con nuovo standard MCS

Sulla base del know how maturato nel settore della ricarica ultrafast, Kempower presenta la prima versione del sistema di ricarica Megawatt dedicato ai mezzi pesanti, con una potenza di picco di 1,2 MW. Il Mega Satellite Kempower garantisce la massima versatilità grazie alla combinazione dello standard CCS abbinato a un connettore Megawatt Charging System (MCS). Le uscite MCS e CCS del sistema di ricarica di Kempower Megawatt possono essere utilizzate dalla stessa infrastruttura per garantire la massima flessibilità.



wallbox  Get in charge

Wallbox ABL eM4

La ricarica del futuro per le aziende.



CENA E PAUSA PRANZO SONO MOMENTI PERFETTI PER RIFORNIRE IL VEICOLO ELETTRICO. ECCO PERCHÉ STANNO CRESCENDO SIA LA QUOTA DI RISTORANTI INTERESSATI A IMPLEMENTARE QUESTA OPPORTUNITÀ SIA L'OFFERTA IN GRADO DI RISPONDERE ALL'ESIGENZA DI RICARICHE IN TEMPI CONTENUTI CHE NON VADANO A GRAVARE TROPPO SUL CONTATORE. CONTROLLO DINAMICO DEL CARICO, CARD RFID E SEMPLICITÀ DI UTILIZZO SONO CARATTERISTICHE PRIORITARIE NELLA SCELTA DEI DISPOSITIVI

L'appetito vien... ricaricando

Quale miglior momento di una pausa pranzo o di una serata fuori a cena per "biberonare" la batteria della propria auto approfittando del pasto, ma soprattutto quale miglior opportunità per un ristorante per fidelizzare i propri clienti e attrarne di nuovi se non investendo in un'infrastruttura di ricarica? La mobilità elettrica ha spalancato nuovi orizzonti che si sposano perfettamente con questa dinamica e che, se sfruttati a dovere, possono fungere da volano per alimentare il proprio business.

In Italia crescono le strutture del settore horeca che scelgono di garantire ai propri clienti anche la possibilità di ricaricare il proprio veicolo elettrico: «Attualmente il nostro database sul portale EViaggio, che offre un servizio gratuito e privo di pubblicità, comprende in totale oltre 2mila strutture, tra hotel, ristoranti e strutture alberghiere che comprendono anche il servizio di ristorazione. Rispetto al 2023 abbiamo notato un incremento tra il 30 e il 40% delle referenze, un dato confermato anche dai trend registrati attraverso i report Motus-E» spiega Nicola Carlon, ideatore di uno dei portali gratuiti di riferimento per gli e-driver in cerca di strutture ricettive in grado di garantire la disponibilità di stazioni di ricarica. «In questi anni abbiamo stretto diverse partnership con società che si occupano appunto di installare le colonnine e questo ha contribuito in maniera importante all'incremento degli esercizi presenti sul sito. Partendo da questi presupposti e osservando il ritmo con cui le strutture vengono aggiornate potrei affermare che esistono ampie potenzialità di crescita, nel senso che sono ancora poche, in proporzione, le infrastrutture presenti sul territorio che propongono la ricarica come servizio. Questa tendenza, dai feedback che abbiamo raccolto, è dettata innanzitutto da un parco circolante di Bev ancora ridotto che, di conseguenza, si traduce in una mancanza di urgenza da parte dei ristoranti o di altre strutture ricettive di installare wall box o colonnine». «I ristoranti fanno parte delle categorie delle strutture ricettive, ovvero di tutte quelle realtà che dispongono di un parcheggio ad accesso pubblico o semi pubblico per le quali sta diventando molto interessante il fatto di poter offrire anche la ricarica come servizio installando delle infrastrutture ad hoc» conferma Federico Bussatori, direttore commerciale di EliosTech, service di installazione attivo su tutto il territorio italiano. «Come Elios Tech siamo molto legati a questo target, che per noi è un vero e proprio core business, come dimostrano le oltre 600 strutture ricettive che abbiamo elettrificato e che continuiamo a

seguire a livello di assistenza, formazione e di follow up».

Cpo o gestione privata della stazione?

Uno dei primi step da considerare per i ristoranti che desiderano offrire la ricarica come servizio è quello di valutare il modello di business più adatto alle proprie esigenze. Le strade da percorrere sono essenzialmente due: la prima è quella di installare una propria infrastruttura di ricarica, di gestirla internamente attraverso una piattaforma dedicata, con la possibilità, eventualmente, di far pagare ai clienti i kWh consumati impostando tariffe dedicate. La seconda, invece, prevede la possibilità di far gestire la stazione a un Cpo allargando al pubblico (quindi non solo ai propri clienti) l'accesso alle colonnine. «Come Drive abbiamo seguito sia ristoranti, sia numerosi alberghi che offrono anche servizio ristorante» spiega Luca Secco, founder e Ceo di Drive, società impegnata nell'installazione e nello sviluppo di servizi dedicati alla mobilità elettrica. «Una delle tematiche più importanti riguarda innanzitutto le modalità con cui la struttura intende sfruttare la stazione di ricarica. Alcuni preferiscono una gestione privata delle colonnine a solo uso e consumo della clientela, mentre altri esercizi preferiscono condividerla sulle mappe per renderla disponibile al pubblico. Solitamente i gestori più "gelosi" che preferiscono una gestione privata sono spinti verso questa soluzione perché magari hanno stalli di parcheggio limitati, soprattutto nei centri urbani o a ridosso delle città. Questa formula però, anche come risulta dai feedback che raccogliamo puntualmente dalle nostre piattaforme, può generare una sorta di malcontento lato utente, perché se in una località turistica o presso un ristorante vedono una colonnina che non possono utilizzare lo percepiscono come un disservizio, soprattutto se se ne rendono conto sul posto, magari entrando a chiedere informazioni, oppure quando vedono lo spazio occupato da veicoli endotermici. E poi c'è un altro tema legato proprio alla gestione tecnica di questi spazi. Ovvero, se l'esercente decide di gestire in maniera privata l'infrastruttura senza affidarsi a una piattaforma condivisa lo deve fare in maniera impeccabile. Magari l'installatore consiglia una colonnina di primo prezzo, poco smart, ma poi



ALFEN

Massima flessibilità in ogni contesto

Alfen ridefinisce la ricarica EV proponendo per ambienti pubblici e semi pubblici due infrastrutture di ricarica: Eve Double Pro-Line prodotto di punta dal design iconico e tecnologia di ricarica all'avanguardia ed una nuova soluzione che dà continuità ad anni di esperienza dell'azienda olandese: Twin 5 Plus. Grazie alle doppie prese da 22 kW si garantisce possibilità di ricarica doppia ad una potenza adeguata e modulabile grazie alla funzione di Active Load Balancing. Entrambe le soluzioni sono conformi alla nuova normativa AFIR, dispongono di un ampio schermo a 7" che facilita la funzione di pagamento tramite codici QR dinamici. I benefici delle soluzioni

Alfen per gli utenti sono molteplici. Sapere in anticipo l'importo che verrà addebitato avendo una completa trasparenza dei prezzi sulla stazione di ricarica consentono opzioni di pagamento facili e sicure dando più libertà di ricarica in qualsiasi momento senza bisogno di abbonamenti o applicazioni. Alfen consente di personalizzare le proprie stazioni di ricarica sia fornendo un display che può ospitare il logo di qualsiasi struttura che dando la possibilità di scegliere il colore che più si adatta al proprio marchio.



LA COLONNINA TWIN 5 PLUS

IN SINTESI

- + Ampia gamma di soluzioni adatte a ogni tipologia di impiego
- + Dispositivi con funzione Active Load Balancing per evitare cali di tensione
- + Wall box e colonnine già conformi alle normative Afir

ci si ritrova nell'impossibilità di gestirla in maniera funzionale e complicando ulteriormente la vita a chi gestisce il locale o il ristorante. Mi è capitato personalmente di visitare ristoranti con una colonnina di ricarica nel parcheggio che il personale non era in grado di far funzionare perché magari quel giorno la persona di riferimento non era presente o era in ferie. Ovviamente questo disservizio può impattare in maniera negativa anche sull'esperienza complessiva che i clienti vivono presso la location. In queste situazioni è a nostro avviso importante affidarsi invece a Charging Point Operator esterni, come Drive, per delegare la gestione della colonnina e offrire un servizio funzionante con ricariche user friendly. Il fatto di installare una colonnina inserendola in un circuito internazionale gestito da Cpo è un grande vantaggio e lo vediamo soprattutto nelle località turistiche dove operiamo, location di grande richiamo per gli stranieri (ad esempio sul lago di Garda) che arrivano e vogliono ricaricare l'auto con la massima semplicità, senza doversi interfacciare con l'esercente e con meno "passaggi" possibili per evitare problemi. Ci vogliono approcci semplificati e universali: non possono esserci 10 app per 10 ristoranti diversi, con metodi di fruizione differenti. Uniformare è cruciale anche per il bene dell'esercizio stesso perché migliora la user experience. Inoltre la remunerazione del servizio di ricarica anche per il gestore stesso della struttura ospitante nel settore horeca può risultare un incentivo alla diffusione di infrastrutture di ricarica sempre tenute al massimo delle capacità e della qualità del servizio sia erogato che percepito». A questo proposito diventa fondamentale il supporto di un installatore o tecnico competente nei confronti dell'esercente per supportarlo nello scegliere il modello di business più adatto alle proprie esigenze. «Questo è un segmento di mercato assolutamente in crescita e con grandi potenzialità ma ci troviamo ogni giorno a combattere la grande disinformazione che ancora gira intorno al mondo della mobilità elettrica» afferma Federico Bussatori. «Oggi, ancora prima di pensare o programmare l'installazione di una colonnina, si passa da un processo necessario di informazione per mettere il ristoratore nelle condizioni di scegliere la soluzione più adatta ad un determinato contesto. Anche perché non ci si ferma alla semplice scelta della colonnina, parliamo anche di modelli di business e di gestione differenti, in cui un esercente può delegare la gestione della ricarica, oppure gestire la stazione in maniera autonoma: premesso questo, è importante far comprendere che il fatto di poter offrire alla clientela la possibilità di ricaricare durante un pranzo o una cena è già di per se un volano per incrementare il proprio giro d'affari legato alla ristorazione. La ricarica può davvero trasformarsi in un catalizzatore di clienti, anche nuovi, per la propria attività. Il problema diffuso in tutta Italia di cui ancora stiamo pagando lo scotto è stata la cattiva informazione portata avanti da alcuni media nei confronti dell'elettrico. E oltre alle fake news, che ovviamente sono dannose, c'è proprio una mancanza di informazioni: pubblicizzano tanto i veicoli elettrici e la sostenibilità ma in pochi spiegano davvero in cosa consiste la ricarica, che differenze comportano le varie stazioni in base alla potenza e tutta una serie di caratteristiche che vengono purtroppo sottovalutate. Per far fronte a

AUTEL

Come sfruttare nuove opportunità per la ricarica

Autel offre la più ampia e flessibile gamma di dispositivi di ricarica per le EV sia in AC che in DC, tra applicazioni private, servizi al pubblico, nonché apparati dedicati ai trasporti pesanti. Attraverso la propria gamma, Autel consente di guadagnare spazio e fruibilità anche in un ambito diverso e che sta crescendo decisamente, ovvero quello degli esercizi di ristorazione, che pian piano stanno intuendo l'opportunità di offrire ai propri clienti un plus di attrattiva, fornendo dei punti di ricarica per le vetture elettriche. In prima battuta, dalle osservazioni fatte, le ricariche elettriche talvolta vengono addirittura offerte gratuitamente: attraverso tessere Rfid. In queste realtà, gli esercenti, avendo sovente a disposizione allacci di rete di potenza non elevatissima, si stanno orientando sia sulla installazione delle AC Wallbox Elite da 22 kW, ma anche sul nuovo prodotto AC Ultra che offre capacità doppia 2x 22 Kw. Nei casi in cui le potenze allacciate siano particolarmente generose i punti di ricarica vengono incrementati. Oggi il ristoratore può allargare il proprio business offrendo la ricarica gratuitamente, ma in futuro potrà trasformarla in una fonte di guadagno vera e propria integrandola al business tradizionale, cioè computando il valore della ricarica grazie al servizio cloud di Autel, Evota o appoggiandosi ad altre piattaforme.

IN SINTESI

- + Gamma di wall box particolarmente compatte per adattarsi a ogni location
- + Possibilità di integrare piattaforma per gestione pagamenti
- + Supporto di ricariche autenticate tramite card Rfid

AC WALL BOX ELITE



BTICINO

Dispositivi resistenti e modulari

Le colonnine elettriche costituiscono un servizio aggiuntivo che i ristoranti dotati di parcheggio esterno possono offrire ai propri clienti, che a loro volta potranno usufruire della ricarica mentre pranzano o cenano all'interno del locale. Le colonnine di ricarica Green'Up Premium in metallo di BTicino, tramite installazione a pavimento, sono la miglior soluzione per i ristoranti poiché sono adatte ad essere posizionate in ambienti all'aperto come i parcheggi esterni. Inoltre, presentano il grande vantaggio di caricare fino a due veicoli contemporaneamente. Le colonnine Green'Up Premium essere monofacciali e bifacciali, con una la

potenza modulabile da 3,7-4,6 kW (monofase) fino a 22 kW (trifase), in modo 2 e modo 3. L'installazione può avvenire anche a parete, e il cliente può collegare l'infrastruttura al proprio smartphone via Bluetooth, monitorando così lo stato di avanzamento della ricarica attraverso l'App "EV Charge" di BTicino. La ricarica si completa in poche ore e per questo è particolarmente adatta per essere eseguita durante un pranzo o una cena. Nel caso in cui il servizio sia a pagamento, le colonnine Green'Up Premium di BTicino offrono la possibilità di configurare un lettore badge, per una gestione degli accessi controllata e ottimizzata.

LA COLONNINA GREEN'UP



IN SINTESI

- + Possibilità di utilizzare la configurazione bifacciale per aumentare i POC
- + Potenza modulabile per non gravare sul contatore
- + Installazione anche a parete per ottimizzare gli spazi

questa lacuna abbiamo istituito un team di 8 consulenti che coprono tutte le Regioni d'Italia, che si occupano proprio di informare i propri potenziali clienti sulle opportunità e sulle criticità legate alla mobilità elettrica. Cioè far capire a chi ha un'attività il reale utilizzo di una stazione di ricarica. Alle strutture che si affidano alle nostre competenze possiamo proporre sia pacchetti all inclusive pronti all'utilizzo, sia piattaforme per la gestione autonoma dei pagamenti legati alle ricariche. Il ristoratore infatti può offrire la ricarica con modalità differenti, ovvero dando la colonnina in gestione a un Cpo - con una marginalità al kWh più ridotta -, oppure ad esempio sfruttare l'energia prodotta da un impianto fotovoltaico per le ricariche e offrire gratuitamente il servizio ai propri clienti. Poi esistono ristoratori che preferiscono rendere pubblica la propria stazione di ricarica sulle mappe degli Emsp, quindi condividendole e mettendole a disposizione di tutti i potenziali clienti. Altri invece preferiscono non farlo perché magari perché hanno pochi stalli disponibili e vogliono privilegiare la clientela, oppure più semplicemente non possono garantire l'accesso al parcheggio quando l'attività non è aperta. Bisogna infatti mettere in conto che il ristoratore preferisce tendenzialmente offrire la ricarica quando l'attività è aperta per poter marginare anche da pranzi e cene». Per i ristoranti che preferiscono gestire privatamente la propria stazione di ricarica, in maniera molto simile ai destination charger segnalati da Tesla oppure da Porsche sulle proprie reti interoperabili, il portale EViaggio consente di condividere la propria struttura segnalando appunto nel dettaglio tutte le caratteristiche della stazione presente. «È complesso delineare un trend del segmento osservando le referenze presenti sul nostro portale. Questo per il semplice motivo che si tratta di un sito principalmente basato sugli user generated content, ovvero dove sono i clienti, gli installatori e gli stessi ristoranti a inserire le strutture presso cui sono presenti stazioni di ricarica», spiega Nicola Carlon. «Il nostro sito è pensato per pubblicizzare gratuitamente le strutture, in questo caso i ristoranti, che riservano l'utilizzo delle proprie infrastrutture di ricarica alla propria clientela, quindi con la garanzia di avere una stazione dedicata e gestita direttamente dall'esercente. Sul nostro portale, quando una struttura decide di inserire il proprio nominativo, c'è la possibilità di specificare se i charging point

HANNO DETTO



“UNIFORMARE IL SERVIZIO È FONDAMENTALE” Luca Secco, founder e Ceo di Drive

«Ci vogliono approcci semplificati e universali: non possono esserci 10 app per 10 ristoranti diversi, con metodi di fruizione differenti. Uniformare è cruciale anche per il bene dell'esercizio stesso perché migliora la user experience. Inoltre la remunerazione del servizio di ricarica anche per il gestore stesso della struttura ospitante nel settore horeca può risultare un incentivo alla diffusione di infrastrutture di ricarica».



“SCEGLIERE L'HARDWARE IN BASE AL BUSINESS MODEL” Federico Bussatori, direttore commerciale di EliosTech

«Oggi, ancora prima di pensare o programmare l'installazione di una colonnina, si passa da un processo necessario di informazione per mettere il ristoratore nelle condizioni di scegliere la soluzione più adatta a un determinato contesto. Anche perché non ci si ferma alla semplice scelta della colonnina, parliamo anche di modelli di business e di gestione differenti».



“UN TARGET IN CRESCITA: OFFRIRE LA RICARICA CONTRIBUISCE A PUBBLICIZZARE LA STRUTTURA” Nicola Carlon, ideatore del portale EViaggio

«Attualmente il nostro database comprende in totale oltre 2mila strutture, tra hotel, ristoranti e strutture alberghiere che comprendono anche il servizio di ristorazione. Rispetto al 2023 abbiamo notato un incremento tra il 30 e il 40% delle referenze, un dato confermato anche dai trend registrati attraverso i report Motus-E».

CHINT

Doppia presa e funzionalità multiutente ottimizzate

DSCP Smart è la nuova stazione di ricarica a parete bi-presa di CHINT Italia, ideale per ricaricare le auto elettriche in ambito residenziale e presso aziende e strutture commerciali private. DSCP Smart è disponibile in versione trifase, con potenza massima 2 x 22 kW con 2 prese di Tipo 2 (IEC 62196-2), è conforme al Mode 3 (ai sensi della normativa IEC/EN 61851-1) ed offre un grado di protezione IP55 che ne consente l'installazione sia all'esterno che all'interno. È completa di lettore Rfid Card per l'abilitazione all'uso. La stazione di ricarica si attiva semplicemente avvicinando le tessere preregistrate: in tal modo è possibile riservare l'utilizzo della stazione a un gruppo di utenti predefinito. Due funzioni all'avanguardia rendono questa stazione di ricarica estremamente performante: la funzione Smart, che consente di monitorare il sistema di ricarica da remoto e dall'app tramite Wi-Fi o Bluetooth; la funzione OCPP 1.6J (Open Charge Point Protocol) integrata, che permette di far comunicare tra loro stazioni di ricarica per veicoli elettrici e sistemi di gestione centrale. Data l'elevata potenza erogata, la DSCP Smart risulta essere una soluzione ideale per ristoranti o attività commerciali similari, in quanto consente agli utilizzatori di ricaricare il veicolo elettrico nel tempo di un pranzo o una cena.

LA WALL BOX
DSCP SMART



IN SINTESI

- + Soluzione con doppia presa di Tipo 2 per ricaricare due veicoli simultaneamente
- + Funzionalità smart per monitorare le ricariche da remoto
- + Supporto di card Rfid preregistrate per avviare la ricarica

CIRCONTROL

Tecnologia a vantaggio di cliente ed esercente

La Raption Compact 80 è l'ultima stazione di ricarica rapida DC aggiunta alla gamma Circontrol. In modalità Boost, può fornire fino a 80 kW quando si carica un singolo veicolo. Mentre, quando si caricano due Bev contemporaneamente, fornisce 40 kW per ogni connettore. La sua potenza, rispetto ad altre stazioni di ricarica nello stesso segmento di mercato, rende questa stazione unica e ideale per diversi tipi di impiego. Grazie alle sue caratteristiche e alla flessibilità, la Raption Compact 80 è una scelta ideale per luoghi di destinazione come i ristoranti. Questa stazione può caricare fino a 80 km in 10 minuti, rendendola perfetta per le fermate inferiori a 4 ore. Inoltre, offrire un'infrastruttura di ricarica è una strategia vincente per le piccole imprese che desiderano attirare nuovi clienti e promuove

vere il cross-selling. Per facilitare questo, Raption Compact 80 include un sistema di pagamento contactless. Inoltre, la serie di Raption prevede come accessorio opzionale un contatore DC e beneficia di un'esperienza utente migliorata, grazie ad un touchscreen più grande, una posizione di supporto più accessibile e una gestione dei cavi assistita, nonché nuovi alloggi più robusti. Per aiutare i proprietari a gestire facilmente la propria infrastruttura, la Raption Compact 80 è compatibile con la piattaforma di gestione Cosmos di Circontrol. Questa piattaforma raccoglie i dati da un'infrastruttura di ricarica e presenta tutto in un'unica dashboard, che è anche accessibile tramite un'app. Inoltre, la colonnina è compatibile con la gestione dinamica del carico (DLM).

IN SINTESI

- + Ricarica in DC per rifornimenti brevi
- + Controllo dinamico del carico
- + Sistema di pagamento contactless e piattaforma di gestione proprietaria



LA COLONNINA RAPTION COMPACT 80

DKC

Facilità di utilizzo e piattaforma di gestione gratuita

E.Charger di DKC Energy è il dispositivo di ricarica dell'auto elettrica che soddisfa tanto i ristoratori quanto i loro clienti si tratta di un ev-charger realizzato in Italia da DKC Energy, la Business Unit del Gruppo DKC dedicata alla progettazione di soluzioni per la mobilità elettrica e per l'efficiamento energetico. Il dispositivo E.Charger offre un'esperienza di ricarica intuitiva, garantisce un monitoraggio puntuale di costi e consumi ed è facilmente integrabile con le infrastrutture esistenti.

Sono caratteristiche delle quali DKC Energy ha ritenuto utile dotarlo al fine di intercettare una clientela che spazia dal singolo privato alle aziende, dagli hotel ai ristoranti. A quest'ultimo contesto E.Charger ben si adatta, perché in grado di soddisfare tanto il titolare dell'esercizio, quanto l'avventore.

L'esercente può installare uno o più punti di ricarica senza problemi di distacco del contatore o sovra consumi in quanto il sistema può bilanciarsi automaticamente per erogare solo l'energia disponibile ai dispositivi connessi ad un veicolo. Il cliente del ristorante sarà così certo di poter ricaricare la propria vettura. Tutta la gestione automatica è svolta dal Portale Energy, un sistema in cloud gratuito, con il quale l'esercente può monitorare lo stato dei dispositivi di ricarica installati anche in differenti regioni geografiche e senza limiti di numero, la quantità di energia erogata ad ogni utente, la disponibilità delle E.Charger ed estrarre report completi sulle varie ricariche effettuate e sui costi sostenuti, potendo anche valutare un riaddebito dell'energia erogata ad ogni singolo utente.



IN SINTESI

- + Prodotto made in Italy
- + Controllo dinamico del carico anche in presenza di più stazioni
- + Progettata per garantire un utilizzo user friendly

GROWATT

Wall box in DC per ricariche più efficienti

Leggera e compatta, la wall box Thor20DS-P si adatta ad ogni tipo di installazione, sia a muro che a palo, fornito a parte su richiesta. Thor20DS-P è dotata di Web server integrato che permette di impostare il prodotto sia da PC che da Smartphone utilizzando l'app Growatt Shine Phone, dotata di molteplici opzioni di funzionamento e possibilità di impostazione personalizzata, oltre ad essere compatibile con le principali piattaforme di pagamento. THOR 20DS-P è particolarmente adatta per installazioni commerciali, ristoranti o grandi centri residenziali. La protezione IP54 consente l'installazione sia indoor che outdoor ed è facilmente integrabile con le principali piattaforme di pagamento. Inoltre, ha il 4G integrato e consente la programmabilità e il monitoraggio totale dei costi e dei consumi attraverso l'app ShinePhone per eventualmente rendicontare ai clienti il costo del rifornimento energetico.

IN SINTESI

- + Ev charger in DC a bassa potenza
- + App e web server dedicati per gestire e rendicontare le ricariche
- + Design solido e compatto per adattarsi a ogni location



Saremo presenti
a Power2Drive

Padiglione B6
stand 170

WALL BOX BE-WI(2.0)

Un nuovo concetto di ricarica

Scopri il nuovo wall box Scame con protocollo Chain 2, Dynamic Power Management e controllo tramite app.

Si interfaccia direttamente con il contatore, senza bisogno di energy meter aggiuntivo.

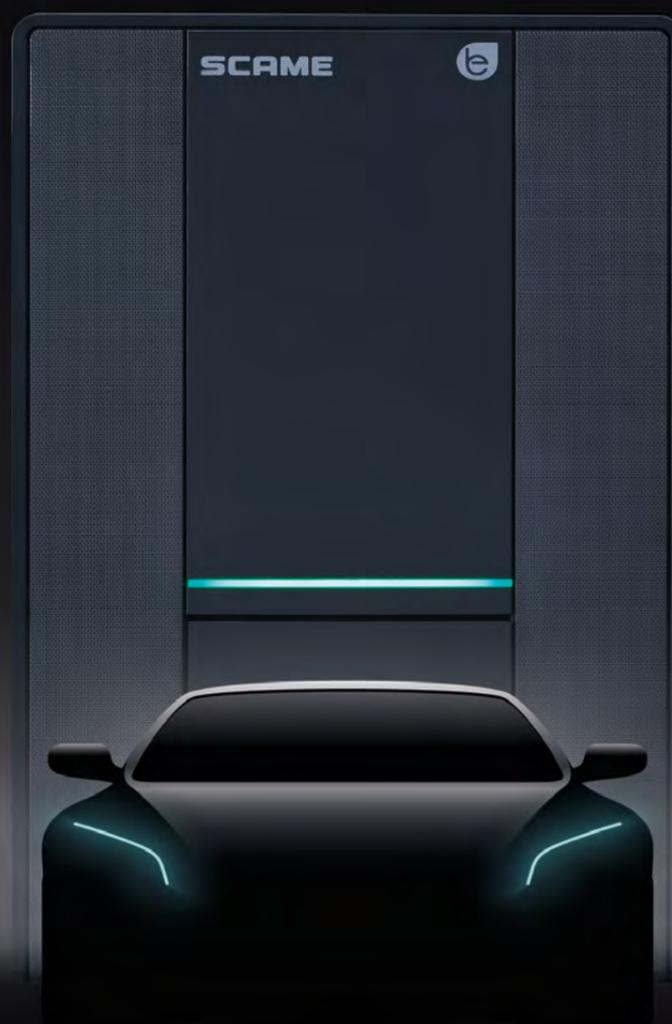
Legge i consumi e regola in automatico la potenza destinata alla ricarica del veicolo elettrico.

Gestisce in modo intelligente l'energia proveniente da un impianto fotovoltaico.

Progettato e realizzato in Italia da Scame, pioniera da oltre 20 anni nel settore della mobilità elettrica.



Scopri tutte le soluzioni di ricarica Scame su emobility-scame.com



SCAME
feeling connected

Scame Parre S.p.A. - scame.com - Follow us on: [f](#) [t](#) [in](#)

sono ad accesso pubblico, ma la stragrande maggioranza dei nominativi non punta su questa formula, anche per garantire una certa qualità. In pratica EViaggio fornisce un servizio equiparabile a quanto fatto da Tesla con i propri destination charger, ma aperto a tutte le tipologie di utenti. Oltretutto la scheda del ristorante specifica anche l'eventuale compatibilità o meno della stazione con tutti i modelli di automobile».

Attenzione all'hardware

Un target, quello della ristorazione, per il quale il mercato ev-charger offre un'ampia gamma di dispositivi in grado di rispondere alle diverse esigenze di utilizzo, anche perché, a seconda del modello di business scelto dagli esercenti, ci sono diverse variabili che l'installatore deve considerare nello scegliere la wall box o la colonnina più adatta. Tra le peculiarità dell'offerta di mercato rivolta alla ristorazione raccontata dai produttori in queste pagine si possono individuare almeno tre caratteristiche fondamentali, indipendentemente dal formato di ev-charger impiegato. La prima riguarda la potenza: solitamente è preferibile puntare su caricatori in AC in trifase da 22 kW oppure su soluzioni in DC a bassa potenza (sotto i 30 kW). Questa soluzione consente di ricaricare una buona porzione di batteria – senza “puntare” al rifornimento completo 20-80% – in meno di 120 minuti e, contemporaneamente, non appesantisce troppo il contatore di una location come i ristoranti, dove spesso vengono impiegate apparecchiature particolarmente energivore (forni, induzione, impianti di condizionamento). La stazione di ricarica inoltre deve prevedere la funzione

relativa al bilanciamento dinamico del carico, onde evitare cali di tensione e blackout. «Sulla tipologia di stazione da impiegare incidono diverse variabili, che sono legate anche alla tipologia di ristorante o di esercizio» spiega Luca Secco. «Faccio un esempio “limite” per spiegare meglio: coloro che magari sostano per un pranzo veloce presso una catena fastfood molto probabilmente prediligeranno una colonnina fast o addirittura ultrafast, visto che la sosta media molto difficilmente supererà i 30 minuti. Se invece prendiamo in considerazione osterie o classici ristoranti magari anche presso location più turistiche è molto probabile che la sosta media del cliente superi abbondantemente i 60 minuti, che magari possono sposarsi bene anche con una ricarica in AC da 22 kW o con stazioni in DC a bassa potenza, visto che non c'è mai la necessità di fare il pieno ma di aggiungere l'autonomia necessaria. Il tema caldo però riguarda anche e soprattutto la disponibilità della rete elettrica a cui si appoggia la struttura. Ovviamente la stazione di ricarica non può interferire con il servizio e deve tenere conto delle potenze in gioco, non trascurabili, per far funzionare forni, frigoriferi, condizionatori ecc. Bisogna scegliere la colonnina anche in base alle disponibilità del contatore. Il primo consiglio che diamo ai nostri clienti è quello di realizzare una stazione con controllo dinamico della potenza in modo da evitare rischi di cali di tensione. Questa funzione da un lato consente agli esercenti di offrire la ricarica senza dover fare grossi investimenti per aggiornare la potenza al contatore, ma dall'altro lato ha un impatto notevole sulla potenza della ricarica creando disservizi dovuti alla bassa potenza con cui

ricaricano i veicoli in sosta: il rischio in questo caso è quello di disattendere le aspettative degli utenti che riforniscono. Magari vedono una colonnina da 22 kW che invece poi lavora a 3 kW scarsi. Senza contare tutti coloro che magari hanno automobili elettriche con cariche batterie di bordo poco efficienti e che quindi limitano notevolmente la potenza della ricarica in AC». Non solo installazione: importante anche un servizio di follow up che guidi passo per passo l'esercente a comprendere correttamente tutte le funzionalità dell'infrastruttura ma non solo: aziende come EliosTech supportano il canale anche con strumenti finanziari in grado di alleggerire l'investimento iniziale: «EliosTech propone un'ampia gamma di prodotti Wallbox in grado di coprire un ampio ventaglio di esigenze» spiega Federico Bussatori. «Parlando nel dettaglio delle attività di ristorazione siamo di fronte a un target particolarmente “fortunato” perché di solito può contare su contatori particolarmente performanti con potenza da 15 kW, visto che già devono provvedere al funzionamento di tutti gli elettrodomestici industriali presenti nelle cucine. I prodotti Wallbox sono ev-charger intelligenti in grado di gestire il controllo dinamico del carico tramite meter dedicati, quindi capaci di regolare la ricarica dei veicoli in sosta in base all'energia impiegata dal ristorante per la sua attività principale. Possiamo poi offrire varie opzioni di installazione, dalla wall box a muro fino alla colonnina a terra, incluso lo studio di progettazione e i relativi scavi. A questo segue una consulenza tecnica dettagliata in cui spieghiamo il funzionamento dei prodotti e poi supportiamo i clienti, in questo caso ad esempio i ristoratori, con offerte finanziarie che gli consentano,

INGETEAM

Alte prestazioni e ingombri ridotti

La colonnina Rapid 60 offre la comodità di una ricarica veloce e conveniente nel tempo di una pausa. Rapid 60 è il caricatore multistandard DC rapido da 60 kW che trasforma la ricarica dei veicoli elettrici in un'esperienza veloce e conveniente. Con la capacità di ricaricare fino a 100 km di autonomia in soli 12 minuti, è l'ideale per i proprietari di ristoranti che desiderano offrire un servizio di ricarica rapida ai loro clienti in un lasso di tempo della durata di una pausa pranzo. Con Rapid 60, è possibile ricaricare fino a tre veicoli contemporaneamente, grazie alla sua capacità di ricarica simultanea da 30+30kW e alla possibilità di ricarica AC. Installabile facilmente a parete o in configurazioni back-to-back con altre stazioni di ricarica, è perfetto anche per creare charging hub compatti in contesti urbani. Dotato di un sistema di gestione dei cavi integrato, che massimizza la comodità d'uso sostenendone il peso, e di funzionalità avanzate come lettore di carte, sensori di parcheggio e Plug & Charge, Rapid 60 è estremamente tecnologico, intuitivo e facile da utilizzare. Il suo schermo touch screen a colori da 10,1" multilingue fornisce informazioni dettagliate sulla ricarica, quali durata, potenza erogata ed energia fornita, oltre a tutte le altre informazioni necessarie per monitorare lo stato. Offre, inoltre, la possibilità di veicolare informazioni promozionali o presentare il menù di un ristorante o le specialità del giorno.

LA COLONNINA RAPID 60

IN SINTESI

- + Sistema di gestione proprietario
- + Doppia presa di ricarica per ottimizzare gli spazi
- + Schermo touchscreen per una gestione facilitata delle operazioni e dei pagamenti



MENNEKES

Un ecosistema pensato per la ristorazione

I ristoranti sono oggi tra i luoghi privilegiati per la ricarica delle auto elettriche, dando la possibilità a chi vuole godersi un buon pranzo o una buona cena, di ricarica in sicurezza mentre gusta i propri piatti. La divisione eMobility di Mennekes da oltre 10 anni affianca ristoranti ed esercizi commerciali per una ricarica semplice con sistemi avanzati, con l'obiettivo della migliore esperienza di ricarica per proprietari e clienti finali. In particolare, la colonnina Amedio Professional è il risultato di una costante ricerca in termini di performance e di utilizzo attraverso 2 prese di ricarica di tipo 2 per la ricarica in modalità 3, ciascuna fino a 22 kW: la soluzione perfetta per i parcheggi destinati ai clienti, personalizzabile con i colori aziendali, e con componenti di alta qualità che ne garantiscono la massima

protezione. Nel caso in cui si preferisse invece una soluzione da parete, Mennekes propone la wallbox Amtron Professional: con le stesse caratteristiche di Amedio, è disponibile nella versione singola con una presa di ricarica e in versione doppia, la Twincharge, con due prese di ricarica. Amtron e Amedio di Mennekes coniugano tecnologia all'avanguardia e materiali selezionati con importanti funzioni quali distribuzione dei carichi e gestione degli accessi. È la soluzione ideale per la gestione dei pagamenti e l'eventuale integrazione con il fotovoltaico. L'autorizzazione alla ricarica è facile da gestire: è possibile prevedere l'accesso libero con scheda RFID o a pagamento con l'attivazione del servizio Mennekes Pay che include anche la possibilità di personalizzare le tariffe (definite dal proprietario).

IN SINTESI

- + Piattaforma Mennekes Pay per gestire le tariffe
- + Gamma in AC con wall box e colonnine fino a 22 kW
- + Materiali e design studiati per garantire massima resistenza

LA COLONNINA AMEDIO PROFESSIONAL



ORBIS

Un sistema completo per gestire ricariche multistazione

Il sistema SPL di Orbis consente di modulare la carica di un gruppo di stazioni Viaris riducendo equamente la percentuale di potenza su tutti i veicoli elettrici connessi. Questo sistema offre all'impianto grandi vantaggi riducendo l'investimento di potenza necessario per la ricarica di tutti i veicoli ed è l'ideale per i ristoranti e le strutture ricettive dotate di una potenza limitata. La funzione principale del SPL è una riduzione temporanea della potenza destinata alla ricarica dei veicoli elettrici quando si verifica un aumento della richiesta di energia da parte delle utenze, evitando così un'interruzione di corrente dovuta all'intervento del limitatore per il superamento della potenza contrattualizzata con il gestore di energia. SPL VIARIS è composto da un Contatore di energia mod. CONTAX D-0643



BUS SPL (più relativi TA X/5A) installato a monte dell'impianto, una stazione Viaris Master e una o più stazioni Viaris Slave, che comunicano su una rete RS-485. Il Contatore misura la potenza totale dell'impianto e la stazione Master modula e ripartisce la potenza disponibile in modo proporzionale a tutte le stazioni Viaris all'interno del sistema.

IN SINTESI

- + Tecnologia intelligente per l'ottimizzazione del carico
- + Sistema di gestione per più punti di ricarica connessi
- + Piattaforma Viaris Charge Management per gestire i pagamenti delle ricariche

PLUS EV-CHARGE

Solidità e design unico

Plus Ev-charge si distingue sul mercato grazie a un'intera gamma di ev-charger costruita in Italia e caratterizzata da una scocca realizzata unicamente in acciaio inox non verniciato. Le colonnine supportano la ricarica autenticata tramite Rfid Card, oltre al protocollo OCPP e alla tecnologia Plug & Charge. Oltre a questo, la ricarica può essere attivata anche tramite QR code, sistema ideale per strutture ricettive. La colonnina è personalizzabile seguendo le indicazioni del cliente, presenta una protezione di grado IP55 e IK10 che la rendono idonea all'impiego outdoor. Il Led di comunicazione integrato indica lo stato di ricarica in maniera intuitiva ed è possibile installare su richiesta il Pos per pagamenti con carte di credito e debito.



LA COLONNINA T-1000

IN SINTESI

- + Robusta scocca in acciaio Inox 316L AISI
- + Compatibilità con i protocolli Ocpp
- + Possibilità di integrare sistema di pagamento Pos

R-EV

Un solo riferimento per installazione e gestione dei dispositivi

Nella gamma prodotti R-ev, la stazione di ricarica ideale da installare nel parcheggio dei ristoranti è la Colonnina/Wallbox Street 22, che può essere richiesta con o senza piedistallo. È ideale, oltre che per le sue caratteristiche tecniche, anche perché si tratta di un investimento non oneroso per i titolari delle strutture e non impegna una potenza eccessiva. In questo modom il proprietario del ristorante, con un investimento minimo, avrà una maggiore visibilità. Grazie alla geolocalizzazione del punto di ricarica, numerosi siti di prenotazione permettono di filtrare le strutture ricettive basandosi anche sulla presenza di stazioni di ricarica per auto elettriche. Pertanto, quel ristorante risulterà più appetibile per un e-driver, aumentando la possibilità di guadagno per il proprietario. Inoltre, aderendo alla Piattaforma di Gestione R-ev, il titolare potrà tenere monitorata la ricarica del cliente, addebitando, se si vuole, il costo dell'energia erogata, direttamente nel conto del ristorante, ovvero permettere l'utilizzo della colonnina a tutti gli Emsp interoperabili. La "Street 22" è una colonnina in grado di erogare fino a 22kW in "modo 3" ed è dotata di tutti i dispositivi per la connessione dati.



LA WALL BOX STREET 22

IN SINTESI

- + R-ev è sia produttore sia Cpo per la gestione dell'infrastruttura
- + Piattaforma di gestione compatibile con i principali Emsp interoperabili
- + Wall box adatta anche all'installazione su pillar per parcheggi



CHARGING POINT OPERATOR

MOLTO PIÙ DI INSTALLATORI DI COLONNINE ELETTRICHE

Nel panorama della mobilità elettrica **GASGAS È CPO, EPC E CSO, un soggetto verticalmente integrato in tutta la catena del valore**, in grado di rispondere in modo snello e rapido alle esigenze dei diversi attori del settore. GASGAS crede nella rivoluzione della mobilità elettrica e ha implementato una rete proprietaria di colonnine in forte sviluppo, oltre ad ambiziosi progetti per conto di clienti terzi.

La **solida competenza** nella gestione e installazione di sistemi di ricarica in tutta Italia e la **flessibilità organizzativa** ci rendono un **partner dinamico e affidabile**, in grado di proporre soluzioni personalizzate e integrate.



COME POSSIAMO DARTI SUPPORTO?



1 PROGETTAZIONE PRELIMINARE ED ESECUTIVA



2 PROCESSI AUTORIZZATIVI



3 CONNESSIONI ALLA RETE ELETTRICA



4 FORNITURA E INSTALLAZIONE



5 CERTIFICAZIONE E COLLAUDO DELL'IMPIANTO



6 MONITORAGGIO E ASSISTENZA TECNICA



7 CONNETTIVITÀ DATI



8 MANUTENZIONE ANNUALE



9 SOLUZIONI A INVESTIMENTO ZERO

ENTRA A FAR PARTE DEL NETWORK GASGAS

info@gasgas.fun + 39 02 8088 9455

www.gasgas.fun

Instagram Facebook LinkedIn

GASGAS SRL È PMI INNOVATIVA
ISCRITTA AL REGISTRO IMPRESE - P.IVA_09774700968
VIA GIUSEPPE FRUA 20, 20146 MILANO - ITALIA

attraverso i nostri partner, di rendere più agevole l'investimento, che può prevedere sia l'acquisto, sia il noleggio delle infrastrutture. Oppure possiamo valutare formule di co-partnership in cui l'esercente mette a nostra disposizione il parcheggio per la sua elettrificazione, a questo punto noi paghiamo un affitto all'esercente e vendiamo energia tramite la ricarica. Il messaggio che vogliamo far passare è che i ristoratori non devono pensare alla ricarica come un secondo business, come se fossero dei "benzinai" che guadagnano dalle colonnine. La possibilità di offrire il rifornimento energetico deve essere concepita come un plus per incrementare i guadagni derivanti dalla propria attività. Noi proponiamo due tipologie di soluzioni: i clienti del ristorante possono ricaricare tramite la nostra app, a quel punto siamo noi a riconoscere una percentuale al ristorante sulla ricarica effettuata. Se invece il ristorante vuole gestire le sue stazioni in maniera autonoma gli forniamo delle tessere Rfid per consentire ai clienti di attivare la ricarica. La cosa che sconsigliamo sempre di fare è quella di inseguire il risparmio comprando una stazione non smart a poche centinaia di euro su Amazon e poi far pagare un forfait ai clienti per la ricarica: così si rischia solo una pioggia di recensioni negative online assolutamente controproducenti.

Il ruolo determinante dell'installatore

Vista l'ampia gamma di possibilità, sia in termini di dispositivi hardware, ma soprattutto legate alle modalità con cui offrire la ricarica alla propria clientela, il ruolo dell'installatore nei confronti

dell'esercente che si affaccia al mondo della ricarica ponderando questa opportunità è fondamentale. Occorre un approccio su misura alle diverse esigenze, con soluzioni funzionali e semplici che non vadano ad "aggravare" chi gestisce il ristorante di ulteriori oneri e criticità da gestire. «Gli argomenti che abbiamo appena esaminato sono molto tecnici e gli esercenti, in questo caso i ristoratori, li comprendono fino a un certo punto, ma sono ostacoli che effettivamente rendono il processo di elettrificazione di questo target particolarmente complesso» conferma Luca Secco. «È per questo che il contributo di un operatore specializzato al dimensionamento, configurazione e gestione è assolutamente da non trascurare». Altro aspetto da considerare per approcciare in maniera efficace questo canale è la presenza diretta sul territorio: la consulenza con una figura di riferimento specializzata è una condizione quasi necessaria sia per capire le esigenze del ristorante, sia per proporgli la soluzione più corretta. Una "semplice" vetrina online dell'installatore o del Cpo con i servizi offerti ormai - data anche la complessità dei prodotti e dei servizi a loro legati - non è più sufficiente. «Quello che abbiamo notato è che è fondamentale la presenza sul territorio» racconta Federico Bussatori. «Come Elios Tech abbiamo preferito investire su questo aspetto invece di "delegare" al Web la divulgazione dei nostri servizi. Siamo convinti che il contatto diretto tra le persone sia ancora la cosa migliore per poter avviare un rapporto di business proficuo. Proprio per questo ribadisco come sia importante il fatto di offrire, ancora prima dell'installazione, un vero e proprio servizio di consulenza, che è un

aspetto imprescindibile. Anzi, l'installazione è una conseguenza, perché solo quando il cliente ha tutte le informazioni che servono può procedere con tranquillità nelle sue scelte e rimanere soddisfatto del servizio. Oltretutto Elios Tech propone solo installazioni su misura, ovvero per ogni cliente proponiamo un approccio personalizzato con progetti studiati ad hoc per le sue esigenze». Inoltre, come suggerisce Nicola Carlon grazie all'esperienza maturata nella gestione del portale EViaggio, gli installatori, oltre ai service partner impiegati dai produttori hardware per la messa in opera dei loro prodotti, possono avere un ruolo importante anche nella promozione e condivisione della struttura - i ristoranti in questo caso - presso cui attivano ev-charger dedicati alla clientela: «Una cosa che invece sta funzionando molto bene e che vediamo crescere è l'impegno da parte dei tanti installatori presenti sul territorio che magari approcciano un cliente grazie al fotovoltaico sia nel comunicare e pubblicizzare le infrastrutture che realizzano sia proprio nello spiegare agli esercenti le potenzialità che può garantire, soprattutto in ottica futura, la presenza di un punto di ricarica presso il ristorante. Soprattutto perché il binomio si rivela assolutamente vantaggioso. Inoltre abbiamo partnership con Ecogy, azienda molto attiva in Trentino alto-Adige nell'installazione di colonnine, che aggiorna puntualmente il nostro portale in seguito all'installazione di nuovi charging point, Oppure anche con Sagelio, azienda molto attiva in Puglia».

SCAME

Design solido e ricercato

Chi ha detto che la ricarica dei veicoli elettrici deve essere sempre o lenta o ultraveloce? Quasi tutte le auto elettriche oggi in commercio possono caricarsi in corrente continua, mentre solo il 6% di queste è anche in grado di caricarsi a 22 kW in corrente alternata (AC). Da questo presupposto è nata la stazione wall box Serie BE-D, un prodotto che sta proprio a mezza via tra la ricarica lenta e la veloce: con una potenza di 25 kW in corrente e che permette di incamerare dai 120 ai 150 km di autonomia in circa un'ora, qualcosa di più del semplice rabbocco garantito dalle ricariche in AC a 22 kW (tra l'altro, sfruttabili appieno solo dal 6% delle EV attuali), mentre tutte le auto elettriche oggi in commercio possono invece ricaricarsi ad una potenza di 25 kW in corrente continua. Insomma il tempo

da dedicare ad un cinema, un pranzo al ristorante, una passeggiata in centro, una visita ad un museo o un incontro di lavoro. Realizzate in materiale termoplastico senza alogeni, con una cornice metallica in alluminio verniciato a polvere, le stazioni BE-D trovano l'installazione ideale a parete, ma laddove non fosse possibile è previsto uno specifico supporto scatolato in acciaio verniciato a polvere, anch'esso firmato Trussardi&Belloni Design, che ne permette una comoda installazione a terra. Le stazioni BE-D sono munite di connettività Ethernet-WiFi-2/3/4G e possono essere gestite tramite il Management System di Scame oppure essere collegate ad un E-Mobility Service Provider esterno, tramite standard OCPP per ulteriori servizi come le operazioni di fatturazione e la prenotazione delle stazioni.

IN SINTESI

- + Ev-charger in DC da 25 kW, perfetto per rifornimenti veloci senza gravare sul pod
- + Design realizzato ad hoc dallo studio Trussardi&Belloni
- + Piattaforma proprietaria per gestire e rendicontare le ricariche



SMA

Soluzioni business modulari e intelligenti

Il sistema di ricarica SMA per auto elettriche adatto anche al mondo della ristorazione è SMA EV Charger Business per infrastrutture a colonnine singole o parchi con numerosi punti di ricarica. E' disponibile in 3 configurazioni installative: singolo a muro con 2 punti di ricarica, singolo su colonna con 2 punti di rifornimento e doppio su colonna con 4 punti di ricarica ed è compatibile con la funzione di protezione dal sovraccarico della rete. Compatibile, inoltre, con tutti i veicoli elettrici, consente il massimo utilizzo dell'energia generata dall'impianto fotovoltaico dell'edificio, ma può essere utilizzato anche in assenza, collegato direttamente alla rete oppure si può predisporre ad esempio la creazione di una pensilina fotovoltaica. Tra i plus l'abbonamento gratuito per i primi 5 anni al portale SMA eMobility Portal per il controllo dei consumi; tramite RFID Card, il ristorante può profilare i clienti, attivando così tariffe specifiche o ricariche mirate sulle consumazioni in base al costo finale effettivo dell'energia prelevata, programmi fidelity per clienti abituali o scontistica ad hoc in occasioni particolari.

LA WALL BOX EV CHARGER BUSINESS

IN SINTESI

- + 3 soluzioni installative già preconfigurate
- + Piattaforma in abbonamento (gratuito per 5 anni)
- + Possibilità di implementare la stazione successivamente alla sua attivazione



LA WALL BOX VEC04



VISSMANN

Gestione semplice e integrazione del fotovoltaico

La stazione di ricarica VEC04 Smart per applicazioni trifase ben si presta alle applicazioni destinate al mondo della ristorazione. Si tratta di un prodotto di facile utilizzo, ideale nella sua semplicità, ad essere destinato ad un uso non professionale. La possibilità di gestione tramite app consente infatti al ristoratore di monitorare i consumi e le funzionalità, nonché gestire eventuali problemi direttamente da remoto. Particolarmente vantaggiosa per le attività commerciali è la possibilità di attivare delle card che consentono l'utilizzo della colonnina solo da parte di utenti selezionati. La versione da 22 kW è quella che più si presta a questo tipo di applicazioni, perché permette nel tempo ragionevole della consumazione di fornire una ricarica opportuna per valori da 100 a 150 km di ricarica utile.

IN SINTESI

- + Gestione della ricarica da remoto
- + Possibilità di ottimizzare la ricarica in presenza di fotovoltaico
- + Attivazione di card Rfid per ricariche autenticate

WALLBOX

Una nuova gamma per il target horeca

Proprio all'inizio di questo 2024 Wallbox ha lanciato eM4, il suo ultimo caricatore AC progettato da ABL, società tedesca acquistata lo scorso anno. Ideato per parcheggi pubblici, luoghi di lavoro e condomini, ma soprattutto per spazi ed esercizi commerciali proprio come i ristoranti, grazie all'hardware certificato ISO 15118 e conforme a Eichrecht, ma anche alla gestione avanzata dell'alimentazione, migliora i costi del ciclo di vita e garantisce la scalabilità futura. Disponibile sia a presa singola che doppia, consente di raggiungere fino a 22 kW di potenza e garantisce la gestione statica del carico fino a 100 cariche batterie e quella dinamica fino a 30, entrambe funzionanti tramite LAN wireless e con cavo. L'interfaccia LED mostra lo stato di carica di ciascuna presa connessa e l'installazione semplice permette di risparmiare tempo e ridurre i costi, sia

per gli installatori sia per i gestori. Proprio queste caratteristiche contribuiscono a renderlo il caricatore ideale per chi ha necessità di aumentare l'autonomia del proprio EV durante una pausa pranzo veloce o una cena.



L'EV-CHARGER EM4

IN SINTESI

- + Gestione intelligente dell'energia
- + Possibilità di collegare fino a 100 ev-charger e fino a 30 con controllo dinamico del carico
- + Comoda interfaccia Led per comunicare lo stato della ricarica

ZCS

Dispositivi in AC e in DC per garantire massima versatilità

Qualora l'utilizzatore di un veicolo elettrico si trovi a stazionare presso strutture dove il tempo di ricarica è medio-breve o breve, come un ristorante, in linea di principio sarebbe preferibile avere a disposizione maggiori quantità di energia in modo da permettere una ricarica in tempi più rapidi. Per i ristoranti che volessero installare punti di ricarica, ZCS Azzurro propone in primo luogo la propria wallbox della serie CARO da 11 kW 3PH in AC, conforme al Modo 3 della normativa internazionale IEC 61851-1, dotata di cavo di Tipo 2 integrato, connettività WiFi, Bluetooth e Ethernet e protezioni da corrente residua 30 mA tipo A + 6 mA CC. Laddove la struttura di ristorazione fosse dotata dei necessari requisiti di rete e in particolare di potenza disponibile, ZCS propone anche una stazione in corrente continua di piccola taglia, della serie COREBOX da 30 kW 3PH in DC, installabile sia a parete sia su supporto da pavimento, dotata di connettore tipo CCS2. Questa soluzione è in grado di coniugare le caratteristiche tecniche e funzionali più importanti delle DC con un costo del dispositivo estremamente competitivo.

IN SINTESI

- + Wall box in AC smart con connettività Bluetooth e WiFi
- + Wall box in DC da 30 kW per garantire ricariche più veloci minimizzando l'impatto sul pod
- + Gamma completamente gestibile attraverso portale dedicato per rendicontare le ricariche



LA WALL BOX CORE IN DC

Insieme generiamo energia infinita

Abbiamo la tecnologia e le competenze per collegare i sistemi vehicle-to-grid al mondo delle comunità energetiche e degli schemi di autoconsumo diffuso. Grazie a Regalgrid®, la tecnologia brevettata alla base della piattaforma di servizi energetici integrati, i veicoli elettrici possono diventare nodi all'interno delle reti aperte, interconnesse, sostenibili, che guideranno la transizione verso l'energia del futuro.



Vehicle-to-energy community



REGALGRID | tcer | cer&o | coenera

www.regalgrid.com – smart@regalgrid.com – 0422 591702

La resilienza della mobilità elettrica contro le alluvioni

CON L'AVVICINARSI DELLA STAGIONE ESTIVA E A UN ANNO DI DISTANZA DAI TRAGICI EVENTI CHE HANNO COLPITO L'EMILIA-ROMAGNA, ECCO UN APPROFONDIMENTO PER CAPIRE MEGLIO COSA ACCADE AI BEV E ALLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA IN CASO DI CALAMITÀ NATURALI ED EVENTI ATMOSFERICI STRAORDINARI

DI FEDERICA MUSTO

"Se domani tutti avessimo l'auto elettrica"... Bisogna partire da un presupposto: ipotizzare di svegliarsi un mattino e scoprire che magicamente tutti i veicoli tradizionali sono diventati elettrici è meramente un esercizio di stile. Il settore dei trasporti, come ogni comparto industriale, ha bisogno di tempi adeguati per evolvere e adeguare sia le risorse sia le infrastrutture. Oltre che le linee produttive. Ecco perché i numerosi titoloni che, a seguito della tragedia che ha colpito l'Emilia-Romagna a maggio 2023, urlavano al "chissà cosa sarebbe successo se tutti i veicoli fossero stati elettrici" non avevano senso allora e continuano a non avere senso oggi, a quasi un anno dall'alluvione. Il contesto: la notte tra il 16 e il 17 maggio 2023, a seguito di due settimane di pioggia quasi ininterrotta, il torrente Santerno rompe gli argini, inondando il 90% del comune di Sant'Agata. L'alluvione coinvolge 44 comuni romagnoli tra le provincie di Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Bologna, Modena e Reggio Emilia. Le forti piogge fanno straripare 23 corsi d'acqua, causano 250 dissesti e frane in 48 comuni; nella sola provincia di Ravenna vengono evacuate quasi 28.000 persone. L'alluvione che ha colpito l'Emilia-Romagna è un evento meteorologico straordinario, che danneggia infrastrutture, blocca strade, lasciando per giorni 50 mila persone senza corrente elettrica. Ora: cosa accade a un veicolo elettrico e all'infrastruttura per caricarlo quando si verifica un evento di tale portata?

Auto elettriche vs inondazioni

Bisogna sfatare un primo, ingombrante falso mito: i veicoli elettrici non sono pericolosi quando si trovano a contatto con l'acqua. Nemmeno in condizioni di strade moderatamente allagate. Questo perché i costruttori, nella progettazione del veicolo, adottano diversi sistemi di sicurezza per proteggerlo da eventuali danni accidentali causati dall'acqua e per garantire la sicurezza di

chi è a bordo. In primo luogo i veicoli elettrici sono dotati di sistemi di tenuta stagna per proteggere i componenti elettronici e, ancor di più, le batterie. Questi includono guarnizioni, sigillanti e design impermeabili per prevenire l'infiltrazione d'acqua nei componenti sensibili. Inoltre, sono presenti sofisticati sistemi di isolamento elettrico come dispositivi di spegnimento automatico e fusibili per interrompere il flusso di corrente in caso di emergenza - senza i quali il veicolo non potrebbe essere omologato - in grado di prevenire cortocircuiti e danni ai componenti elettronici. Questo è il motivo per cui ad esempio, qualora dovesse malauguratamente verificarsi un'infiltrazione di liquido all'interno del case della batteria, l'alta tensione sarebbe immediatamente scollegata. Naturalmente tutti questi accorgimenti vengono testati in maniera rigorosa per garantire che siano conformi agli standard di sicurezza e ai requisiti normativi. L'Unione Europea, ad esempio, richiede che un veicolo elettrico resista alle infiltrazioni dopo un ammolto di almeno 30 minuti a 1 metro di profondità perché sia ritenuto a norma per l'omologazione. Ciò spiega l'alto numero di video online, diventati virali a seguito della catastrofe dello scorso anno, che mostrano auto elettriche mentre guadagnano senza particolari accortezze zone alluvionate. Naturalmente il discorso cambia nel momento in cui il veicolo rimane immerso nell'acqua per diverse ore o addirittura giorni, o nel caso in cui venga danneggiato da corpi contundenti trasportati dall'alluvione, intaccando così l'isolamento della batteria. È quanto probabilmente successo alla Nissan Leaf andata a fuoco a Ravenna nei giorni successivi all'alluvione. A seguito di questo episodio il sindaco del Comune ha emanato un'ordinanza per disporre la quarantena di 15 giorni per i veicoli elettrici o ibridi rimasti in ammolto a lungo durante le piogge. Si è trattato di una disposizione

preventiva corretta e giustificata dall'eccezionalità della situazione, atta a prevenire eventuali situazioni di rischio che, in effetti, non si sono verificate. È bene ricordare, in questo contesto, che anche un veicolo endotermico a seguito di un'immersione prolungata può subire danni importanti, come il blocco idrostatico del propulsore causato dall'infiltrazione dell'acqua nello spazio riservato ad aria e carburante.

Alluvione vs infrastruttura di ricarica

Cosa può succedere all'infrastruttura di ricarica in caso di alluvione? In primo luogo va ricordato che eventi meteorologici estremi possono causare black out sulle reti elettriche locali, provocando l'interruzione della fornitura di corrente a tutti i POD interessati, spegnendo sia le colonnine per la ricarica sia le pompe di benzina. Riguardo ai danni di un'inondazione sull'infrastruttura e alla conseguente possibilità di recuperare gli hub, i fattori da considerare sono molteplici: la gravità dell'inondazione, il tipo di danni subiti dagli impianti elettrici ed elettronici, e la tempestività degli interventi di manutenzione e riparazione. In alcuni casi, gli hub delle stazioni di ricarica possono essere recuperati mediante interventi di pulizia approfondita, asciugatura e verifica dei componenti elettronici. In situazioni di inondazione grave o se i danni sono estesi e irreparabili, potrebbe invece essere necessaria la sostituzione dell'hardware. Discrimine fondamentale è come l'hardware è stato progettato, in particolare il suo grado di protezione da agenti esterni come i liquidi. Questo è regolato dalla classificazione IP, definita dallo standard internazionale IEC 60529. Il codice IP è composto da due cifre: la prima indica il livello di protezione da oggetti solidi come polvere e terra, mentre la seconda, da 0 a 8, specifica



il grado di impermeabilità contro acqua e liquidi. Per le colonnine di ricarica installate all'aperto in Italia, il grado di protezione minimo richiesto è IP44, che garantisce la protezione dagli spruzzi d'acqua provenienti da tutte le direzioni. Un'analisi delle stazioni di ricarica più diffuse mostra che l'infrastruttura in AC ha mediamente un grado di protezione IP54. Per quando riguarda l'HPC il grado di sicurezza risulta ancora più elevato: stazioni di ricarica HPC in DC, come le Alpitronic, ABB e i Supercharger V4 di Tesla spesso superano l'IP54, con preferenza verso macchine stagne, cioè con radiatore raffreddato a liquido, piuttosto che apparecchiature con l'elettronica di potenza protetta solo da griglia, filtro e ventola per il raffreddamento ad aria. Fondamentali sono poi le cabine di media a servizio dell'infrastruttura di ricarica. Esse sono disciplinate dalla normativa CEI EN 62271-200, che riguarda le apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'energia elettrica in media tensione. Pur non essendoci particolari specifiche in merito al grado di protezione IP minimo, le cabine di media tensione, a causa della natura del loro utilizzo e dell'ambiente in cui operano, sono anch'esse spesso progettate con un grado di protezione IP54 o superiore, dunque costruite in modo da garantire un'elevata protezione contro l'ingresso di corpi solidi e liquidi, in conformità con le migliori pratiche di ingegneria e le normative di settore. Un esempio concreto sulla robustezza della progettazione dell'infrastruttura di ricarica ad alta potenza durante l'alluvione dell'Emilia Romagna è dato dalla rete autostradale di Free To X. Pur avendo due stazioni (Rubicone e Montefeltro) lungo la tratta dell'autostrada A14 chiusa per allagamento, le aree di servizio non hanno riscontrato problemi poiché realizzate con le giuste pendenze e drenaggi funzionali, oltre naturalmente all'instal-

lazione di colonnine di ricarica ad alto standard di protezione contro liquidi.

Pianificazione vs cambiamento climatico

Con l'avanzare del cambiamento climatico, episodi meteorologici estremi come le alluvioni saranno sempre più frequenti. Per questo motivo, oltre agli standard di sicurezza, si rende sempre più necessaria una corretta pianificazione nella distribuzione del servizio di ricarica, specialmente nei dintorni dei maggiori centri urbani. Un articolo pubblicato su Nature nel 2022 (Raman, G., Raman, G. & Peng, J.C.H. Resilience of urban public electric vehicle charging infrastructure to flooding. Nat Commun 13, 3213 (2022)) svolge un'interessante analisi sulla pianificazione dell'infrastruttura per limitare i danni dovuti a una messa fuori uso di parte della rete causata da un'alluvione, con conseguente stress della rete sulle colonnine rimaste attive, che spesso sono quelle già maggiormente utilizzate. Vengono dunque proposte quattro strategie per il posizionamento di nuovi punti di ricarica: appena fuori dalle aree allagate, nelle zone di maggiore utilizzo, vicino ai picchi di utilizzo più lontani dalle zone allagate e in altri punti in ordine casuale. I risultati mostrano che la strategia più funzionale, almeno nelle zone intorno a Londra in cui è stato ambientato lo studio, si rivela quella di aumentare il numero dei punti di ricarica di almeno un 5-10% nelle zone di maggiore utilizzo, riassorbendo in questo modo il picco di richiesta causato dall'esondazione. L'aumento di studi di questo genere e una pianificazione preventiva attenta alle nuove sfide imposte dall'evoluzione della mobilità elettrica e dalla sempre maggiore incidenza di cataclismi, potrebbe davvero essere la strada giusta per aumentare la resilienza dell'infrastruttura di ricarica in maniera efficace. 

LE STAZIONI DI RICARICA VENGONO OMOLOGATE RISPETTANDO I PIÙ ALTI STANDARD QUALITATIVI. SUPERANDO, SOPRATTUTTO PER I DISPOSITIVI IN DC A TENUTA STAGNA, IL GRADO DI PROTEZIONE IP54



Kempower elettrifica il trasporto pubblico a Bologna

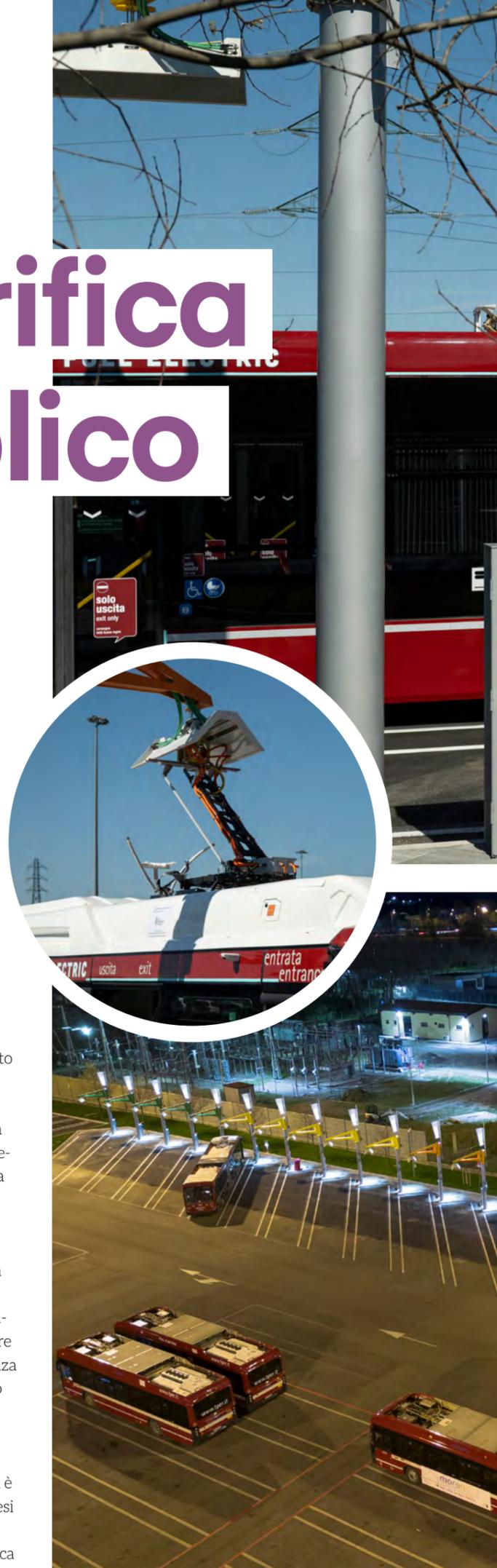
IL PRODUTTORE FINLANDESE DI EV-CHARGER HA INSTALLATO I PROPRI DISPOSITIVI PRESSO UNO DEI DEPOSITI PIÙ GRANDI D'EUROPA GESTITO DA TPER: 20 PANTOGRAFI DA 300 KW E CINQUE SATELLITI IN DC PER GARANTIRE IL RIFORNIMENTO ENERGETICO FINO A 20 AUTOBUS ELETTRICI CONTEMPORANEAMENTE E CONSENTIRE AL COMUNE EMILIANO DI RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ PREVISTI DAL PROGETTO HORIZON EUROPE

Kempower ha inaugurato lo scorso marzo a Bologna (in via Ferrarese) un'infrastruttura ad alta potenza per la ricarica degli autobus elettrici per il trasporto pubblico ad opera di Tper (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna). Si tratta di uno dei depositi più grandi d'Europa in grado di ospitare fino a 500 veicoli. Questo progetto rappresenta un traguardo fondamentale per la città di Bologna, inserita tra le 100 città che partecipano alla missione Horizon Europe, il cui obiettivo è raggiungere la neutralità climatica entro il 2030, ovvero 20 anni prima rispetto alla scadenza fissata dall'UE in materia di ambiente, energia e clima. In questo sito Tper può ricaricare contemporaneamente 20 autobus elettrici (di 12 e 18 metri di lunghezza) con cinque satelliti Kempower a uscita singola, che offrono fino a 130 kW di capacità di ricarica, e 20 pantografi Kempower, che offrono fino a 300 kW. Se in futuro Tper avrà la necessità di ingrandire ulteriormente la sua flotta di autobus elettrici, aumentando la domanda di capacità di ricarica presso il sito, le soluzioni modulari e scalabili di Kempower consentiranno di aumentare facilmente la capacità di ricarica attuale del deposito. Nelle città europee si consuma più del 65% dell'energia mondiale e si produce oltre il 70% delle emissioni totali di CO₂. La transizione verso un sistema di trasporto pubblico più sostenibile gioca un ruolo fondamentale non solo nel ridurre le emissioni, ma anche nell'offrire ai cittadini aria più pulita,

trasporti più sicuri, meno traffico e inquinamento acustico: «In Tper il nostro motto è "un autobus vale un autobus", ovvero tutti i nostri veicoli, compresi gli autobus elettrici, devono operare in modo efficiente sulle linee assegnate. Solo in questo modo possiamo garantire la nostra efficienza e quindi le operazioni a lungo termine», spiega Fabio Monzali, direttore tecnico infrastrutture di Tper. «Ero quindi alla ricerca di una soluzione di ricarica assolutamente affidabile per la nostra flotta elettrica, che ci permettesse di evitare il fermo dei nostri autobus elettrici a causa dell'impossibilità di ricarica. L'unità di potenza modulare di Kempower con gestione dinamica della potenza ci permette di garantire la ricarica anche in caso di guasto. I moduli di potenza non funzionanti possono inoltre essere isolati a distanza per la manutenzione, consentendo il funzionamento ininterrotto del resto dei moduli. Questo per noi è estremamente importante. Quello di via Ferraresi a Bologna è uno dei piazzali dedicati al Tpl più grandi d'Europa, in grado di fornire stalli per circa 500 autobus. La realizzazione dell'infrastruttura di ricarica è stata possibile grazie a un finanziamento ricevuto dal Comune di Bologna, che ha affidato l'appalto a Tper la realizzazione dell'intervento, che prevede 28 punti di ricarica per autobus elettrici. Una parte è composta da stazioni ultraveloci da 300 kW, mentre un'altra parte utilizza satelliti Kempower da 130 oppure 75 kW di potenza. La città di Bologna ha aderito al protocollo europeo per la decarbonizzazione di cento città entro il



Il progetto rappresenta un traguardo fondamentale per il Comune di Bologna, inserito tra le 100 città che partecipano alla missione Horizon Europe, il cui obiettivo è raggiungere la neutralità climatica entro il 2030



2030. Gli impianti di ricarica elettrica sono quindi un ulteriore tassello per garantire questo passaggio entro la scadenza prevista. Si tratta di un elemento sostanziale per garantire ai cittadini di respirare aria migliore nel proprio comune. Kempower ha messo in opera un impianto da 2.000 kW di potenza installata, che dispone di power unit Kempower da 600 kW, oltre a moduli da 300, 200 e 100 kW. L'impianto consente di ricaricare a 800 Volt in corrente continua e permette quindi di effettuare il rifornimento energetico di un autobus elettrico in circa 60 minuti nel caso di ricarica di opportunità, oppure in 6 ore circa per le ricariche over night. Per la realizzazione di questo progetto abbiamo tenuto in considerazione in primo luogo la modularità degli impianti: le power unit sono dotate di cassette da 50 kW cadauna, quindi la potenza del Supercharger può essere modificata a seconda del numero di moduli presenti nel cabinet



L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

Progetto: Kempower per Tper
Ev-Charger utilizzati: 20 pantografi
 Kempower con potenza fino a 300
 kW, oltre 5 satelliti in DC da 130 kW
Punti di ricarica disponibili: 28



I PANTOGRAFI KEMPOWER ASSICURANO UNA RICARICA ULTRAFAST CON POTENZA FINO A 300 KW, SUFFICIENTI PER RIFORNIRE UN AUTOBUS IN CIRCA 60 MINUTI

collegato al caricatore. Per sviluppare sistemi a trazione elettrica è necessaria una squadra affidabile. In questo caso, Tper ha trovato un partner fondamentale in Kempower per riuscire a installare un impianto che fosse da un lato economico nella realizzazione e nella gestione, e dall'altro un team che fosse in grado di gestire il servizio assicurando massima affidabilità». Marco Bettega, responsabile vendite di Kempower per l'Italia ha aggiunto: «Bologna è una città diversa dalle altre: la visione del deposito, fin dal primo approccio al progetto, si è dimostrata particolarmente innovativa rispetto a molte altre realtà. Siamo riusciti nel trasmettere al meglio quella che poteva essere la soluzione vincente per elettrificare un deposito di autobus. Siamo inoltre pronti a supportare Tper per eventuali bandi futuri: Kempower farà quanto possibile per confermarsi un partner efficiente e pronto a soddisfare le diverse esigenze».



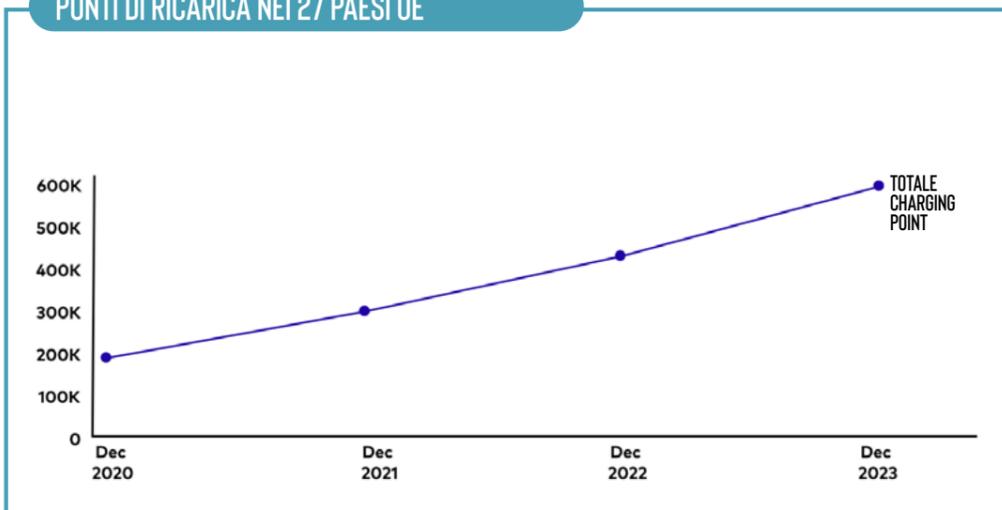
Oltre 750mila charging point in UE, ma c'è ancora tanto da fare

UNA RICERCA PUBBLICATA DA GRIDX HA FOTOGRAFATO LA SITUAZIONE DELLA TRANSIZIONE ELETTRICA A LIVELLO EUROPEO NEL 2023. NORVEGIA E OLANDA RISULTANO I PAESI PIÙ AVANZATI, MENTRE L'ITALIA SI ASSESTA INTORNO AL 17ESIMO POSTO PER QUANTITÀ E QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE. LA RICARICA DOMESTICA E SUL POSTO DI LAVORO CONTINUANO AD AVERE UN RUOLO CRUCIALE, MENTRE LA MANCANZA DI STANDARD COMUNI TRA I PAESI, LA STABILITÀ DELLA RETE E LA POCA DENSITÀ DI STAZIONI NELLE AREE RURALI SONO TRA LE CRITICITÀ DA SUPERARE

Sono circa 750mila i punti di ricarica presenti in 32 Paesi europei presi in esame all'interno di una ricerca pubblicata da gridX - società che opera nella realizzazione di piattaforme per l'efficientamento energetico a supporto della transizione - in cui viene fotografata la situazione delle infrastrutture a fine 2023. Norvegia e Olanda si distinguono in particolare per la capillarità delle rispettive infrastrutture ad accesso pubblico. Nei Paesi Bassi si registrano 817 charging point per 100 mila abitanti, mentre la Norvegia primeggia in termini di capacità installata, 36.273 kW per 100 mila abitanti (l'Olanda è ferma a quota 15.765). Il Belgio risulta invece il Paese con la crescita più importante in termini di immatricolazioni Bev, +113% rispetto allo

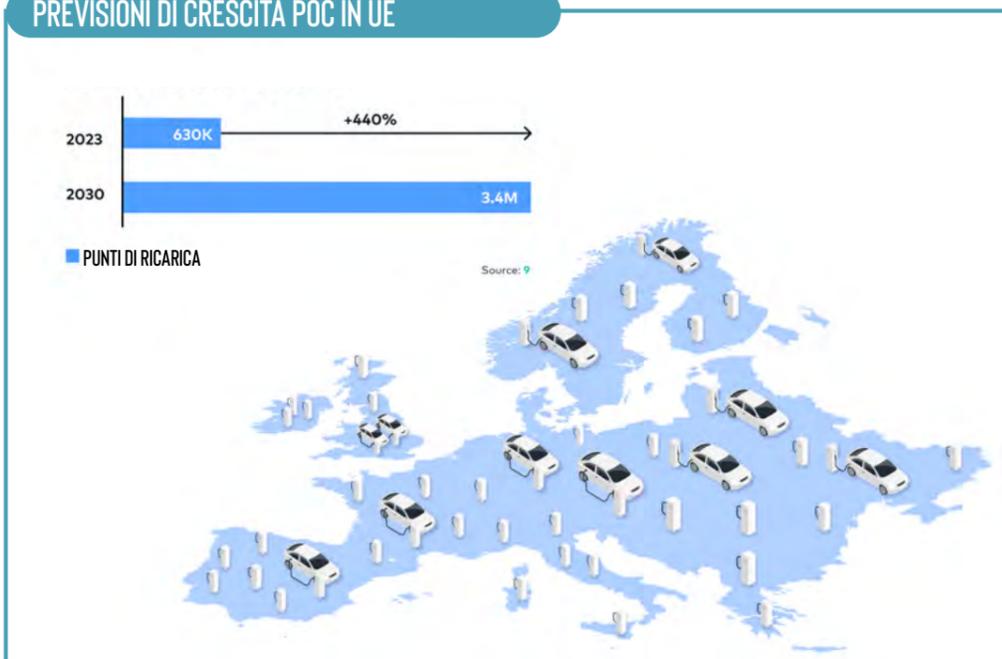
scorso anno. A livello macroscopico le zone dell'Europa centrale e meridionale sono quelle dove l'e-mobility fatica ancora a crescere. L'Italia è al 17° posto sia per punti di ricarica (70) sia per capacità installata (2.545 kW) ogni 100.000 abitanti. Tuttavia, l'incremento della capacità (+40%) ha superato l'aumento dei punti di ricarica (+34%) nel 2023, e la crescita dei caricabatterie in DC (+83%) ha superato di gran lunga l'aumento dei caricabatterie AC (+28%), mostrando una crescente attenzione per la ricarica rapida. Secondo le rilevazioni di gridX l'infrastruttura nel nostro Paese è cresciuta del 34% rispetto all'anno precedente, con una media di 70 punti di ricarica per 100mila abitanti e di 8 ogni 100 km di strada. I Bev immatricolati nel corso dell'anno ammontano a 252.937, +51% sul 2022 con una media di 431 veicoli ogni 100mila per-

PUNTI DI RICARICA NEI 27 PAESI UE



Fonte: GRIDX

PREVISIONI DI CRESCITA POC IN UE



Fonte: GRIDX

6 CRITICITÀ DA SUPERARE

Il percorso verso un'infrastruttura di ricarica europea capillare e affidabile è ancora pieno di ostacoli. Per raggiungere gli obiettivi prefissati nei prossimi dieci anni, i seguenti punti devono essere affrontati e risolti con la massima urgenza

1) MANCANZA DI STANDARDIZZAZIONE C'è una mancanza di standardizzazione in tutte le aree delle infrastrutture di ricarica, inclusi connettori, protocolli e pagamenti. Questa mancanza di uniformità rende difficile per i proprietari di veicoli elettrici trovare stazioni di ricarica compatibili con i propri standard, in particolare quando si viaggia attraverso i confini.

2) FINANZIAMENTI Costruire un'infrastruttura di ricarica completa richiede investimenti significativi. Nonostante ci siano stati importanti progressi, sono necessari ulteriori finanziamenti per espandere la rete, in particolare nelle aree rurali e meno popolate del continente in cui la redditività economica delle infrastrutture di ricarica potrebbe essere inferiore, ma dove i charging point sono comunque necessari.

3) OSTACOLI NORMATIVI I quadri normativi variano in tutti gli Stati membri dell'UE, portando a incoerenze e difficoltà nel consentire agli operatori di portare avanti i propri piani di elettrificazione. La razionalizzazione delle normative e la fornitura di linee guida più chiare potrebbero accelerare notevolmente questo percorso.

4) PIANIFICAZIONE URBANA E VINCOLI DI SPAZIO Nelle aree urbane densamente popolate, trovare luoghi adeguati per le stazioni di ricarica può essere una sfida a causa di spazio limitato e priorità concorrenti per l'uso del suolo. La cooperazione tra enti locali, urbanisti e stakeholder privati è necessaria per integrare i punti di carica senza soluzione di continuità negli ambienti urbani.

5) AREE RURALI Contemporaneamente alla necessità di punti di carica negli spazi urbani, l'infrastruttura di ricarica deve estendersi sensibilmente anche alle aree rurali. Esistono numerose aree dell'UE e del Regno Unito senza una sufficiente capacità della griglia di supportare le stazioni di ricarica EV su larga scala: questo ritarda la diffusione delle auto elettriche e contribuisce ad aumentare la cosiddetta ansia da ricarica.

6) CAPACITÀ DELLA GRIGLIA L'adozione diffusa di veicoli elettrici potrebbe filtrare la rete elettrica, specialmente durante i tempi di ricarica di picco. L'aggiornamento dell'infrastruttura è cruciale per il successo della transizione elettrica.

sone. La velocità media delle stazioni di ricarica pubbliche risulta essere 36 kW con un costo di 9,1 euro per 100 km. Mentre il Cpo con più punti e con più capacità installata risulta essere Enel X. Il Portogallo ha registrato un aumento dei punti di ricarica solo del 12% nel 2023, ma si colloca al 13° posto in termini di quota di Bev su tutte le vendite di auto nuove (18%) e si posiziona meglio di altri Paesi del sud nella maggior parte dei parametri. La Spagna si trova al 18° e 19° posto rispettivamente per punti di ricarica (64) e capacità (1.965 kW) per 100mila abitanti e al 22° posto per Bev pro capite (372). Con l'aumento del 35% dei punti di ricarica nel 2023, il Paese fornisce un totale di 30.385 punti di ricarica pubblici, posizionandosi al di sopra della media europea.

Come è cresciuta l'infrastruttura in Europa

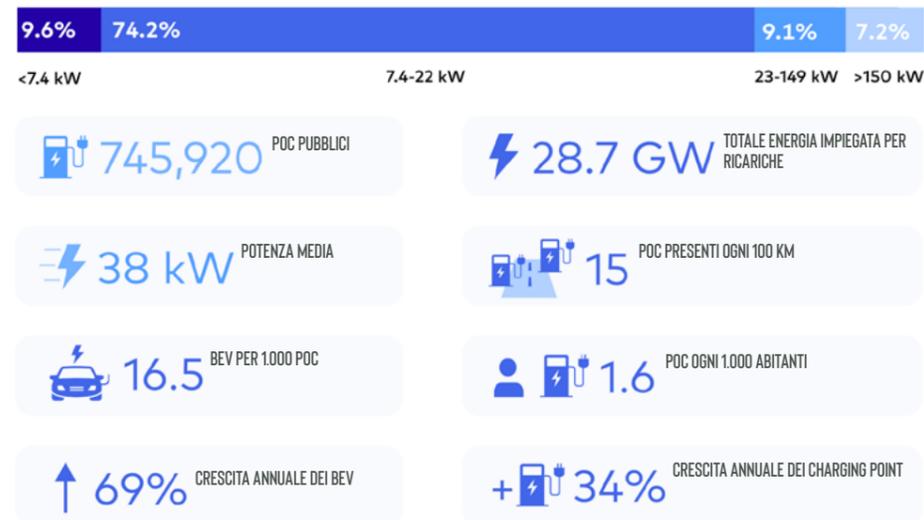
Complessivamente, i punti di carica nell'UE sono aumentati del 360% dal 2020 al 2023. La quota di ev-charger con potenza superiore ai 22 kW è cresciuta costantemente nel tempo, da meno del 13% nel 2020 a oltre il 16% nel 2023. La categoria più diffusa (7,4-22 kW), è invece passata dall'82 al 74%. Analizzando le evoluzioni dei singoli Paesi nell'ultimo anno, la Grecia e la Lituania hanno registrato la crescita più significativa, seguiti da Cipro ed Estonia. Ciò conferma che i progressi nella transizione della mobilità nell'Europa orientale e meridionale stanno iniziando ad accelerare rapidamente: la Grecia sta mostrando un incremento particolarmente importante nel segmento DC, visto che ormai i costi per questa tipologia di stazioni sono più contenuti e il Paese ha solo di recente avviato il processo di elettrificazione.

Nel 2023, i dispositivi in AC sono aumentati in media del 57%, mentre i caricabatterie DC sono quasi raddoppiati (un aumento del 96%). In linea con questo trend, i dati evidenziano come le soluzioni in AC siano persino diminuite in cinque Paesi - Croazia, Ungheria, Lettonia, Lussemburgo e Slovenia - confermando la progressiva importanza del più rapido standard in DC. I Paesi più avanzati (Paesi nordici, Benelux e Olanda) continuano a mostrare una solida crescita in termini di punti di ricarica, tutti con una quota più elevata di nuovi ev-charger in DC. Il numero di punti di carica esclusivamente nell'Unione Europea (considerando solo i 27 Stati) è costantemente aumentato negli ultimi anni, con oltre 632mila charging point raggiunti alla fine del 2023 (non sono inclusi Islanda, Norvegia, Svizzera, Liechtenstein e Regno Unito). Ma il tasso di incremento è leggermente diminuito (71% del 2020-2021 al 41% da 2022-2023). Un dato che deve assolutamente cambiare se l'obiettivo è quello di creare una rete di ricarica sufficientemente diffusa in tutto il continente.

Dove ricaricano più spesso gli europei?

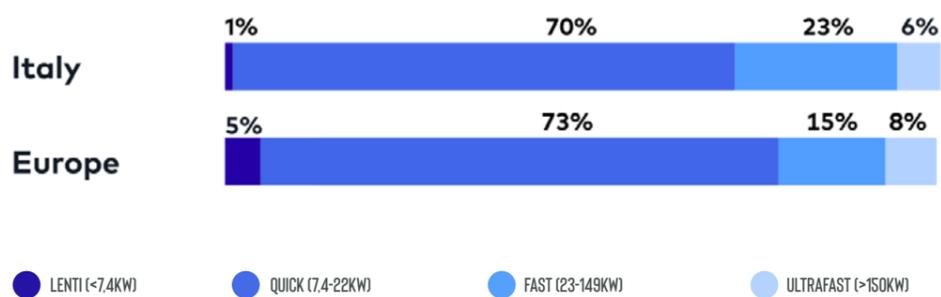
Il 70% delle ricariche in Europa avviene a casa o al lavoro, dove i conducenti di veicoli elettrici possono effettuare il rifornimento energetico a tariffe inferiori. Nel 2022, quasi l'80% dei caricabatterie residenziali sono stati venduti in Germania, Austria, Svizzera e Francia. La Francia, insieme ai paesi nordici, è lo stato con una delle più alte quote di ev-charger installati sul posto di lavoro. I punti di carica disponibili al pubblico restano però fondamentali per facilitare l'accesso alle infrastrutture di ricarica

POTENZA MEDIA DEI PUNTI DI RICARICA IN EUROPA



FONTE:XXX

DISTRIBUZIONE DEI PUNTI DI RICARICA PER POTENZA



FONTE:GRIDX

TOP 5 CPO IN ITALIA

PER PUNTI INSTALLATI	PERCENTUALE	PER POTENZA INSTALLATA	PERCENTUALE
1 Enel X	38.9%	1 Enel X	25.8%
2 Be Charge	21.4%	2 Be Charge	15.6%
3 Duferco Energia	9.7%	3 Tesla	14.4%
4 Tesla	4.0%	4 Duferco Energia	9.4%
5 Neogy	3.2%	5 Neogy	3.7%

FONTE:GRIDX

indipendentemente dalla posizione e svolgono un ruolo cruciale nel promuovere l'adozione dei veicoli elettrici. Nel 2022, il 47,5% della popolazione dell'UE viveva in condomini - quasi 212 milioni di persone.

Per questi utenti che non possono usufruire di un punto di ricarica domestico, le colonnine ad accesso pubblico sono un'opzione obbligatoria. I punti di carica pubblica sono altrettanto importanti per i viaggiatori in quanto forniscono flessibilità, garantendo gli spostamenti a lungo raggio.

La situazione in Italia

Nella graduatoria stilata da gridX il nostro Paese si piazza al 17° posto, sia per quantità sia per punti di carica installati sia per capacità pro capite. Inoltre l'incremento dei dispositivi in DC, aumentati dell'83% rispetto al 2022, ha superato di gran lunga l'aumento dei caricabatterie in AC cresciuti "solo" del 28%. I punti di ricarica, come

confermando anche dai dati Motus-E, sono prevalentemente concentrati nella regione settentrionale dell'Italia (nord-ovest, con 98 punti di ricarica per 100mila abitanti; e nord-est con 89) rispetto al sud. Le isole di Sardegna e Sicilia sono ancora piuttosto arretrate, con una media totale di soli 37 punti di carica per 100mila abitanti. La ricerca indica Enel X come azienda al primo posto in Italia per capillarità ed energia erogata, controllando circa un terzo della quota di mercato di entrambi i parametri. Plenitude Be Charge segue con numeri molto simili. Tesla si distingue per la capacità delle proprie stazioni, mentre Duferco Energia ha più punti di carica attivi. Mentre, Neogy, concentrata principalmente nel Tirolo meridionale, ha sviluppato una rete di qualità in termini di potenza seppur molto circoscritta. L'Italia è al decimo posto per numero di stazioni fast in Europa, mentre risulta leggermente più arretrata in merito alla penetrazione di ev-charger ultrafast.

ER

Ricarica pubblica: i marchi automotive inseguono Tesla... ed è un bene

SEMPRE PIÙ CASE PRODUTTRICI DI AUTO SI STANNO TRASFORMANDO IN CPO, SEGUENDO A GRANDI LINEE IL BUSINESS MODEL LANCIATO CON SUCCESSO DA ELON MUSK. CRESCONO COSÌ IN EUROPA LE STAZIONI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO BRANDIZZATE MERCEDES, PORSCHE VOLVO E NON SOLO. UN VANTAGGIO PER I CLIENTI CHE POSSONO RICARICARE A TARIFFE PIÙ CONVENIENTI E PER GLI E-DRIVER IN GENERALE, CHE VEDONO CRESCERE IL NUMERO DI CHARGING POINT PRESSO LOCATION STRATEGICHE

In principio fu Tesla: Elon Musk, creatore del marchio che oggi è sinonimo di auto elettrica, comprese in tempi non sospetti che per poter vendere i suoi veicoli su ampia scala, occorreva una rete pubblica presso cui poterli ricaricare anche lontani da casa. Ed è così che nel 2012 sono stati introdotti negli Usa i primi Tesla Supercharger: una rete che oggi ha superato i 50mila stalli nel Mondo e che, solo in Italia, conta più di 80 location. Il servizio, prima ad appannaggio dei soli clienti Tesla, è parzialmente allargato anche ad altri marchi, privilegiando sempre però i clienti della casa americana. Una rete di charging point capillare, colonnine fast per rifornimenti veloci e un sistema plug & charge semplicissimo da utilizzare, il tutto combinato con un sistema di navigazione in grado, già dal 2017, di calcolare il percorso in base alle esigenze di ricarica del veicolo per evitare qualsiasi ansia da ricarica, sono tra gli elementi che hanno fatto la fortuna di Tesla e che hanno definito gli standard di un business model che oggi numerosi competitor cercano di replicare. Un trend che, a livello sia italiano sia europeo, ha giovato alla transizione elettrica, supportando lo sviluppo di infrastrutture ad accesso pubblico, spesso interoperabili e, al contrario dei supercharger Tesla, fruibili anche da possessori di auto differenti. Il comune denominatore per lo sviluppo di una rete di ricarica da parte di un marchio automotive è il fatto di proporre ai propri clienti tariffe al kWh particolarmente scontate, oltre alla possibilità di ricaricare tramite interoperabilità del circuito anche a colonnine gestite da altri Cpo, ma soprattutto, nel caso di marchi particolarmente

prestigiosi come ad esempio Porsche e Mercedes, il plus di offrire, contestualmente alla ricarica del veicolo, anche una location dove poter trascorre il tempo necessario al rifornimento energetico godendo di una serie di servizi (sala riunioni, aree ristoro ecc.) di alta qualità. Del resto, la stessa Tesla sta costruendo niente meno che un drive-in a Hollywood, sulla Santa Monica, dove troveranno posto 32 colonnine Supercharger da cui i clienti, mentre ricaricano, potranno guardare film e gustarsi un pasto in pieno stile anni '50.

Cosa succede in Europa

Tra le prime case automobilistiche europee ad annunciare un progetto simile a quello lanciato da Tesla c'è stata Renault, che intorno alla metà del 2022 ha ufficializzato, attraverso il proprio brand Mobilize dedicato all'e-mobility, la volontà di sviluppare una rete di ricarica proprietaria. L'obiettivo è quello di aprire 200 charging station - 90 in Francia, 50 in Italia, 50 in Spagna e 10 in Belgio - prevalentemente ubicate presso i concessionari situati a non più di 5 minuti dalle principali arterie stradali. Ogni stazione della rete Mobilize Fast Charge potrà contare su 6 colonnine ultrafast con potenza fino a 400 kW accessibili 24 ore su 24 tutti i giorni. Renault punta anche sul servizio, con la realizzazione di aree di ristoro dedicate (con spazi superiori ai 60 mq) dove gli e-driver potranno utilizzare la rete wi-fi, caricare i propri device e trascorre del tempo videogiocando in attesa di completare il processo di ricarica. La piattaforma Mobilize è stata progettata per un controllo smart del consumo energetico, sfruttando sistemi di storage e integrando le stazioni con pannelli fotovoltaici. Questo consentirà di contenere i costi della ricarica e di ridurre l'impatto sulla rete elettrica locale. La costruzione delle prime stazioni è prevista entro l'estate. Anche Audi è stata tra le prime

case automobilistiche ad annunciare la volontà di creare una rete di ricarica proprietaria presso i propri concessionari, con l'obiettivo di coprire con colonnine ad alta potenza tutti e 54 i dealer ufficiali presenti in Italia ed entro il 2025 l'intera rete Audi, inclusi i service partner. Le colonnine HPC installate sono fruibili sia dai clienti del marchio tedesco, sia dagli utenti di altre case: Si tratta di stazioni fast con potenza pari o superiori ai 150 kW che vanno ad aggiungersi al network Audi e-tron Charging Service, che a oggi conta più di 300mila punti di ricarica in 26 Paesi europei (24mila in Italia), tutti interoperabili attraverso un'unica card fornita ai clienti della casa dei 4 anelli. Volkswagen, attraverso la divisione Elli - tramite cui il Gruppo opera nel settore della mobilità elettrica - ha addirittura realizzato annunciato la propria colonnina di ricarica, battezzata Flexpole. Si tratta di un dispositivo ultrafast per la ricarica pubblica con sistema di storage, dotato di un ampio display in grado di garantire fino a 150 kW di potenza e di rifornire due veicoli contemporaneamente grazie alla presenza del doppio connettore CCS2. La presenza dello storage consente una ricarica rapida anche in assenza di cabine di media potenza o presso location con scarsa disponibilità di energia. Il network di ricarica ad accesso pubblico Elli, attraverso l'interoperabilità del proprio network, ha raggiunto oltre 540mila punti di ricarica a livello europeo. Mercedes-Benz, in collaborazione con E.ON, ha inaugurato lo scorso anno il primo Charging Hub europeo per la ricarica di veicoli elettrici. La stazione sorge a Mannheim, in Germania, e offre 6 charging point con potenza fino a 300 kW. Ogni colonnina ha un solo punto di ricarica per consentire a un unico veicolo di sfruttare tutta la potenza disponibile nel corso del rifornimento energetico. Inoltre, un sistema di

load balancing permette di ottimizzare l'energia impegnata dalle diverse stazioni, assicurando ricariche dal 20 all'80% in meno di 20 minuti. La stazione Mercedes è aperta a veicoli di tutte le marche e prevede tariffe vantaggiose per i clienti del brand tedesco. Entro la fine di quest'anno Mercedes prevede l'attivazione di 2mila charging point, di cui 200 in Europa. Entro il 2030 sono invece previsti 2mila Charging hub nel mondo, per un totale di 10mila charging point. Un'esperienza esclusiva e di alto livello è invece quella che propone Porsche con le sue Charging Lounge: un hub per la ricarica dei veicoli elettrici realizzato dal marchio bavarese con utilizzo riservato solo i propri clienti. La prima, inaugurata a Bingen am Rhein, in Germania, presenta 6 ev-charger Alpitronic da 300 kW e 4 stazioni in AC da 22 kW. L'intera infrastruttura è stata curata nei minimi dettagli per offrire ai possessori di veicoli Porsche un'esperienza premium, con un'area che prevede la presenza di pompe di calore per aria condizionata e riscaldamento, un'ampia selezione di soft drink, snack e toilette. Prossimamente il format verrà allargato anche ad altri Paesi: Austria e Svizzera e dal prossimo anno verranno impiegate colonnine da 400 kW.

Prospettive future

Premesso che ormai il modello di Tesla è consolidato e ben avviato anche grazie a un installato vetture assolutamente solido, bisognerà capire quali potranno essere le evoluzioni future di questo business che vede di fatto i marchi automotive trasformarsi in una sorta di Cpo o Emsp a tutti gli effetti. Alcuni player, come Volkswagen, hanno addirittura l'obiettivo di diventare delle vere e proprie multiutility, con la prospettiva futura di guadagnare anche dalla vendita di energia: attraverso la divi-



sione Elli, l'azienda tedesca è stata la prima a operare sulla Borsa europea dell'energia elettrica: Epex Spot. La strategia del Gruppo prevede di sfruttare le batterie delle Volkswagen e-Up! come sistema di accumulo e di gestire l'energia stoccata attraverso la piattaforma digitale di Elli: in questo modo, attraverso il proprio Power Center, potrà scambiare e immettere sul mercato l'energia immagazzinata. Volkswagen in questo modo sarà in grado di offrire ai propri clienti rifornimenti energetici a prezzi più competitivi e ulteriori vantaggi nella fornitura di energia, oltre che garantire un maggior controllo nelle fluttuazioni della domanda e dell'offerta energetica. Più in generale, le infrastrutture di ricarica realizzate dalle case automobilistiche, se aperte anche a terze parti, contribuiscono non solo ad aumentare la capillarità dei punti di ricarica sul territorio in aree strategiche, ma oltretutto sono progettate per offrire un'esperienza premium al cliente, fornendogli molto spesso anche dei plus per poter impiegare il tempo trascorso a ricaricare il veicolo: in futuro potrebbero trasformarsi - proprio come Tesla insegna - in un potente strumento di fidelizzazione.

ALCUNI MARCHI PRESTIGIOSI COME PORSCHE E MERCEDES INVESTONO PER GARANTIRE AI PROPRI CLIENTI UNA SERIE DI SERVIZI PREMIUM DURANTE LA SOSTA PER LA RICARICA



L'ANGOLO DI 

"IO ODIÒ L'AUTO ELETTRICA"

L'IMPORTANZA DELLE COMMUNITY PER COMPRENDERE LA TRANSIZIONE E PER INFORMARE IL PUBBLICO SUL TEMA IN MANIERA CORRETTA E TRASPARENTE, SIA PER QUANTO RIGUARDA I VEICOLI, SIA PER SPIEGARE COSA INCIDE SULLE TARIFFE DELLA RICARICA PUBBLICA

Chi di voi è più vicino ai miei 45 anni forse ricorda la frase distintiva del personaggio di "Brontolone" nel cartone "I Puffi", "Les Schtroumpfs" in francese, che è anche il nome originale dei personaggi creati dal fumettista belga Peyo nel 1958. Oggi forse avrebbe detto proprio questa frase, imbronciato e a braccia conserte. Il tema è molto delicato: l'auto elettrica è al centro di una banalizzazione di un tema complesso in grado di polarizzare le masse, è una tipica strategia della retorica. Nel nostro lavoro una delle parti più delicate è quella di monitoraggio della community, anche per fare in modo che questa non si chiuda a riccio e venga additata come una "elite scontrosa" da chi magari in tema di energia e mobilità non ha né tempo né voglia di approfondire, accontentandosi di seguire gli slogan. In questo specifico argomento di fidelizzazione post-vendita dei proprietari è cruciale ed è tema cruciale dei nostri confronti con le case auto, da Tesla - per la quale ho creato la prima community italiana, Tesla Owners Italia - a Bmw passando anche da chi produce moto: club di proprietari, ma anche attenzioni post vendita, aiutano i guidatori elettrici a risolvere sfide quotidiane legate ad un mezzo completamente nuovo, e hanno un effetto domino importantissimo su potenziali nuovi clienti e sullo scetticismo generale del "brontolio" popolare. Per fare questo il costruttore però deve essere organizzato e servono una pianifi-

cazione e un ufficio o consulenti dedicati in grado di monitorare le community on e off line, organizzare incontri e approfondimenti tecnici, ovvero fornire strumenti di consapevolezza entusiasmanti non per difendere il veicolo elettrico, quanto per far appassionare il grande pubblico a un tema che in Italia può davvero attecchire, grazie alla nostra genetica passione per i motori. Non si può improvvisare: dietro a ogni progetto di community c'è soprattutto l'esigenza di avere un'esperienza diretta: è fondamentale infatti che la base di una community sia composta da chi la community la vive in prima persona. Le case hanno la grande opportunità di fornire ai Club spunti tecnici, approfondimenti e momenti di incontro che permettono di creare una base consapevole ed entusiasta, che sarà poi quella che online saprà rispondere, ingaggiare discussioni e moderare temi ad oggi caldi, smorzando anche l'odio verso l'auto elettrica.

Chi ci spiega le tariffe?

Costo della materia prima, raffinazione e distribuzione, tasse e margine di profitto. Ecco come si compone il costo del carburante alla stazione di servizio. Con la differenza nel nostro settore che le persone il carburante per i propri veicoli elettrici lo hanno anche in garage e spesso se lo auto-producono, da qui la difficoltà nel capire il perché di aumenti spropositati e "ballerini" dei prezzi delle



ricariche. In eV-Now! non siamo stati fermi a guardare: insieme ai ragazzi di "TariffeV.it", un sito e una app gratuiti che "partendo dal basso" vuole aiutare la comunità di proprietari di veicoli elettrici nel ricaricare a un prezzo accettabile, stiamo mettendo in campo la nostra rete per trovare delle soluzioni e tenere informata la community ed E-Ricarica è uno dei più potenti megafoni mediatici: rimanete connessi per le prossime novità.

LE COMMUNITY DI APPASSIONATI STANNO SVOLGENDO UN RUOLO IMPORTANTE NELLA DIVULGAZIONE DEDICATA ALL'E-MOBILITY



Soluzioni integrate e scalabili per accelerare l'elettrificazione delle flotte

SIEMENS PROPONE UN'OFFERTA CHE SPAZIA DALLE PIATTAFORME SOFTWARE DI GESTIONE, INCLUDENDO TECNOLOGIE DEDICATE AL BUILDING MANAGEMENT SYSTEM, ALLE COLONNINE AD ALTA POTENZA, COME LA NUOVA SICHARGE D, PER GARANTIRE AL SEGMENTO C&I UNA SERIE DI STRUMENTI IN GRADO DI FACILITARE IL PASSAGGIO ALL'E-MOBILITY

Siemens si propone alle aziende che desiderano elettrificare le proprie flotte con un'offerta integrata, che abbraccia sia il mondo dell'infrastruttura di ricarica, ovvero i dispositivi hardware come wall box e colonnine, sia il mondo software relativo a tutto l'aspetto gestionale delle stazioni. Si tratta di una soluzione completa e integrata che comprende hardware, software e servizi, oltre a tutto ciò che riguarda l'assistenza e la gestione post vendita. «Il segmento coinvolge un ampio range di realtà, dalle grandi aziende alle piccole medie imprese, che per necessità imposte dalle leggi europee inerenti alle emissioni dovrà necessariamente adeguare i propri standard in tempi relativamente brevi» spiega Giuseppe Amari, Head of E-Mobility di Siemens in Italia. «Con l'obiettivo di garantire questo tipo di servizio sia ai propri dipendenti sia ai visitatori che si recano presso le sedi con un'auto elettrica, in quan-

to gli uffici tipicamente - ma anche il settore ospedaliero oppure quello della ricettività - sono tutti ambienti perfetti per offrire l'opportunità di ricaricare i veicoli presso i propri parcheggi, con l'obiettivo anche di sviluppare un ecosistema parallelo a quello della ricarica domestica». Entrando nel dettaglio delle soluzioni, un livello che sta riscontrando interesse crescente da parte del mercato, riguarda la possibilità di implementare un'interfaccia dedicata al building management. «Siemens dispone di sistemi di building management (BMS) avanzati, in grado di gestire contemporaneamente dai dispositivi antincendio al condizionamento, dalla prenotazione delle scrivanie all'illuminazione degli ambienti e che, attraverso la stessa interfaccia software, è in grado di gestire anche la prenotazione e la gestione della ricarica dei veicoli elettrici» spiega Giuseppe Amari. «Ogni livello di interazione presenta layout dedicati agli utenti, ai fleet manager oppure agli energy manager che devono monitorare l'infrastruttura». Il portfolio Siemens può contare sulla VersiCharge in AC, con potenza fino a 22 kW e disponibile sia con sia senza cavo integrato, sia su soluzioni in DC come la colonnina Sicharge D da 160 kW con quattro punti di ricarica disponibili presso un unico dispositivo, caratterizzato da un design studiato ad hoc per ottimizzare gli spazi.

Tra le società che hanno deciso di affidarsi a Siemens per l'elettrificazione delle proprie flotte c'è Sibeg, l'imbottigliatore ufficiale di Coca Cola in Sicilia, che ha scelto Sicharge D per l'elettrificazione completa della propria flotta aziendale. Un passo che ha portato Sibeg anche al riconoscimento di prima azienda in Europa a convertire completamente la propria flotta aziendale, cioè mezzi non destinati alla sola rappresentanza, in veicoli elettrici a zero emissioni.



KEY 2024: GRANDE SUCCESSO PER L'EDIZIONE PIU' GRANDE DI SEMPRE

L'EVENTO DI IEG SULLA TRANSIZIONE ENERGETICA TORNA A RIMINI DAL 5 AL 7 MARZO 2025



l'ultima edizione di KEY - The Energy Transition Expo, l'evento di IEG (Italian Exhibition Group) di riferimento in Sud Europa, Africa e bacino del Mediterraneo per la transizione e l'efficienza energetica, è stata la più grande di sempre e si è conclusa raccogliendo un successo straordinario. A confermarlo sono stati i risultati: oltre 57.000 presenze registrate tra visitatori nazionali e internazionali per un 41% in più rispetto al 2023, con una crescita del 60% di quelle internazionali; circa 830 brand espositori per oltre il 30% in più rispetto all'edizione precedente, di cui il 35% dall'estero con una forte componente cinese e nordeuropea; 78.516 mq lordi di superficie espositiva estesa su 16 padiglioni (4 in più rispetto al 2023) divisi in sette aree tematiche dedicate a solare, eolico, idrogeno, efficienza energetica, mobilità elettrica, città sostenibile e, per la prima volta, energy storage di tipo statico residenziale e industriale e utility scale. Forte è stata la connotazione internazionale della manifestazione, che dal 29 febbraio al 1° marzo 2024 ha ospitato alla Fiera di Rimini più di 500 top buyer e delegazioni internazionali provenienti da 57 Paesi, grazie al supporto del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e di ICE Agenzia, a una rete capillare di agenti internazionali e alla collaborazione con le più importanti Associazioni italiane ed estere. Il Nord Africa, l'Africa Subsahariana, l'Est Europa e l'Area Balcanica sono state le aree più rappresentate. KEY 2024 ha rispecchiato in pieno la forte vivacità e il fermento che caratterizzano a livello internazionale il mercato dell'energia,

confermando il proprio ruolo di network di riferimento per la community globale della transizione energetica, in grado di connettere fra loro aziende del settore, Associazioni, Istituzioni, policy maker, opinion leader, mondo della ricerca e tutti gli altri stakeholder coinvolti per confrontarsi sul futuro energetico mondiale, approfondire le nuove politiche climatiche, fare networking e intercettare nuove opportunità di business.

Gli oltre 120 convegni definiti dal Comitato Tecnico Scientifico di KEY, presieduto dal Professor Gianni Silvestrini e composto da Istituzioni, Associazioni industriali di categoria, Associazioni tecnico-scientifiche, Enti e Fondazioni, hanno animato i padiglioni del quartiere fieristico, mantenendo i riflettori puntati sulle trasformazioni che stanno interessando il mercato dell'energia. Si è partiti mercoledì 28 febbraio, nella giornata inaugurale, con il KEY Energy Summit alla presenza del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, per proseguire il giorno seguente con la presentazione di Filiera del Futuro: 2° Rapporto sulla geografia produttiva delle rinnovabili in Italia, promosso da Fondazione Symbola e Italian Exhibition Group, in collaborazione con le principali associazioni di categoria del comparto quali AIEL, ANEV, ANIE, Federidroelettrica, Italia Solare, per analizzare le prospettive di sviluppo delle rinnovabili al 2030 e le caratteristiche e la distribuzione settoriale e territoriale delle imprese attive e potenzialmente attive nelle filiere del fotovoltaico, eolico, idroelettrico, solare termico, geotermico e bioenergie. Si è parlato a lungo di idrogeno, Comunità

Energetiche Rinnovabili, agrivoltaico e sistemi di accumulo dell'energia e del ruolo chiave ricoperto dalle amministrazioni locali, in particolare regionali e comunali, con due eventi realizzati in collaborazione con Italy for Climate e ANCI. Importante lo spazio dedicato al dibattito sull'Africa e sull'elettrificazione sostenibile del continente in un evento organizzato da Res4Africa in vista del G7 Energia di Torino.

KEY ha anche confermato il proprio sostegno all'innovazione e il ruolo di incubatore per le Start-up e PMI innovative italiane e internazionali, consegnando per la prima volta il Premio intitolato alla memoria del past President di IEG Lorenzo Cagnoni ai progetti più innovativi presentati in fiera dagli espositori e dalle giovani aziende e imprenditori green selezionati per far parte dell'Innovation District.

KEY - The Energy Transition Expo ospita le principali aziende di servizi, tecnologie e soluzioni integrate per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili e costituisce l'occasione per gli operatori del settore di sviluppare nuovi business e contatti nazionali e internazionali, entrando a far parte della community di riferimento per la transizione energetica a livello globale. Inoltre, la ricca offerta di contenuti, eventi e convegni che si svolgono durante la tre giorni riminese, consente di rimanere informati sulle ultime tendenze e novità presenti sul mercato, cogliendo allo stesso tempo un'opportunità unica di formazione e aggiornamento professionale.

L'appuntamento con l'Expo della transizione energetica torna alla Fiera di Rimini dal 5 al 7 marzo 2025.

VUOI ESPORRE ALLA PROSSIMA EDIZIONE?

INQUADRA IL QR CODE PER RICHIEDERE UN PREVENTIVO





Le nuove opportunità di lavoro legate alle infrastrutture

COME CRESCE LA MOBILITÀ ELETTRICA IN ITALIA: INGEGNERI, PROGETTISTI E INSTALLATORI: ECCO LE NUOVE FIGURE PROFESSIONALI NECESSARIE PER CREARE UNA RETE DI RICARICA SEMPRE PIÙ AMPIA

ARTICOLO A CURA DI **GIONATA ALDEGHI**.

MANAGER RENEWABLES AND ENERGY EFFICIENCY
DIVISION DI **HUNTERS GROUP**

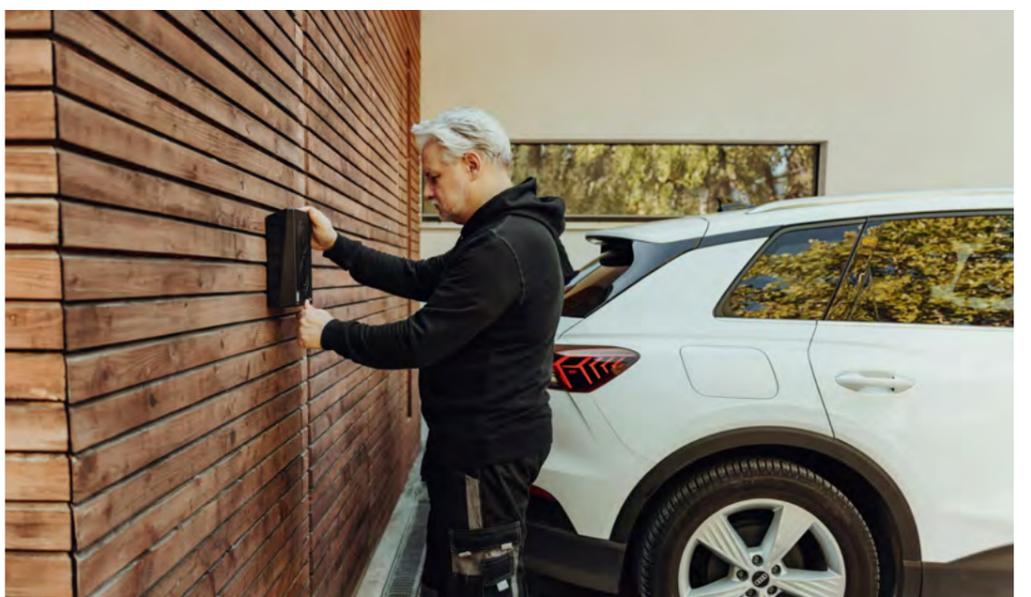
HUNTERS
GROUP

Nel contesto della crescente consapevolezza ambientale e della necessità di ridurre le emissioni di gas serra, la crescita del settore della mobilità elettrica è un segnale positivo, sia per l'ambiente che per l'occupazione dei professionisti impiegati nel settore. Secondo un report di Anfia e Camera di Commercio di Torino, oltre ai grandi assemblatori finali oggi esistono 2.200 imprese di componentistica per l'Automotive che hanno sede legale nel territorio nazionale, con un aumento delle filiali italiane e delle aziende made in Italy operative in questo ambito negli ultimi anni. Questi dati costituiscono un'opportunità preziosa per il tessuto imprenditoriale italiano, sempre più in prima linea nel mercato dell'e-mobility, nonostante la diffusione delle auto elettriche non sia

ancora al livello di altri Paesi europei come Francia, Germania e Regno Unito. Negli ultimi anni il numero di colonnine elettriche in Italia è cresciuto in maniera costante, riducendo la distanza che ci separa dai nostri vicini europei. Secondo i dati di Eafo, l'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi, al 31 dicembre 2023 risultano installati 41.114 punti di ricarica per veicoli elettrici nel territorio italiano, di cui 35.195 in corrente alternata e 5.919 in corrente continua. In particolare, nel 2023 c'è stato un aumento di oltre il 33% delle stazioni di ricarica installate rispetto all'anno precedente. La crescita maggiore è avvenuta per la ricarica rapida e ultrarapida, ossia le colonnine in corrente continua con potenza di almeno 50 kW che può arrivare fino a 350 kW e oltre nelle infrastrutture più potenti e avanzate, con un incremento superiore all'82% tra il 2022 e il 2023. A oggi, inoltre, le possibilità di ricarica diventano sempre maggiori e più semplici da eseguire, con stazioni installate in piccoli centri e in stazioni di servizio autostradali.

Questi dati positivi comportano da una parte la necessità di aggiornamento delle competenze da parte degli esperti del settore automotive e, dall'altra, il bisogno di aggiornare i corsi di laurea nelle università in modo tale da garan-

tire ai giovani studenti di adeguare le proprie competenze alle attuali necessità nel campo della mobilità elettrica e ai professionisti già avviati di migliorare le proprie conoscenze con corsi di aggiornamento e di formazione dedicati. Non sono solo le università a offrire opportunità formative, ma anche le aziende garantiscono sempre più opportunità di formazione non solo in ambito automotive, ma anche per quel che concerne le infrastrutture di ricarica, le apparecchiature elettriche ed elettroniche necessarie a ricaricare i veicoli elettrici, le batterie, le app e i software, e in generale tutto ciò che ruota intorno alla mobilità elettrica. In ottica di crescita del settore della mobilità elettrica, fra le figure maggiormente ricercate, ci sono sicuramente gli Ingegneri Progettisti Elettronici, ma anche gli installatori di reti elettriche e colonnine di ricarica. E, seppur non necessariamente collegati alla mobilità elettrica, i Mobility Manager. Sono molto richieste anche tutte le figure collegate all'efficientamento energetico, installatori solari e tecnico-meccanici. Come è evidente, questa filiera è strategica e fondamentale per l'Italia e occorre puntare sulle tecnologie in espansione per proseguire con una crescita economica e occupazionale solida e sempre più sostenibile.



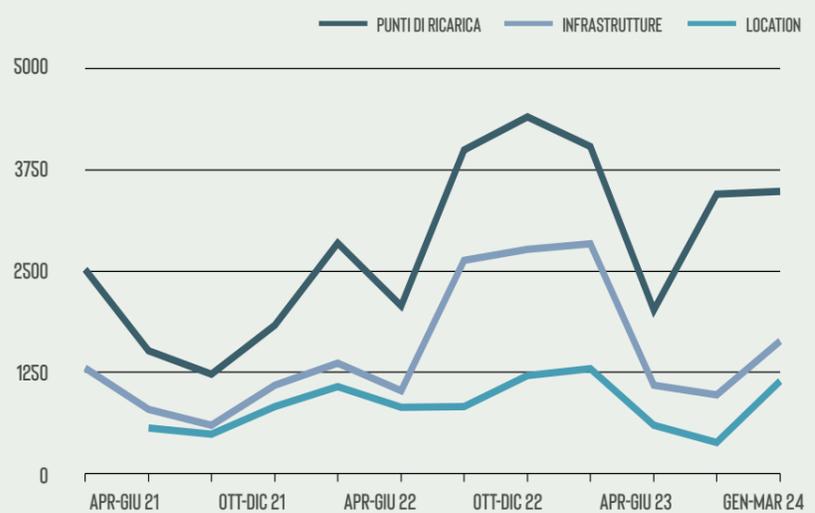
Ricarica pubblica: come crescono le installazioni

UN QUADRO AGGIORNATO DEI PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO E DEI TREND DI CRESCITA DELLA RETE - CHARGING POINT, LOCATION E INFRASTRUTTURE - NEL NOSTRO PAESE

NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE

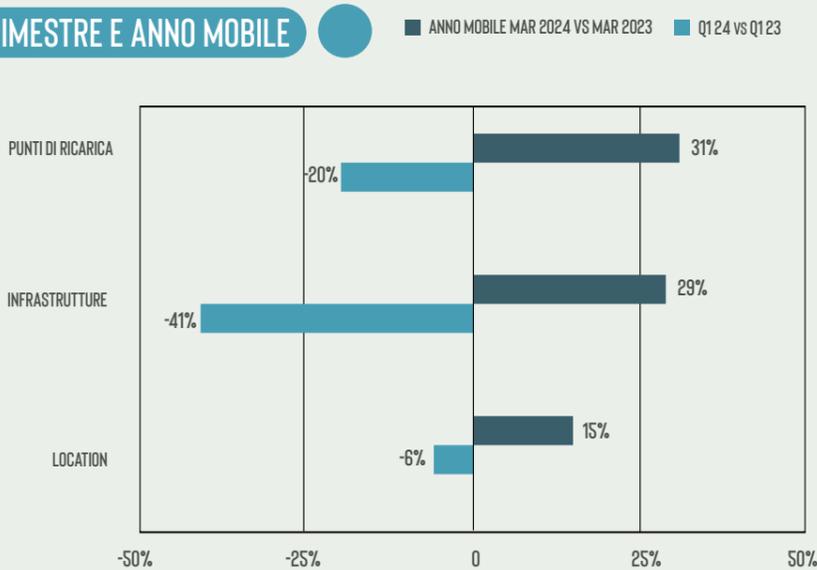


INSTALLAZIONI TRIMESTRALI



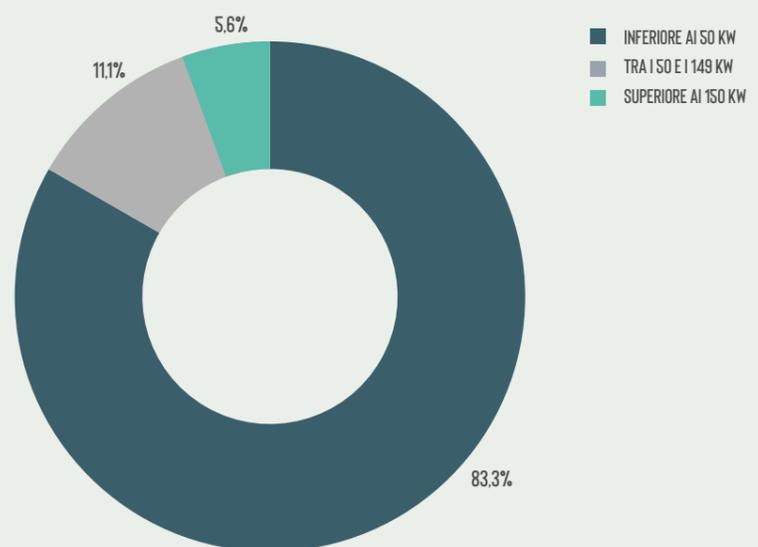
TREND NUOVE INSTALLAZIONI - CONFRONTO ULTIMO

TRIMESTRE E ANNO MOBILE

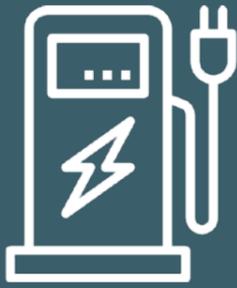


SEGMENTAZIONE COLONNINE INSTALLATE PER POTENZA (IN KW) - ITALIA

TOTALE CUMULATO 2023



ELABORAZIONI DI E-RICARICA SU DATI MOTUS-E (ULTIMO AGGIORNAMENTO MARZO 2024)



L'ABC DELLA RICARICA

IL SIGNIFICATO DEI TERMINI PIÙ DIFFUSI NEL MONDO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

Afir: acronimo di Alternative Fuels Infrastructure Regulation, è l'insieme di normative volte ad assicurare che la transizione elettrica venga supportata adeguatamente dalle infrastrutture.

Api (Application Programming Interface): meccanismi che consentono a due componenti software di comunicare tra loro utilizzando una serie di definizioni e protocolli. nell'ambito della mobilità elettrica consentono ad esempio la comunicazione tra le app e il software della colonnina.

Beckend: applicazione basata su server per gestire vari aspetti della ricarica, dallo stato dell'infrastruttura alla registrazione degli utenti.

Bev (Battery Electric Vehicle): veicolo a trazione totalmente elettrica.

BMS (Battery management system): sistema elettronico che controlla e preserva lo stato di salute della batteria del veicolo.

Carica bidirezionale: è il processo grazie a cui l'energia contenuta nella batteria del veicolo può essere utilizzata

CCS (Combined Charging System): è lo standard di connettore che consente alla vettura di utilizzare pr la ricarica sia la corrente in AC sia in DC.

CDC (Controllo dinamico del carico): funzione presente all'interno dei caricatori in grado di impostare la potenza in base all'energia disponibile al contatore.

CIR (controllore infrastrutture di ricarica): è un sistema predisposto per assolvere in modalità autonoma le funzionalità di scambio dati, controllo, regolazione e impartizione di

comandi alla stazione.

Control Box: dispositivo a bordo di un'auto elettrica che regola l'intensità della corrente in ingresso alla batteria.

Cpms: Charge Point Management System, è il sistema informatico per gestire, contabilizzare e ottimizzare il processo di ricarica.

Cluster: rete di più wall box o colonnine collegate tra loro.

Cpo (Charging Point Operator): società che si occupa di installare e gestire colonnine pubbliche.

Dno (Distribution network operator): società che si occupa di distribuire l'energia.

Emsp (E-Mobility Service Provider): società b2c che fornisce app o servizi per utilizzare colonnine interoperabili.

Grid balancing: è il rapporto tra domanda e l'offerta di energia elettrica che la rete è in grado di garantire. Un equilibrio su cui la domanda da parte dei veicoli elettrici in ricarica può incidere in maniera significativa

Hpc (High Power Charger): colonnine di ricarica ad alta potenza (stazioni che superano i 150 kW).

ICE (Internal combustion Engine): veicoli con motore a combustione interna.

Ibrido Plug-In: veicolo endotermico con presa per alimentare il motore elettrico supplementare.

Interoperabilità: termine utilizzato per indicare stazioni di ricarica accessibili attraverso diversi Emsp.

ISO 15118: è lo standard internazionale di comunicazione

tra veicolo elettrico e stazione di ricarica.

MID (Measuring Instrument Directive): è la linea guida europea che specifica i requisiti degli strumenti di misura. Ad esempio, una wall box abilitata a rendicontare il consumo energetico deve utilizzare un contatore certificato.

Pillar: supporto che consente di utilizzare caricatori da parete in luoghi aperti.

Plug & Charge: protocollo che consente di effettuare la ricarica presso una colonnina pubblica senza Rfid card, app o altri metodi di pagamento.

Protocollo OCPP: piattaforma standard per programmare e gestire da remoto uno o più punti di ricarica.

PWM (Pulse Width Modulation): dispositivo di sicurezza anti surriscaldamento utilizzato per la ricarica in Modo 2.

REX (Range Extended EV): Veicolo a motore full electric che utilizza un serbatoio a combustibile fossile per generare corrente ed aumentare la propria autonomia.

Rfid card: carte magnetiche per effettuare ricariche previa autenticazione.

Rno (Roaming Network Operator): società che lavora affinché venga garantito lo scambio di dati tra Cpo e Emsp, in modo da rendere una stazione di ricarica interoperabile con diverse piattaforme (app) compatibili.

Ricarica a induzione: processo di rifornimento che non prevede il contatto tra veicolo e stazione di ricarica che avviene attraverso correnti alternate ad alta frequenza.

SEM (Smart Energy Management): soluzione che consente di ottimizzare la ricarica e i consumi in base alla potenza disponibile.

Smart charging: termine con cui viene identificata la ricarica intelligente, ovvero in cui la potenza disponibile viene gestita con la massima efficienza.

SoC (State of Charge) è il valore di energia residua presente nella batteria dell'auto.

Socket: termine con cui si definisce un caricatore privo di cavo.

Vehicle to everything (V2X): tecnologia che consente di trasferire l'energia stoccata nella batteria di un Bev a qualsiasi altra destinazione per altra tipologia di consumo

Vehicle to grid (V2G): tecnologia che consente di trasferire energia dal veicolo alla rete elettrica.

Vehicle to home (V2H): tecnologia che consente di utilizzare l'energia stoccata nella batteria di un Bev per alimentare un'abitazione

Vehicle to load (V2L): funzione disponibile su alcuni veicoli elettrici, grazie a cui è possibile utilizzare l'energia contenuta nella batteria del veicolo per alimentare device esterni.

Wall box: caricatore per auto elettriche installato a muro.

WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure): è la dicitura che identifica il test per la misurazione dei consumi e delle emissioni su un tragitto medio misto e viene effettuato in laboratorio.

Modulo bidirezionale 35 kW
Raffreddato a liquido



Modulo unidirezionale 40 kW
Dimensioni compatte

Soluzioni EV Power Supply personalizzabili:

- Unidirezionali per High Power Charger
- Bidirezionali per applicazioni V2G

CONSYSTEM
Your LOCAL PARTNER SPECIALIST



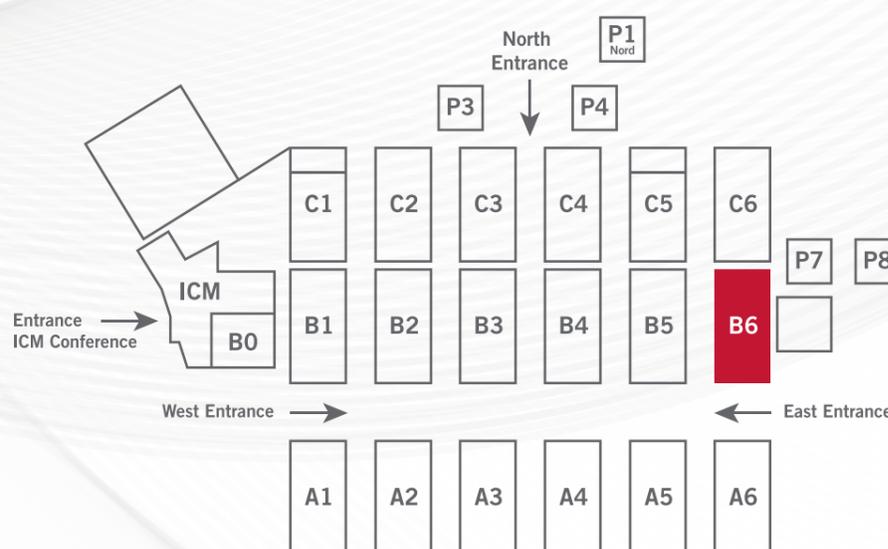
POWER 2 DRIVE | EUROPE

**VIENI A SCOPRIRE AL POWER2DRIVE
LA NOSTRA GAMMA DI CARICATORI**



 **19-21 GIUGNO**

 **MONACO DI BAVIERA**



Stand B6.420

MAGGIORI
INFORMAZIONI

