

5 → 7
MARCH
2025
RIMINI
EXPO CENTRE
ITALY

25

DRIVING
THE ENERGY
TRANSITION.

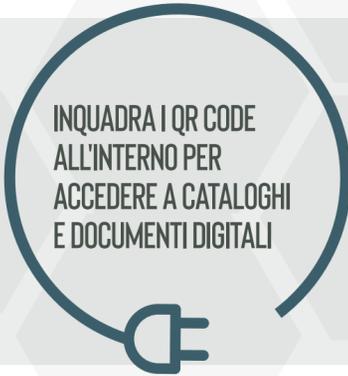


key-expo.com
#climatefriends

N.3 | MARZO 2025

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA



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



5 → 7
MARCH
2025
RIMINI
EXPO CENTRE
ITALY

25

DRIVING
THE ENERGY
TRANSITION.

PERCHÉ
VISITARE?

Incontrare i professionisti del settore della transizione energetica e energie

Stringere partnership per il futuro del proprio business.

Informarsi sulle novità del settore.

Condividere idee, progetti, tecnologie al servizio della transizione energetica.

Join Us



SCARICA ORA
IL TUO
BIGLIETTO

MERCATO

A PAGINA 30

Ricarica condominiale: prodotti più versatili e adatti a ogni contesto

La possibilità di installare wall box e colonnine nei complessi residenziali rimane una pratica complicata, che necessita di soluzioni pronte a risolvere esigenze differenti

SONDAGGIO

A PAGINA 17

Gli installatori chiedono più supporto e un'offerta accessibile

I risultati della survey lanciata dal mensile in cui, attraverso 10 domande, i professionisti del settore raccontano lo stato del mercato e le caratteristiche che influiscono maggiormente sulla scelta dei fornitori

ANTEPRIMA

A PAGINA 22

KEY: tutte le novità dei principali player

Appuntamento a Rimini dal 5 al 7 marzo per scoprire i prodotti con cui il settore dell'ev-charging supporterà il passaggio all'elettrico



COVER STORY

Servizi, cultura, customer experience: l'e-mobility secondo Ewiva

Intervista al Ceo Daniela Biscarini

INSTALLAZIONI

IPlanet realizza a Como la stazione di servizio 2.0 con ricarica Hpc

ATTUALITÀ

Biocarburanti: ecco perché non sono una valida alternativa all'elettrico

f in
www.e-ricarica.it

Fortech

Mobility Makers

Fortech, la ricarica elettrica
con **carte di credito e bancomat**

Scopri di più su fortech.it/ricarica



UE sullo stop all'endotermico: ecco perché l'eventuale proroga non è un passo indietro

Il dibattito sulla transizione è sempre più acceso e le ultime indiscrezioni provenienti da Bruxelles (al momento in cui scriviamo nulla è ancora stato confermato ufficialmente) hanno contribuito a gettare ulteriore benzina sul fuoco. Si parla infatti di una possibile proroga relativa al decreto con cui la Commissione Europea sancisce entro il 2035 lo stop alla produzione di motori endotermici, una modifica che consentirebbe alle case automobilistiche di proseguire con la commercializzazione sia di veicoli ibridi-plug-in (quindi sempre provvisti di presa) sia di veicoli con range extender, ovvero con motore endotermico utilizzato unicamente per ricaricare la batteria. Quasi superfluo ricordarlo, ma questa notizia, rimbalzata su quotidiani e siti di informazione, è stata ampiamente cavalcata da una certa parte dei media come la sconfitta definitiva delle auto elettriche, una sorta di pietra tombale a chiudere definitivamente qualsiasi opportunità di sviluppo per la transizione. La realtà dei fatti però è ben diversa. L'Unione Europea molto probabilmente deciderà di accontentare in parte le richieste di ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) con un'apertura sui veicoli a basse emissioni, questo perché un divieto più stringente sulla commercializzazione di motori a combustione non sarà più necessario e i motivi sono facilmente intuibili. Il costo delle batterie sta calando molto rapidamente: già dai prossimi due anni i prezzi di molti veicoli elettrici cominceranno a essere sensibilmente inferiori rispetto ai modelli endotermici, rendendo quest'ultima molto poco appetibile soprattutto nei segmenti di mercato più economici. Senza contare che, nel frattempo, lo sviluppo delle tecnologie in ambito e-mobility stanno evolvendo rapidamente. Da un lato i Cpo stanno continuando a investire su tecnologie in grado non solo di accelerare il processo di ricarica in termini di potenza, ma di semplificarlo anche sul piano dei servizi, implementando ad esempio il Plug & Charge - ne parliamo proprio in questo numero nell'intervista di copertina dedi-



cata a Ewiva - oltre alla volontà di implementare nuove soluzioni, ad esempio grazie allo storage, per garantire ovunque la possibilità di offrire ricariche ad alta potenza. Dall'altro l'industria sta perfezionando nuovi standard di batterie - Hyundai presenterà entro l'anno il primo prototipo con battery pack allo stato solido - in grado di rivoluzionare gli standard di ricarica in termini di velocità e autonomia. È assolutamente plausibile immaginare, tra 10 anni, un'esperienza di ricarica del tutto equiparabile al rifornimento di benzina in termini di tempistiche, considerando oltretutto che, grazie a ulteriori affinamenti e a un supporto più diffuso della tecnologia plug & charge, il gesto di pagare il rifornimento al distributore potrebbe trasformarsi in un lontano ricordo. Insomma quello che, obiettivamente, oggi non è un passaggio alla portata di tutti (sia in termini economici

sia tecnologici) entro i prossimi 5 anni potrebbe facilmente trasformarsi in una scelta ovvia presso i concessionari.

I pericoli paradossalmente stanno altrove: se le case automobilistiche europee interpreteranno l'apertura dell'UE sulle basse emissioni come un'opportunità per difendere le posizioni del passato, rallentando lo sviluppo e gli investimenti sull'elettrico e sulle batterie, rischiano di rimanere tagliate fuori da un mercato mondiale sempre più competitivo. Nel frattempo l'industria dell'ev-charging continua a puntare con decisione sulla transizione senza tentennamenti: ne sono una prova le tante novità che raccontiamo in queste pagine all'interno dell'anteprima dedicata a KEY25 e che potrete toccare con mano a Rimini (5-7 marzo).

La redazione



Il costo delle batterie sta calando molto rapidamente: già dai prossimi due anni i prezzi di molti veicoli elettrici cominceranno a essere sensibilmente inferiori rispetto ai modelli endotermici

SOMMARIO



COVER STORY

Servizi, cultura, custom experience: l'e-mobility secondo Ewiva

A PAGINA 14



SONDAGGIO

Parlano gli installatori: servizio assistenza e rapporto qualità/prezzo sono fattori chiave

A PAGINA 17



ANTEPRIMA

KEY: tutte le novità dei principali player (Rimini 5-7 marzo)

A PAGINA 22



News **pag. 6**

Mercato **pag. 30**

Ricarica condominiale: prodotti più versatili e adatti a ogni contesto

Attualità **pag. 40**

Biocarburanti: sono davvero un'alternativa all'elettrico?

Installazione del mese **pag. 42**

IPlantet: a Como la stazione di servizio del futuro

Dati e statistiche **pag. 44**

Lunga vita alle batterie dei BEV

Risorse **pag. 46**

L'economia circolare nella mobilità elettrica

Numeri & Trend **pag. 48**

N.3 - MARZO 2025

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 III - n. 3 - marzo 2025. 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. L'editore non si assume alcuna responsabilità rispetto al contenuto dei messaggi pubblicitari di terze parti pubblicati sulla rivista E-Ricarica.

Questo numero è stato chiuso in redazione il 17 febbraio 2025

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

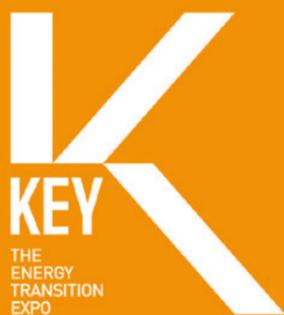




VISIT US AT:



WWW.PLUSEVCHARGE.COM



5-7
MARCH
2025
RIMINI
EXPO CENTRE
ITALY

25

PADIGLIONE A3
STAND 220



HALL A3
BOOTH 220

NEWS

ALPITRONIC: RENÉ KRAHN NUOVO COO, LARS KUBA NOMINATO VP SALES & MARKETING

Alpitronic ha sviluppato ulteriormente il proprio team.



A SINISTRA RENÉ KRAHN. ACCANTO A LUI LARS KUBA. RISPETTIVAMENTE COO E VP SALES & MARKETING DI ALPITRONIC

René Krahn è stato assunto in qualità di Chief operating officer, mentre Lars Kuba ha assunto il ruolo di Vice President sales & marketing. Krahn. Con la sua vasta esperienza in ingegneria, strategia e gestione delle operazioni, si concentrerà sull'ottimizzazione dei processi e sulla for-

nitura di soluzioni affidabili e di alta qualità. Kuba ha dimostrato una profonda esperienza nella conoscenza dei clienti e del mercato, nella gestione del team e nella pianificazione strategica. La sua leadership migliorerà il coinvolgimento dei clienti e amplierà la presenza globale del produttore di ev-charger.

ARERA: SPERIMENTAZIONE PER LA RICARICA PROROGATA FINO AL 30 GIUGNO 2027

Arera, con la delibera 22/2025/R/eel, ha ufficialmente prorogato fino al 30 giugno 2027 la sperimentazione per la ricarica dei veicoli elettrici in fascia notturna e festiva. Nello specifico, con la nuova delibera, è previsto che all'agevolazione possano aderire nuovi utenti a partire dal prossimo 12 febbraio con termine delle iscrizioni fissato al 30 giugno 2026. L'agevolazione consente agli utenti (domestici e non domestici), dotati di una fornitura con potenza impegnata compresa tra 2 kW e 4,5 kW, di accedere a una potenza disponibile fino a 6 kW per la ricarica di veicoli elettrici nelle ore notturne e festive (fascia F3), senza costi aggiuntivi (soltanto gli utenti non domestici devono pagare una tantum in bolletta circa 25 € a copertura degli oneri amministrativi). Possono accedere alla sperimentazione solo gli utenti in possesso di un dispositivo di ricarica idoneo, ovvero presente negli elenchi del GSE.



AL VOLANTE CON...

MARIO MAURI,
AMMINISTRATORE DELEGATO
DI SORGENIAGREEN SOLUTIONS

Quale auto elettrica guida attualmente e quanti km ha percorso in elettrico?

«Guido una Tesla Model Y full electric con cui ho percorso circa 25.000 chilometri in 8 mesi»

Quali fattori hanno inciso sulla scelta del veicolo?

«La scelta di guidare un'auto elettrica è stata fortemente condizionata dal desiderio di utilizzare un mezzo più sostenibile rispetto ai veicoli tradizionali. Rispetto al tema della ricarica, dispongo di colonnine elettriche sia presso la sede di Sorgenia che a casa. In questo modo, posso ricaricare l'auto sempre, senza alcuna difficoltà o la necessità di programmazione».



Quanto hanno influito sulla scelta autonomia e velocità di ricarica?

«Hanno influito molto entrambi i fattori. In particolare, la velocità di ricarica e la disponibilità della rete di ricarica dedicata a Tesla, la cosiddetta rete di supercharger, ha orientato significativamente la scelta dell'auto».

Quali sono le caratteristiche che apprezza maggiormente della guida in elettrico?

Lo stile di guida è molto diverso rispetto alle auto tradizionali, più fluido anche in rapporto al fatto che la macchina frena da sola, una volta rilasciato

SCHEDA E-DRIVER

Auto utilizzata: Tesla
Model Y

Km percorsi in elettrico:
circa 25mila

Stazione di ricarica utilizzata più di frequente: colonnine presso la sede aziendale e wall box domestica

l'acceleratore. La guida, quindi, è sicuramente meno stancante ed è coadiuvata da una serie di attività che possono essere svolte con metodi digitali: penso, per esempio, ai comandi vocali che consentono di gestire l'auto senza distogliere l'attenzione dalla guida».

Dove ricarica più frequentemente?

«In generale ricarico presso la sede di Sorgenia, poi presso la mia abitazione. Quando sono distante da questi due luoghi, prediligo la rete di Supercharger e, in alternativa, le ricariche a bassa potenza sfruttando le soste che avrei già dovuto fare».

Utilizza una wall box domestica?

«Ho una ricarica "lenta" presso la mia abitazione. Utilizza la potenza residua rispetto all'utilizzazione domestica ed è supportata da un impianto fotovoltaico. Date le caratteristiche della mia wallbox, di solito ricarico di notte per una porzione della disponibilità della batteria».

Cosa consiglia a coloro che stanno valutando il passaggio all'elettrico?

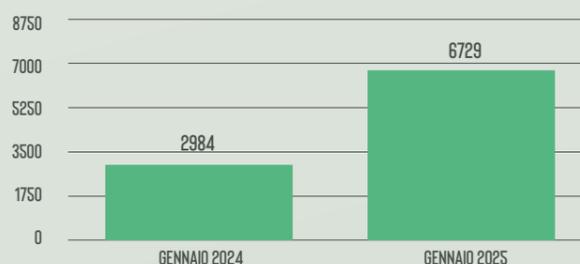
«Non entro nel merito dei modelli di auto, dal mio punto di vista è determinante la disponibilità di una stazione di ricarica o presso la propria abitazione o comunque in località comoda per fare le ricariche per l'utilizzo quotidiano».

AUTO ELETTRICHE: IN ITALIA A GENNAIO IMMATRICOLAZIONI A +132,2% (VS GENNAIO 2024)

Secondo i dati forniti da Motus-E, nel corso del mese di gennaio le immatricolazioni di auto elettriche in Italia hanno segnato una crescita significativa rispetto a quanto registrato nello stesso mese del 2024: +132,2% con un totale di 6.721 veicoli full electric venduti. Il dato però è principalmente frutto degli incentivi statali annunciati a inizio 2024 e poi congelati, con un effetto controproducente sulle immatricolazioni: «L'impennata dell'elettrico registrata a gennaio», commenta a questo proposito il presidente di Motus-E, Fabio Pressi, «riflette in parte il confronto con un avvio del 2024 particolarmente indebolito dall'effetto 'attesa' dei vecchi incentivi, fornendo al tempo stesso un'indicazione molto interessante sulle prospettive del mercato».

La classifica delle auto elettriche più vendute in Italia, infatti, risulta sempre più popolata da vetture compatte ed entry level, categoria che rappresenta il fulcro del nostro mercato e che sta beneficiando di un significativo incremento dell'offerta, grazie a tanti nuovi modelli elettrici in grado di avvicinare questa tecnologia a un crescente numero di famiglie». Al 31 gennaio il parco circolante elettrico in Italia ha raggiunto quota 282.902 auto. Considerando tutte le alimentazioni, il mercato auto italiano segna a gennaio una flessione del 5,9%, con le registrazioni complessive scivolose da 142.501 a 134.109 unità.

IMMATRICOLAZIONI BEV IN ITALIA: GEN 2024 VS GEN 2025



ADICONSUM: NASCE L'OSSERVATORIO SUI PREZZI DELLE TARIFFE DI RICARICA



Adiconsum ha stretto una partnership con TariffEV per la creazione del primo Osservatorio prezzi sulle tariffe di ricarica. Adiconsum da circa 10 anni si occupa di mobilità sostenibile e in particolare di quella elettrica, attraverso la creazione di uno specifico ambiente con lo scopo di informare correttamente i consumatori. Per orientarsi in modo corretto Adiconsum insieme a TariffEV hanno realizzato un portale di comparazione e una app che, in tempo reale, fornisce ubicazione della colonnina e prezzo più conveniente.

Ogni mese vengono pubblicate 3 tabelle con l'andamento dei prezzi delle ricariche proposte dai vari Cpo presenti in Italia, ognuna dedicata a una specifica modalità di ricarica: lenta (AC), veloce (DC) e ultra rapida (HPC), riferite ai prezzi rilevati nel mese precedente. Le tabelle fanno riferimento ai Cpo posizionandoli in ordine decrescente, in base al numero delle colonnine di ricarica installate al mese della rilevazione desunte dalla Piattaforma Unica Nazionale realizzata dal Mase.



CHARGEMAP: SECONDO GLI UTENTI ELECTRA, TESLA E IONITY SONO I CPO MIGLIORI

Come ogni anno ChargeMap, uno degli Emsp più utilizzati a livello europeo per la ricarica pubblica, ha condiviso la classifica dei migliori Cpo, ovvero quelli che hanno ottenuto più recensioni positive dagli utenti del servizio. La classifica è piuttosto rappresentativa, perché si basa sui feedback di oltre 132mila clienti, che hanno effettuato più di 460mila ricarica nel 2024 tra Francia, Belgio, Svizzera, Germania, Olanda, Spagna e Italia. In Italia il Cpo preferito dagli utenti è risultato Electra, seguito da Tesla, con le stazioni Supercharger e al terzo posto Ionity. Seguono nell'ordine: Free To X, Ewiva, Alperia, BeCharge (ora Plenitude), Duferco Energia, Powy e in decima posizione Enel X. Secondo ChargeMap tra i fattori che hanno decretato il successo di Electra si evidenziano un servizio particolarmente affidabile e prezzi competitivi.



INQUARA IL QR CODE PER VEDERE LA CLASSIFICA COMPLETA

A2A PRESENTA A BRESCIA IL PRIMO EV-CHARGER INTEGRATO AL PALO DELL'ILLUMINAZIONE

A2A ha presentato ieri, 10 febbraio, a Brescia il primo sistema di ricarica City Plug integrato a un palo dell'illuminazione pubblica. Il sistema è stato sviluppato con l'obiettivo di trasformare i lampioni, capillarmente distribuiti in tutti i Comuni italiani, in hub multifunzionali. Oltre a garantire l'illuminazione stradale, possono ospitare sistemi per la ricarica dei veicoli elettrici, dispositivi di videosorveglianza, connettività 5G e molto altro. A2A intende così massimizzare l'uso di infrastrutture esistenti senza ulteriore occupazione di suolo pubblico, contribuendo alla transizione verso città più sostenibili e tecnologicamente avanzate. Nel parcheggio a fianco della fermata della metropolitana di Brescia Due, A2A ha così installato per la prima volta in Italia 8 nuovi pali "City Plug Lamp", capaci di unire illuminazione pubblica ad alta efficienza, con 14 centri luminosi a Led, e ricarica a bassa potenza per veicoli elettrici con 16 prese City Plug.



CHARGEUP EUROPE: UN DOCUMENTO CON LE LINEE GUIDA PER SVILUPPARE IL V2G

ChargeUp Europe, insieme ad Acea e SmartEN ha condiviso un documento relativo all'importanza della tecnologia V2G come volano per accelerare la transizione elettrica. Più nel dettaglio il documento riassume sfide e opportunità legate all'utilizzo dei protocolli Vehicle to grid, Vehicle to home e V2X e di come questi risulteranno cruciali per gestire la domanda energetica a livello globale. Attualmente l'applicazione di queste tecnologie viene rallentata da diverse criticità soprattutto legate alle normative vigenti, una situazione che richiede un rapido intervento delle autorità e dei principali stakeholder nei mercati di riferimento. Tra gli argomenti chiave trattati all'interno del white paper: in che modo



il V2X sarà utile per stabilizzare le reti, rendere ancora più efficiente il consumo energetico e i conseguenti vantaggi a livello finanziario; la necessità di un quadro normativo chiaro e uniforme con standard validi a livello internazionale; gli investimenti necessari sulle reti per abilitare queste tecnologie su larga scala.

SPAZIO INTERATTIVO



INQUADRA IL QR CODE PER LEGGERE IL DOCUMENTO

**POWER
DRIVE**
EUROPE



07-09
MAG
2025

MESSE MÜNCHEN, GERMANIA

La fiera specialistica internazionale dedicata alle infrastrutture di carica e all'elettromobilità

- **Charging the Future of Mobility:** mercati, modelli di business e tendenze
- **Scoprite da vicino tutte le innovazioni:** sistemi di ricarica intelligenti, veicoli elettrici e servizi di mobilità
- **Riempite il vostro bagaglio di conoscenze:** conferenza, forum fieristico, test drive e molto altro
- **Appuntamento del settore:** oltre 110.000 esperti di energia e mobilità e oltre 3.000 espositori in quattro fiere concomitanti

www.PowerToDrive.de

Part of
THEsmarter
EUROPE



FREE TO X: RAGGIUNTA QUOTA 1 MILIONE DI RICARICHE EFFETTUATE

Free To X ha annunciato, tramite i propri canali social, di aver raggiunto quota 1 milione di ricariche effettuate presso le proprie stazioni Hpc a partire dal 12 maggio 2021, ovvero da quando il Cpo ha iniziato a operare sul territorio italiano e, più in particolare, sulla rete autostradale della nostra penisola, dove oggi è presente con più di 100 stazioni. Attraverso l'energia erogata, Free To X stima di aver evitato l'immissione di oltre 28,5 tonnellate di CO2 nell'atmosfera. Tra le ultime stazioni attivate dal Cpo sulla rete autostradale c'è quella realizzata presso l'aera di servizio Bevano Est, sulla A14 Bologna-Taranto. Si tratta di un'infrastruttura particolare, realizzata in collaborazione con Ingeteam, dove vengono utilizzate colonnine Hpc collegate alle rete di bassa tensione grazie all'impiego di sistemi di accumulo



(BESS). Per la precisione Free To X mette a disposizione 4 charging point ultrafast da oltre 300 kW con connettore CCS2 (a questo link ulteriori dettagli). Quello realizzato a Bevano Est è un modello replicabile che, ottimizzando l'efficienza della rete e riducendo i carichi energetici, assicurerà ricariche affidabili e ultra-rapide anche in zone con rete elettrica con potenze limitate. Inoltre è stato siglato un accordo tra Autostrade per l'Italia, attraverso la divisione Free To X, e il Gruppo Renault tramite la divisione Mobilize. Quest'ultima acquisirà una quota di partecipazione in Free To X, che a oggi conta oltre 100 stazioni di ricarica ad alta potenza concentrate in particolare modo sui tratti autostradali, con una distanza media di 50 km tra gli hub. Mobilize e Free To X lavoreranno con l'obiettivo di potenziare l'infrastruttura di ricarica in Italia concentrandosi su località particolarmente strategiche al di fuori dei tratti autostradali. In coerenza con le linee guida dell'attuale processo di transizione energetica, l'iniziativa è volta a sostenere il piano di crescita e sviluppo di Free to X avviato dal Gruppo ASPI; in particolare gli accordi con il Gruppo Renault prevedono che ASPI continui a mantenere il controllo (in qualità di Cpo) sulle infrastrutture di ricarica situate sull'autostrada. Inoltre ASPI opererà a supporto di Mobilize per la crescita delle attività fuori dalla rete autostradale in gestione.

EKOENERGETYKA: INSIEME AD AMTS PER UN HUB A CATANIA CON 74 STAZIONI DEDICATE AI BUS ELETTRICI

Entro la fine del 2025 Ekoenergetyka realizzerà insieme ad AMTS (Azienda Metropolitana Trasporti e Sosta) di Catania un hub di ricarica per autobus elettrici da 74 stazioni e 10 MW di potenza totali. Attualmente l'infrastruttura conta 38 stazioni di ricarica, di cui 18 fornite da Ekoenergetyka, con una potenza erogata di circa 2 MW. Entro l'anno in corso verranno aggiunte 56 nuove colonnine Axon Easy da 120 kW. Queste soluzioni intelligenti e scalabili sono il cuore del sistema di ricarica centralizzato di Ekoenergetyka, che si propone come scelta ideale per flotte di autobus elettrici come quella di Catania, grazie alla gestione ottimizzata dell'energia e alla flessibilità delle ricariche. «L'organizzazione della ricarica notturna per le flotte di autobus elettrici, rappresenta una grande opportunità per l'elettrificazione del trasporto pubblico, permettendo di non impattare sulla rete elettrica e garantendo la continuità di servizio degli autobus durante le ore diurne» ha dichiarato Marcin Krawczyk, direttore vendite Italia e Sud-Est Europa di Ekoenergetyka. «Inoltre sono orgoglioso di contribuire, insieme ad AMTS di Catania a creare un modello di mobilità sostenibile».



ELECTRIP: INAUGURATI 32 CHARGING POINT HPC AD ASSAGO (MI)



Lo scorso venerdì, 31 gennaio, Electrip ha inaugurato l'hub ultrafast di Assago (in provincia di Milano), dove il Cpo ha installato 16 colonnine ultraveloci con una potenza fino a 400 kW e doppio connettore, per un totale di 32 charging point Hpc. Le colonnine supportano il bilanciamento dinamico del carico in modo da garantire prestazioni stabili e massimizzare l'efficienza per poter ricaricare più veicoli contemporaneamente in tempi contenuti.

La stazione inoltre supporta la tecnologia Autocharge, che permette di ricaricare il veicolo senza utilizzare App o carte di credito ma semplicemente collegandolo alla presa (basta registrare il veicolo al primo rifornimento energetico). Le colonnine sono alimentate al 100% da fonti rinnovabili e sono in grado di gestire un traffico quotidiano di oltre 1.500 veicoli. Quello di Assago è il quarto hub di ricarica ultraveloce di Electrip a essere stato attivato in Italia, dopo le aperture di Aosta (maggio 2024), Rondissone (settembre 2024) e Caserta (dicembre 2024). Al momento Electrip conta 160 charging point già installati sul territorio e in attesa di attivazione, mentre altri 300 (in AC e in DC) sono già attivi: entro la fine dell'anno in corso il Cpo conta di installare altri 300 punti di ricarica.

TELEPASS LANCIA IL FORMAT PARK & CHARGE ALL'AEROPORTO DI FIUMICINO

Telepass ha inaugurato presso l'aeroporto di Fiumicino la nuova soluzione Park & Charge che consente agli utenti in partenza di parcheggiare il proprio veicolo elettrico o ibrido-plug-in e di ricaricarlo presso una colonnina da 22 kW pagando entrambi i servizi in maniera automatica attraverso l'On Board Unit di Telepass. Il parcheggio si trova presso l'edificio multipiano B (di fronte al terminal T1/T3) dell'aeroporto Leonardo da Vinci al primo piano. Qui è stato realizzato un parcheggio elettrificato con 32 stalli riservati esclusivamente alle auto elettriche. Sia il parcheggio sia la ricarica vengono rendicontate attraverso la targa del veicolo e l'unità Telepass di bordo. Le colonnine sono tutte già equipaggiate con connettore e l'auto, terminata la ricarica, può rimanere collegata alla stazione senza alcun ulteriore addebito. Park & Charge è il primo passo verso la creazione di "Smart Hub", ovvero aree riservate dove il cliente ha a disposizione una pluralità di servizi attraverso un'esperienza di accesso, fruizione e pagamento completamente automatizzata e abilitata unicamente dal dispositivo Telepass (on board unit). «Con Park & Charge vogliamo continuare a tenere fede alla promessa fatta agli automobilisti: farli passare in un "beep" per valorizzare al meglio il loro tempo. Il nuovo servizio consente al cliente Telepass di pagare in unica tariffa il parcheggio e la ricarica elettrica, una tariffazione tutto incluso è un altro esempio di vera innovazione che conferma la nostra missione di promuovere una mobilità sempre più fluida con l'impegno verso la sostenibilità, offrendo ogni giorno ai nostri clienti servizi esclusivi» ha dichiarato Aldo Agostinelli, Chief consumer sales & marketing officer di Telepass.

COCA-COLA SCEGLIE LE SOLUZIONI PLUS EV PER UNA DELLE PROPRIE SEDI

Coca-cola ha scelto le stazioni prodotte da Plus Ev per l'elettrificazione di una delle proprie sedi (quella situata a Malta). Nello specifico sono stati installati 3 caricatori Fast T2000 in DC per un totale di 6 charging point (5 prese con standard CCS 2 e una con connettore CHAdeMO), con potenza fino a 100 kW. Inoltre è stata installata a muro una wall box W760 in AC con doppio connettore di Tipo 2 e potenza fino a 22 kW per ciascuna presa. Tutte le colonnine sono state personalizzate con la vernice RAL su campione, e con i loghi richiesti dal cliente, il tutto al fine riportare l'inconfondibile colorazione rossa dell'iconico marchio statunitense. Le stazioni vengono utilizzate per la ricarica dei veicoli adibiti alla logistica e sono a disposizione dei dipendenti che utilizzano veicoli elettrici.



SMATRICS ENBW APRE IL PRIMO HUB DI RICARICA IN ITALIA

Smatrics EnBW, Cpo austriaco focalizzato sulle infrastrutture ad alta potenza, ha aperto il primo hub di ricarica sul territorio italiano. Il sito si trova sull'autostrada del Brennero, all'uscita di Bressanone, ed è uno dei più importanti hub a livello nazionale grazie alla presenza di 20 punti di ricarica Hpc con una potenza fino a 400 kW. Il sito inoltre prevede già la possibilità di effettuare un upgrade fino a 26 charging point per fronteggiare un eventuale aumento della domanda e dispone di pensiline fotovoltaiche (un tetto da 36 kWp che sarà attivo entro marzo 2025) e di strutture dedicate alla ristorazione nelle immediate vicinanze. Nelle prossime settimane, Smatrics EnBW ha pianificato l'attivazione di un altro parco di ricarica rapida con dodici punti di ricarica Hpc sull'autostrada A4 Torino-Trieste a Palmanova, vicino al confine con la Slovenia. Attualmente sono in fase di progettazione altri due siti

tra Venezia e Trieste, nonché tra Bergamo e Milano, rispettivamente un sito presso l'uscita Portogruaro da 16 punti di ricarica HPC (ampliabile con ulteriori 2 punti di ricarica) e uno da 20 punti di ricarica HPC (ampliabile con ulteriori 4 punti di ricarica).



COOP SCEGLIE CIRCONTROL PER LE STAZIONI DI RICARICA A GENOVA

Coop ha inaugurato presso i propri punti vendita di Genova le prime sette colonnine a marchio Coop Power. I supermercati coinvolti sono quelli presenti in corso Sardegna, corso Europa e via del Mirto. Le attivazioni fanno seguito a un primo hub inaugurato nel 2023 presso il punto vendita di via Alessi. Coop ha scelto le soluzioni di Circontrol, nello specifico le colonnine Raption Compact 160 e l'ev-charger in AC eVolve Smart. L'hub presente nel supermercato di via Sardegna, ad



esempio, affianca una stazione ultrafast da 160 kW con due charging point a 4 punti di ricarica in AC con potenza fino a 22 kW. Il progetto dell'insegna è particolarmente interessante anche dal punto di vista delle tariffe. Coop propone infatti prezzi al kWh particolarmente convenienti, a partire da 0,38 euro/kWh oppure 0,48 euro/kWh. Inoltre Coop Liguria, grazie alla collaborazione con Nucleo - Special Concepts, offre ai propri soci sconti dal 5 al 7,5% sull'installazione di pannelli fotovoltaici e colonnine di ricarica per utilizzo domestico.



POWY: SUPERATI I 2.100 CHARGING POINT TRA STAZIONI ATTIVATE E IN VIA DI INSTALLAZIONE



Powy ha superato un totale di 2.100 punti di ricarica a portfolio, ovvero tra stazioni già online e infrastrutture in via di attivazione tra Italia e Spagna. A oggi sono circa 1.100 i charging point già attivi e 1.000 quelli in via di installazione, per un totale di oltre 350 location coperte dal network. Tra le installazioni più recenti si segnalano la nuova colonnina inaugurata da Powy presso il McDonald's di Oggiono (in provincia di Lecco) in via Kennedy, oltre a due colonnine (una quick e una fast) presso il Comune di Cles (in provincia di Trento). Il Cpo, oltre a collaborare con insegne della Gd e con il target horeca, si propone come partner per l'installazione di infrastrutture presso parcheggi privati in zone strategiche. Powy mette a disposizione il capitale necessario e si occupa di completare ogni passaggio per la progettazione, autorizzazione, installazione e manutenzione delle colonnine

ELECTRIFYING A SUSTAINABLE FUTURE



FUSION Street



RAPID 60



RAPID 120/180



RAPID 420



SCOPRI DI PIÙ



EDISON NEXT: 2 MILIONI DI EURO DAL PNRR PER SVILUPPARE LA RETE DI RICARICA

Edison Next ha ottenuto l'assegnazione di due tranches dei contributi a fondo perduto previsti dal PNRR per un'ammontare complessivo di oltre 2,3 milioni di euro che andranno a integrare gli investimenti già previsti dalla società per espandere la propria rete di punti di ricarica fast e ultrafast su strade urbane ed extraurbane. Nel dettaglio, Edison Next investirà nella realizzazione, manutenzione e gestione in totale di 272 punti di ricarica, di cui 172 veloci situati presso parcheggi pubblici nei centri urbani in provincia di Lodi, Pavia, Monza Brianza, Brescia, Treviso e Belluno e 100 ultraveloci presso stazioni di rifornimento lungo le strade extraurba-



ne in provincia di Brescia, Ferrara, Roma, Padova, Verona e Rovigo. Le infrastrutture di ricarica saranno dotate della migliore tecnologia disponibile sul mercato e avranno una potenza di almeno 90 kW nei centri urbani e una potenza di 250 kW sulle strade extraurbane per soddisfare le esigenze di ricarica di mezzi leggeri e pesanti. L'iniziativa mira a sostenere la diffusione capillare sul territorio di punti di ricarica per veicoli elettrici così da permettere all'Italia di dotarsi dell'infrastruttura necessaria per il concreto sviluppo della mobilità elettrica. «Siamo orgogliosi di contribuire alla diffusione dell'infrastruttura di ricarica indispensabile per lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia» ha dichiarato Marco Carvelli, responsabile Area e-mobility di Edison Next. «Finanziamenti come quelli previsti dal PNRR sono importanti per permettere una sua rapida ed effettiva messa a terra. Edison Next sostiene con forza le soluzioni di mobilità elettrica che rappresentano una delle tecnologie fondamentali per favorire la diffusione della mobilità sostenibile e il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione nazionali ed europei».

STELLANTIS LANCIA IL PROGRAMMA "ELETTRICO FACILE" CON WALL BOX SEMPRE INCLUSA NELL'OFFERTA

Stellantis annuncia il programma Elettrico Facile, un'iniziativa mirata per rendere più incentivare e rendere ancora più accessibile il passaggio a un veicolo elettrico. Tra le varie agevolazioni previste dalle offerte legate ai marchi Stellantis (a questo link ulteriori dettagli sulla gamma di automobili) è confermata all'interno dei pacchetti la wall box sempre inclusa, insieme alla nuova app Free2Move Charge e alla card Rfid per semplificare ulteriormente l'esperienza di ricarica pubblica. Inoltre, per la clientela business e le flotte, sarà a breve disponibile "Leasys e-MOVE", la nuova formula di mobilità con un set di servizi dedicati all'elettrico inclusi in un canone mensile ancora più accessibile. «Elettrico Facile - afferma Antonella Bruno, Country Manager di Stellantis Italia - è il nostro approccio al mondo dei veicoli elettrici. Con la gamma più completa del mercato, offriamo soluzioni su misura per ogni esigenza del cliente, sia in termini di prodotto che di assistenza e servizi finanziari. Il nostro obiettivo, insieme alla nostra rete di concessionari italiani, è rendere il passaggio dai motori termici ai veicoli elettrici semplice e accessibile per tutti gli automobilisti».



POLESTAR ENERGY ATTIVA IN ITALIA LA PIATTAFORMA PER OPERAZIONI PIÙ SMART ED ECONOMICHE

Polestar ha lanciato in 11 Paesi la piattaforma Polestar Energy, con cui il produttore di veicoli elettrici intende garantire ai propri clienti una ricarica domestica smart, efficiente e ancora più conveniente. Dopo una prima fase pilota in Regno Unito e Paesi Bassi, ora anche Belgio e Svizzera hanno accesso alla gamma completa di servizi Polestar Energy, mentre in Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Spagna è disponibile l'offerta che comprende anche ricarica smart e solare. Grazie all'app Polestar Energy, i clienti possono pianificare l'uso dell'auto e il livello di ricarica desiderato, utilizzando l'energia fornita dalla rete nei momenti di minor richiesta. Questa modalità consente costi energetici più bassi: in alcuni mercati, la riduzione dei costi di ricarica può arrivare fino al 30%, con risparmi annuali fino a 300 euro. Il risultato complessivo è una riduzione significativa del costo totale di proprietà. Inoltre Polestar Energy si integra con Polestar Charge, piattaforma per la ricarica pubblica che vanta oltre 875mila punti di ricarica in Europa, compresi i Tesla Supercharger.

Entro la fine del 2025, la ricarica bidirezionale con funzionalità vehicle-to-grid e vehicle-to-home sarà introdotta sulla Polestar 3, consentendo ai clienti di utilizzare l'auto come accumulo e di inviare l'energia in eccesso alla rete o alimentare direttamente la propria abitazione.



MONTA ARRIVA IN ITALIA, INTEROPERABILITÀ CON 600MILA CHARGING POINT IN EUROPA

L'Emsp Monta ha ufficializzato il proprio ingresso sul mercato italiano. Monta conta più di 200mila utenti, 660 partner e gestisce 190mila punti di ricarica interoperabili. L'Emsp propone una piattaforma di ricarica progettata per semplificare e ottimizzare l'installazione e l'utilizzo delle infrastrutture. Le aziende possono gestire la ricarica dei loro veicoli elettrici dall'ufficio, rimborsare i dipendenti che ricaricano i propri veicoli a casa e gestire la propria flotta elettrica. I Cpo possono utilizzare la piattaforma per gestire migliaia di punti di ricarica pubblici, semi-pubblici o privati. Il sistema di gestione dei punti di ricarica Monta può essere utilizzato con oltre 660 modelli diversi di ev-charger. L'Emsp offre agli automobilisti la possibilità di controllare a distanza la ricarica in base alle proprie esigenze. Possono inoltre utilizzare l'app per ricaricare le macchine a casa oppure in viaggio, scegliendo tra 600mila punti di ricarica in tutta Europa e 50mila in Italia.

AUDI: PARTNERSHIP CON BOSCH REXROTH PER UN SIMULATORE DI RICARICHE

Audi ha presentato, in collaborazione con Bosch Rexroth, un simulatore per effettuare test sulla ricarica dei veicoli elettrici. Obiettivo del simulatore quello di assicurare la totale compatibilità dei veicoli Audi con tutte le tipologie di colonnine in commercio per garantire ai propri clienti di poter effettuare la ricarica in qualsiasi Paese a livello globale. Grazie al simulatore, gli ingegneri possono replicare con precisione le condizioni elettriche di diverse Regioni e mercati internazionali. Il simulatore di griglia programmabile di Audi è quindi in grado di gestire tensioni dai 100 ai 540 volt, con configurazioni di rete monofase, bifase e trifase. Il centro di ricerca ospita molteplici colonnine e infrastrutture di ricarica provenienti da tutto il mondo: le informazioni raccolte serviranno anche a ottimizzare le operazioni di ricarica e a sviluppare software sempre più efficienti per le vetture, assicurando un'esperienza più semplice e veloce agli utenti finali.



OPEL ANNUNCIA IL PACCHETTO "ELECTRIC ALL IN" CON WALLBOX E SERVIZI INCLUSI

Nel corso del Salone dell'Automobile di Bruxelles l'amministratore delegato di Opel, Florian Huettl, ha annunciato il pacchetto Electric All In. Si tratta di un approccio volto a supportare in maniera significativa la transizione elettrica che prevede, in concomitanza all'acquisto di un Bev del marchio tedesco, la possibilità di installare una Wallbox ePro presso il proprio domicilio, l'attivazione gratuita del pacchetto Opel Connect Plus, 8 anni di assistenza alla ricarica mobile, assistenza stradale e garanzia sulla batteria del veicolo. «Opel è uno dei protagonisti del futuro dell'elettrificazione automobilistica ed è il primo produttore tedesco a rendere l'acquisto di un'auto elettrica ancora più conveniente e rilassante con almeno una variante elettrica a batteria di ogni modello. Questo è ora garantito anche dal nostro nuovo pacchetto 'Electric All In', che rende il passaggio all'elettromobilità attraente per i nostri clienti al di là del prodotto stesso», ha dichiarato Huettl.



ENEL: PARTE L'OFFERTA DRIVE, CON AUTO A NOLEGGIO, WALL BOX E TARIFFA LUCE DEDICATA



Enel propone il nuovo pacchetto Enel Drive, che prevede in un'unica soluzione la possibilità di noleggiare un'auto elettrica con una tariffa luce dedicata e 8mila km di ricarica l'anno inclusi, una wall box Waybox in comodato d'uso e, per gli utenti che aderiscono fino al 27 gennaio, 2 canoni mensili di noleggio in omaggio. Il contratto di noleggio, fornito tramite Arval Service Lease Italia, prevede 100mila km di percorrenza con manutenzione, copertura assicurativa, soccorso stradale e incendio e furto incluso nel canone. L'offerta luce dedicata consente all'utente di non pagare la componente energia per tre ore al giorno (dalla mezzanotte alle 3) fino a 1.700 kW l'anno e la wall box Waybox prevede la possibilità di programmare le ricariche durante l'orario prestabilito. Tra i veicoli proposti da Enel la nuova Smart #1, Dacia Spring, Smart #3, Renault 5, Fiat 500E, Volvo EX 30, Volkswagen ID 4, Alfa Romeo Junior, BMW iK1 e Drive 20 e Tesla Model Y RWD. Nel caso in cui l'utente non abbia la possibilità di installare la wall box presso il proprio domicilio, Enel propone una tariffa dedicata City Enel Drive a 42 euro invece che 49, garantendo l'accesso a oltre 45mila charging point gestiti dal Cpo sul territorio nazionale.

CHARGEPOINT INTRODUCE UN NUOVO CAVO RESISTENTE AL TAGLIO E UN SISTEMA DI ALLARME CONTRO GLI ATTI VANDALICI

ChargePoint ha annunciato due nuove soluzioni per scoraggiare gli atti vandalici nei confronti delle colonnine di ricarica. La prima è un cavo resistente al taglio, mentre la seconda è un sistema di allarme chiamato ChargePoint Protect progettato per aumentare la sicurezza dell'infrastruttura. I cavi di ricarica resistenti al taglio di ChargePoint scoraggiano furti e atti vandalici grazie ai nuovi materiali resistenti al taglio integrati nel cavo, progettati per rendere il connettore sostanzialmente più difficile da manomettere pur rimanendo flessibile e facile da manovrare per i conducenti durante l'uso. ChargePoint intende rendere disponibili i suoi cavi resistenti al taglio per tutte le sue stazioni di ricarica commerciali e per flotte, nonché concedere in licenza selettiva il design del cavo ad altri produttori di stazioni di ricarica: l'azienda prevede di poter iniziare a fornire questa soluzione a terze parti entro la metà del 2025. ChargePoint Protect è invece un sistema di allarme per le colonnine volto ad aumentare ulteriormente la sicurezza delle stazioni di ricarica. La soluzione sfrutta gli altoparlanti, gli schermi e il sistema di illuminazione già presenti nella stazione di ricarica. Il sistema è in grado di rilevare la manomissione del cavo di ricarica in tempo reale e di attivare automaticamente il sistema di allarme.



CRESCONO LE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO ELETTRICHE A LIVELLO GLOBALE, GENNAIO A +18% (VS GENNAIO 2024)

Secondo i dati diffusi da Rho Motion, il mese di gennaio ha visto a livello globale una crescita significativa relativamente alle immatricolazioni di auto elettriche (Bev e ibride plug-in), segnando un +18% rispetto allo stesso mese dello scorso anno (1,3 milioni di veicoli in totale). Rispetto ai dati di dicembre si registra un flessione del 35%, ma l'ultimo mese del 2024 ha chiuso con immatricolazioni da record. Considerando unicamente Europa e Paesi EFTA (incluso anche il Regno Unito), le vendite di gennaio hanno segnato un +21% con oltre 250mila veicoli immatricolati. Performance particolarmente positiva quella della Germania, che ha segnato un +40% (addirittura +50% considerando solo i Bev). In Francia invece si è registrato un calo del 15% dovuto alla tassa introdotta sui veicoli Plug-in. Passando invece alla Cina, il mercato è cresciuto del 12%, mentre Usa e Canada hanno registrato un +22% con 130 mila unità immatricolate. Il data manager di Rho Motion, Charles Lester, ha commentato: «Con l'entrata in vigore degli standard sulle emissioni per i produttori europei quest'anno, tutti gli occhi sono puntati sul primo mese dell'anno, che mostra una crescita incoraggiante del 21% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Come previsto, il mercato cinese si è ridotto del 43% rispetto al mese precedente, poiché gli utenti tendono ad acquistare in massa alla fine dell'anno, prima delle festività pubbliche del Capodanno cinese, che cadono a gennaio e febbraio. Il mercato di Stati Uniti e Canada non è stato ancora influenzato dal nuovo inquilino della Casa Bianca e continua a mostrare un aumento costante del 22% su base annua. Nel complesso, un inizio 2025 senza particolari sorprese per il mercato globale dei veicoli elettrici, anche se questa situazione non durerà a lungo».

Powering the Future of EV Charging at KEY ENERGY 2025



Join AUTEL ENERGY at KEY ENERGY 2024 as we unveil our latest MaxiCharger AC and DC charging solutions—designed for maximum efficiency, scalability, and smart energy management.

Experience cutting-edge innovations that redefine EV charging with higher power, smarter connectivity, and seamless user experience. Whether for home, business, or public infrastructure, our solutions empower the transition to a greener future.

Autel Energy Booth: A3.510

AUTEL
Powering the Planet



CATL: ACCORDO CON DHL PER L'ELETTRIFICAZIONE DELLA LOGISTICA



Catl e Dhl hanno stretto una partnership che ha come obiettivo l'elettrificazione delle flotte per ridurre le emissioni nel settore logistico. Catl metterà a disposizione di Dhl sistemi di accumulo raffreddati a liquido, piattaforme di gestione avanzata dell'energia presso i magazzini del corriere, stazioni di ricarica ultrafast e tecnologia dedicata al battery swap. La collaborazione prevede anche iniziative dedicate alla mobilità elettrica, al riciclo delle batterie e alla gestione dei prodotti a fine vita, sfruttando la rete globale Dhl. «Siamo entusiasti di iniziare a utilizzare le soluzioni energetiche di Catl nei nostri parchi logistici, fornendo al contempo i nostri servizi logistici a Catl. Questa soluzione evidenzia

davvero la grande partnership e lo spirito innovativo tra i nostri team. È un esempio perfetto di come stiamo lavorando insieme per raggiungere il nostro obiettivo comune di sostenibilità», ha affermato Oscar de Bok, Ceo di Dhl Supply Chain.

SOLAR SOLUTIONS TORINO: L'1 E 2 OTTOBRE IN PROGRAMMA L'EVENTO DEDICATO A RICARICA E FV

L'1 e il 2 ottobre si svolgerà Solar Solutions Torino, fiera dedicata ai professionisti impegnati nel settore delle energie rinnovabili. L'evento è dedicato alle novità nel campo dell'ev-charging, del fotovoltaico, dell'accumulo e del riscaldamento green. Solar Solutions Torino rappresenta un'opportunità per le aziende che desiderano ampliare il proprio network e presentare i loro prodotti e servizi a operatori del settore altamente qualificati. La fiera è pensata per favorire l'incontro tra domanda e offerta, creando nuove occasioni di collaborazione e opportunità di business. Solar Solutions Torino offrirà un programma ricco di contenuti, con seminari e conferenze. Tra i temi trattati ci saranno l'evoluzione delle tecnologie fotovoltaiche, le pompe di calore ibride, le strategie per l'aumento dell'autoconsumo energetico e le soluzioni per una gestione efficiente dell'energia nelle comunità. Uno dei punti di forza dell'evento sarà l'Innovation Boulevard, una vetrina dedicata alle tecnologie più avanzate e alle soluzioni innovative per affrontare le sfide energetiche del futuro. Qui i visitatori potranno scoprire le ultime novità presentate dalle aziende. La città di Torino è stata scelta come sede dell'evento non solo per la sua tradizione industriale e tecnologica, ma anche per il forte impegno verso la sostenibilità e la transizione energetica. Il capoluogo si sta affermando sempre più come un laboratorio di innovazione, con iniziative volte a promuovere l'uso delle energie rinnovabili e la mobilità sostenibile. L'evento si inserisce perfettamente in questo contesto, offrendo un'occasione per valorizzare le competenze locali e collegarle a una rete internazionale di professionisti.



VOLKSWAGEN PIÙ COMPETITIVA SULL'ELETTRICO GRAZIE ALLA NUOVA SOCIETÀ ELLI MOBILITY



Il Gruppo Volkswagen ha annunciato la nuova società Elly Mobility, nata dalla fusione delle divisioni Logpay Transport Services e Volkswagen Financial Services con la divisione Volkswagen Charging (nota come Elli) da sempre focalizzata sui servizi e-mobility. Attraverso Elly Mobility, Volkswagen intende aumentare la propria competitività sull'elettrico con un'offerta di

servizi senza soluzione di continuità e una gamma ampliata di soluzioni per i clienti privati e le flotte che puntano sulla mobilità elettrica. Elly Mobility, frutto di questo consolidamento, sarà interamente controllata da Elli e dovrebbe essere operativa a partire da marzo 2025. La nuova società combina l'esperienza di Logpay nell'ambito dei servizi relativi alle carte carburante e a quelle di ricarica con le soluzioni avanzate di Elli per la mobilità elettrica e la ricarica. In un'ottica di passaggio alla mobilità elettrica, questa integrazione consentirà al Gruppo Volkswagen di offrire ai clienti servizi intelligenti di ricarica e rifornimento sia per le flotte 100% elettriche, sia per quelle miste (con veicoli a combustione, elettrici e ibridi). Elly Mobility verrà guidata da Joschi Jennermann in qualità di Ceo e da Sebastian Steffen con la carica di Cfo.

T-CARICA: PARTNERSHIP CON ELECTRIEASE PER AMPLIARE E OTTIMIZZARE L'INFRASTRUTTURA

T-Carica ed ElectricEase hanno stretto un accordo con l'obiettivo di accelerare la diffusione della mobilità elettrica attraverso soluzioni innovative e sempre più accessibili per l'utente finale. La collaborazione tra le due società si pone l'obiettivo di ampliare e ottimizzare l'infrastruttura rendendo il rifornimento energetico ancora più user friendly. Presso le stazioni di T-Carica verrà integrata la piattaforma sviluppata da ElectricEase per la gestione del network, grazie a cui sarà ulteriormente ottimizzata anche l'efficienza delle stazioni. Il Cpo T-Carica ha inoltre recentemente sottoscritto un nuovo protocollo di intesa con il Comune di Alba per l'installazione di stazioni di ricarica in alcuni punti strategici della città, tra cui piazza Giovannoni, corso Piave, via Pinot Gallizio e corso Europa.



EWIVA: A KEY (RIMINI 5-7 MARZO) È MAIN SPONSOR DELLA GARA PER STUDENTI SEL3C4RS DEDICATA ALL'E-MOBILITY

Ewiva, in occasione di KEY - The Energy Transition Expo in programma a Rimini dal 5 al 7 marzo, sarà main sponsor del contest Sustainable Electric Cars Race for Students (SEL3C4RS), la seconda edizione della Gara Nazionale di Mobilità Sostenibile nata con l'obiettivo di coltivare nei giovani studenti la cultura della sostenibilità e della mobilità elettrica, permettendo loro di sviluppare

le competenze tecniche e trasversali fondamentali per affrontare gli studi e per prepararsi al mondo del lavoro. Promossa e organizzata dalla Rete di Scuole per la Mobilità Sostenibile, SEL3C4RS è una competizione rivolta alle scuole secondarie superiori, centri di formazione professionale e ITS academy di tutta Italia. La gara mira a sensibilizzare i giovani sulle soluzioni sostenibili in ambito tecnologico, organizzativo e comportamentale, promuovendo consapevolezza e crescita personale e professionale. Le 18 squadre partecipanti a oggi all'edizione 2025, composte ciascuna da un docente e 3 o 4 allievi e provenienti da Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria e Puglia, si sfideranno nella progettazione e realizzazione di un veicolo elettrico in scala ridotta e radiocomandato: un modo divertente per sviluppare e mettere in pratica competenze tecniche di meccanica, elettronica, chimica, logistica, e trasversali come learning by doing, problem solving, making, tinkering, organizzazione del lavoro di squadra e gestione delle tempistiche.



E-RICARICA

SUPERA GLI 8.100 FOLLOWER SU LINKEDIN

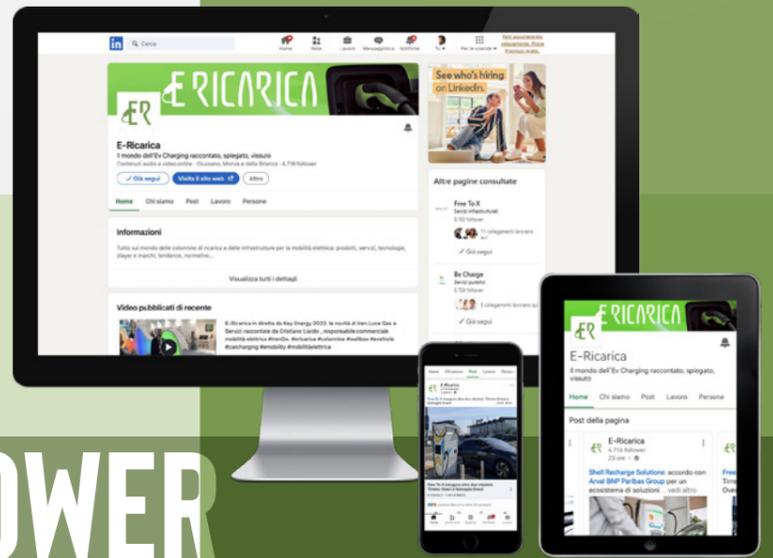
LA PAGINA SOCIAL VEICOLA E AMPLIFICA LA DIFFUSIONE DELLE NOTIZIE DI SETTORE PUBBLICATE SUL SITO DELLA RIVISTA, OLTRE A CONDIVIDERE I PRINCIPALI ARTICOLI CONTENUTI NELLA VERSIONE CARTACEA

Inaugurata nel secondo semestre del 2021, la pagina LinkedIn di E-Ricarica è un importante punto di incontro tra i professionisti del settore dell'ev-charging. Rispetto a marzo 2024 i follower della pagina sono cresciuti del 22%, raggiungendo più di 370mila utenti.

Il social network infatti ha una marcata connotazione business e su questa piattaforma il magazine E-Ricarica può già contare (dato aggiornato a giugno) su

di una community di quasi 8mila follower, formata da esponenti del settore della filiera, tra produttori di sistemi di ricarica, installatori, Cpo, Emsp ma anche PA e associazioni di categoria che possono trovare quotidianamente le news pubblicate su E-Ricarica.it e condivise anche sulla pagina Facebook del magazine. Inoltre, sulla pagina LinkedIn vengono proposti e condivisi i principali articoli e approfondimenti che trovano spazio sulla rivista cartacea.

ER



COME SEGUIRE LA PAGINA

- 1 Visitare il sito www.linkedin.com e accedere con le proprie credenziali
- 2 Nel campo di ricerca digitare "E-Ricarica"
- 3 Selezionare E-Ricarica e cliccare sul pulsante Segui
- 4 Inquadra il QR Code per accedere direttamente alla pagina LinkedIn di E-Ricarica



IFMA: UN PERCORSO FORMATIVO DEDICATO AI GREEN FACILITY MANAGER

IFMA Italia, divisione italiana dell'International Facility Management Association - associazione no profit nata con l'obiettivo di promuovere e sviluppare il ruolo del Facility Manager - ha annunciato, in collaborazione con l'associazione Green Building Council Italia, il nuovo percorso formativo Green Facility Specialist. Attraverso questa iniziativa i professionisti interessati avranno modo di acquisire conoscenze specialistiche in materia di sostenibilità, approfondire il tema delle

certificazioni energetico-ambientali LEED, approfondire le normative in campo ambientale, conseguire il riconoscimento professionale Green Facility Specialist e confrontarsi con altri professionisti per condividere esperienze e know-how. Il corso si rivolge a chi opera in un facility department e ha la responsabilità della gestione energetica degli edifici, oppure a chi opera in un'azienda fornitrice di servizi e ha la necessità di attuare interventi per l'efficiamento energetico.

AUTO ELETTRICHE: CAPACITÀ RESIDUA DELLA BATTERIA AL 90% ANCHE OLTRE I 140MILA KM (STUDIO RSEV)

Secondo i dati raccolti da RSEV, rivenditore britannico di auto elettriche usate, le batterie di un Bev mantengono una capacità residua del 90% anche dopo aver percorso più di 140mila km, confermando quindi, dati alla mano, come il degrado degli accumulatori non sia in effetti un problema. RSEV ha svolto test accurati su un campione di 300 veicoli, confermando inoltre che la curva si appiattisce dopo un anno di utilizzo, e che quindi il pacco batterie prosegue degradandosi sempre più lentamente. Inoltre le auto elettriche moderne possono contare su una sorta di "zona cuscinetto" inizialmente inutilizzabile, una specie di buffer che viene poi impiegato per bilanciare la capacità persa. In questo modo la capacità residua in pratica rimane

invariata fino a oltre 200mila km di percorrenza. I test effettuati da RSEV hanno preso in esame veicoli sottoposti a particolari stress, causati dalle frequenti ricariche ultrafast. Qui sotto è possibile guardare il video della prova.



INQUADRA IL QR CODE PER GUARDARE IL VIDEO DEI TEST

LA RICARICA BIDIREZIONALE SARÀ UNO DEI TEMI PRINCIPALI DI POWER2DRIVE 2025 (MONACO, 7-9 MAGGIO)

Nel corso della prossima edizione di Power2Drive (sezione dedicata all'e-mobility di The Smarter E, in programma a Monaco di Baviera dal 7 al 9 maggio), la ricarica bidirezionale dei veicoli elettrici sarà tra i temi principali. Durante la manifestazione sono infatti previste dimostrazioni pratiche della tecnologia VehicleToX, nelle sue varie declinazioni e impieghi (Vehicle to grid, Vehicle to building, Vehicle to load o Vehicle to home). In programma anche incontri e forum dedicati al tema per scoprire come la ricarica bidirezionale può trasformare il sistema energetico e gli sviluppi della tecnologia destinati a modellare il futuro della mobilità elettrica. Nella prossima edizione di The Smarter E Europe, un'ampia sezione espositiva sarà incentrata su prodotti, applicazioni e soluzioni per la ricarica bidirezionale già oggi disponibili sul mercato ai fini di fornire un quadro generale sul futuro di questo comparto. L'area verrà allestita proprio accanto al punto d'incontro del settore, il Power2Drive Forum, nel cuore del complesso fieristico. Sessioni e tavole rotonde, tour guidati ed elementi interattivi offriranno opportunità di confronto, discussione e networking. L'esposizione speciale è realizzata in collaborazione con Eurelectric, l'associazione di categoria dell'industria elettrica europea, AVERE, l'associazione europea della mobilità elettrica, e SmartEn, associazione professionale europea per soluzioni orientate ai consumatori nella transizione energetica. Markus Elsässer, fondatore e amministratore delegato di Solar Promotion GmbH, e Hanna Böhme, amministratrice delegata di Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe GmbH (FWTM), hanno commentato: «Renderemo visibili le potenzialità e la rilevanza della ricarica bidirezionale per la Germania e l'Europa e insieme porteremo avanti il tema. Perché la ricarica bidirezionale non è solo un anello di congiunzione importante per il mondo della mobilità. Essa servirà anche per realizzare l'approvvigionamento di energia rinnovabile 24/7 nel sistema energetico».



SVILUPPARE UN NETWORK DI RICARICA AD ALTA POTENZA SEMPRE PIÙ CAPILLARE MA NON SOLO. È QUESTO L'OBIETTIVO CON CUI EWIVA HA INTRAPRESO UN PERCORSO DI ESPANSIONE ATTENTO ALLA QUALITÀ DEL SERVIZIO E ALLA SELEZIONE DELLE LOCATION, PUNTANDO PRINCIPALMENTE SU CENTRI COMMERCIALI, SEGMENTO HORECA, AUTOSTRADE E COLLABORANDO A STRETTO CONTATTO CON LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE PER COPRIRE I LOTTI PIÙ APPETIBILI NEI CENTRI URBANI. RESTA DI CRUCIALE IMPORTANZA LA CUSTOMER EXPERIENCE, CON INVESTIMENTI DEDICATI A INNOVAZIONI TECNOLOGICHE VOLTI A SEMPLIFICARE IL RIFORNIMENTO ENERGETICO. IL CEO DANIELA BISCARINI ANTICIPA QUALE SARÀ LA STRATEGIA DEL CPO PER AFFRONTARE LE SFIDE NECESSARIE ALLO SVILUPPO DELLA TRANSIZIONE



Servizi, cultura, customer experience: l'e-mobility secondo Ewiva

Il 2025 sarà un anno cruciale per la transizione elettrica, tra le scadenze previste dal PNRR per la messa a terra delle infrastrutture e un mercato automotive che, soprattutto in Italia, è chiamato a implementare strumenti efficaci per favorire le immatricolazioni di auto elettriche. In questo scenario in rapida evoluzione e altamente competitivo, Ewiva - Cpo nato dalla Joint Venture tra Enel X e il Gruppo Volkswagen - continua a giocare un ruolo da protagonista, non solo per la quantità di punti di ricarica già attivi sul territorio ma anche e soprattutto per la qualità del servizio offerto: «A oggi Ewiva ha raggiunto quota 400 siti realizzati che equivalgono a 1.400 punti di ricarica ultrafast» spiega Daniela Biscarini, che da luglio dello scorso anno ricopre il ruolo di Ceo. «Abbiamo una diffusione su tutto il territorio, al momento concentrata per il 50% nel Nord Italia e il resto tra Centro, Sud e Isole. Questo perché lo sviluppo della rete sta seguendo a livello geografico la diffusione delle auto elettriche nel nostro Paese, che oggi al Nord

sta progredendo più rapidamente. Inoltre continueremo a lavorare, sempre in linea con quanto indicato a livello europeo, per rendere la ricarica dei veicoli elettrici una pratica ancora più semplice. Ewiva fin da subito ha investito per consentire i pagamenti tramite Pos, ha stipulato accordi con più di 100 Emsp per garantire la massima interoperabilità e supporta la tecnologia Plug & Charge per massimizzare l'accessibilità alla propria rete». Il Cpo ha dimostrato fin da subito un focus prioritario sulla customer experience, che si concretizza in una scelta oculata delle location per garantire qualità e quantità di servizi agli utenti in sosta, ma anche in una serie di investimenti per implementare, ad esempio, la tecnologia Plug & Charge presso le proprie stazioni e che in futuro potrebbe prevedere l'impiego di battery storage per portare la ricarica Hpc anche in location con bassa disponibilità energetica. Ma lo sviluppo del network non è l'unica priorità: Ewiva infatti sta investendo in operazioni concrete - come ad esempio il progetto "E-Mobility@School - Il viaggio elettrizzante inizia oggi" - per

sostenere e sviluppare la cultura dell'e-mobility nel nostro Paese.

Quali sono i vostri obiettivi a breve e a lungo termine?

«A lungo termine prevediamo il raggiungimento di 3mila punti di ricarica attivi sul territorio. Durante il 2025 proseguiamo questo percorso, sostenuti anche dai finanziamenti europei e dal supporto previsto dal PNRR che in parte ci hanno aiutato a spingere sulle infrastrutture con potenza oltre i 100 kW e quindi con una particolare attenzione per i corridoi indicati dal CEF (Connecting Europe Facility, ndr) o per i lotti indicati appunto dal PNRR. Non saranno ovviamente le uniche location su cui andremo a sviluppare l'infrastruttura ma, indubbiamente, grazie alle sovvenzioni, avranno un ruolo particolarmente strategico».

È possibile stabilire dei target per l'anno in corso?

«È una stima molto complessa. Al momento

LA SCHEDA

OBIETTIVI: costruire una rete di oltre 3.000 punti di ricarica ultra-veloci, ad alta potenza (fino a 350 kW) distribuiti in tutta Italia

TIPOLOGIA DI STAZIONI:

Standalone: 1 vettura, spazio da 50 mq

Basic: 4 vetture, spazio necessario da 120 mq

Convenience: 6 vetture, spazio necessario da 150 mq

Premium 12+ vetture, spazio necessario da 500 mq

RIFERIMENTI

Sito web: www.ewiva.com

Sede: via privata Grosio 10/4 Milano

Contatto Mail: info@ewiva.com

INTEROPERABILITÀ:

accordi con oltre 100 Emsp

questo settore viaggia a due velocità. Da una parte ci sono le tempistiche di costruzione dei siti e dall'altra quelle relative agli allacciamenti e all'attivazione. È molto difficile fare delle stime realistiche considerando che i tempi di attivazione sono ancora molto lunghi e spesso incerti. Al momento ad esempio abbiamo in cantiere un certo numero di siti che non sono ancora stati attivati. Questo impone di affrontare il mercato con una certa flessibilità, che da una parte in negabilmente segue anche la curva del mercato automotive, ma dall'altra deve tener conto dei tempi necessari all'entrata in servizio di una location. Da questo punto di vista il 2025 sarà un anno cruciale, nel senso che molti degli incentivi previsti dal CEF e i tempi di scadenza previsti dal PNRR impongono le attivazioni entro la fine dell'anno per godere delle sovvenzioni. Ne consegue che Ewiva si sta impegnando per finalizzare lo sviluppo entro i tempi previsti ma poter comunicare dei numeri certi è davvero difficile, anche perché non dipende esclusivamente dalla nostra volontà».

Oltretutto bisogna considerare che le colonnine Hpc una volta allacciate alla rete hanno dei costi fissi tutt'altro che trascurabili, che richiedono un certo volume di traffico...

«Questa è una criticità che viene contemplata all'interno del business plan di un Cpo. Ovviamente la colonnina quando entra in funzione ha dei costi ordinari e straordinari di mantenimento, a cui si aggiungono diverse variabili impreviste. Questi costi sono sostenibili e previsti nel business plan quando il Cpo può contare su un volume di traffico adeguato. Nel momento in cui questo non si verifica, alcuni siti più di altri hanno maggiori difficoltà nel ripagare i costi fissi previsti. Essendo sul mercato oramai da qualche anno, sappiamo bene che creare un'infrastruttura di ricarica significa spesso anticipare gli investimenti nell'attesa di uno sviluppo adeguato del mercato. Oggi la transizione elettrica si sta sviluppando con ritmi diversi da quanto previsto, ma è una variabile che abbiamo ben ponderato. È certo che la velocità con cui stiamo sviluppando l'infrastruttura risente di tutta una serie di variabili. Sviluppare in zone dove sappiamo che quasi certamente l'attivazione richiederà tempi piuttosto lunghi, dove magari non c'è ancora una sufficiente presenza di Bev e quindi dove il sito sarà sottoposto a un forte rischio di obsolescenza porta il Cpo a rivedere costantemente la propria roadmap».

Oltre alle installazioni presso i siti sostenuti dal PNRR, quali sono le location che ritenete più strategiche per lo sviluppo della rete?

«Siamo impegnati su diversi fronti, pur seguendo delle regole abbastanza ferree e stringenti in merito alla scelta delle location. Al momento stiamo lavorando con le Amministrazioni Pubbliche, con catene della Gd e della Gdo, oltre che con il segmento Horeca e Retail con particolare interesse nei confronti dei centri commerciali. Inoltre, siamo interessati alle aree di servizio, incluse quelle presenti sulla rete autostradale. Quindi valutiamo diverse opportunità ma con delle regole che prevedono sempre un minimo set di accesso a determinati servizi per gli utenti che effettuano la ricarica. Questo è fondamentale innanzitutto perché garantisce al cliente di non trovarsi in contesti isolati mentre effettua la ricarica, dall'altra garantisce al Cpo una maggiore pedonabilità dell'infrastruttura e un traffico di auto maggiore».

Oggi chi sono i vostri principali interlocutori?

«Nelle prime tre posizioni sicuramente troviamo outlet e centri commerciali con le grandi catene della Gd, perché possono contare su parcheggi di ampie metrature e la presenza di una colonnina è un plus a cui guardano con grande interesse perché la ricarica intercetta un momento di pausa molto comodo per effettuare il rifornimento. Al secondo posto le aree di servizio autostradali e al terzo la Pubblica Amministrazione, per la quale ci stiamo concentrando principalmente sulle location più appetibili».



«Riguardo alle location, valutiamo diverse opportunità ma con regole che prevedono sempre un minimo set di accesso a determinati servizi. Questo è fondamentale perché garantisce al cliente di non trovarsi a ricaricare in contesti isolati»

I fondi PNRR sono stati sfruttati solo in piccola parte. Sarà possibile recuperare in parte i fondi non spesi?

«Questo è uno dei temi su cui il mercato deve fare fronte comune. Ad esempio in Italia ci sono associazioni di categoria come Motus-E, di cui Ewiva fa parte, che si interfacciano con le istituzioni. Riteniamo che la mobilità elettrica sia una svolta epocale, un passaggio che coinvolge diversi settori e comparti industriali, quindi è sempre importante muoversi in maniera integrata e compatta. A oggi risulta effettivamente messo a terra solo il 12% degli incentivi, quindi una piccola parte. Sarebbe una grave perdita rinunciarvi. Stiamo confidando nel fatto che si stiano studiando delle soluzioni alternative, al momento però non ci sono informazioni certe a riguardo. Così come non ci sono informazioni riguardo a come il PNRR potrebbe essere ridisegnato per riuscire a mettere a terra quella massa critica di infrastrutture previste dalla disposizione».

Quali sono a vostro parere le cause che hanno limitato le richieste?

«Innanzitutto i bandi, in corso d'opera, sono stati più volte modificati per renderli più facilmente accessibili. La seconda e la terza wave inoltre erano troppo ravvicinate tra loro, tanto da rendere l'ultima quasi impraticabile, visto che non c'era il

tempo materiale per poter identificare una lista di obiettivi appetibili. Una delle difficoltà principali infatti è legata alla necessità di individuare i lotti più interessanti su cui investire, considerando, come dicevamo prima, che poi bisogna tenere conto di tempistiche di attivazione che esulano dalla responsabilità del Cpo. Alla luce di questo poter lavorare con tempi più dilatati aiuta sicuramente a sviluppare il proprio business con più consapevolezza. Altrimenti il rischio è quello di intraprendere un percorso di investimento confidando nel ritorno tramite un fondo che poi rischia di non andare in porto. Con un impatto economico molto rischioso per l'azienda».

C'è quindi una discrepanza tra quello che prevede sulla carta la messa a terra degli incentivi e la realtà di quello che comporta, nella pratica, l'attivazione di una stazione...

«Sicuramente bisogna avere una visione integrata cercando di non riversare sui Cpo tutti i rischi che la transizione comporta. Oggi siamo al centro di una serie di variabili del mercato. Queste riguardano in primis il consumatore finale, per cui ancora non si riscontra una continuità di interventi necessari a favorire il passaggio all'elettrico. Inoltre ci confrontiamo con la catena dei DSO che ha dei tempi di attivazione incerti e che, con l'accumularsi delle richieste relative ai bandi, si stanno allungando ulteriormente provocando incertezza sulle deadline per l'attivazione che lo stesso PNRR fornisce. C'è anche una tematica legata alla giacenza di prodotto nei magazzini per far fronte alle nuove

installazioni, che è a rischio obsolescenza nel momento in cui non si procede con le installazioni. Questo per riassumere come, oltre alla disponibilità delle risorse di un Cpo, ci siano tutta una serie di elementi che entrano in gioco e che, a nostro parere, andrebbero riconsiderati per garantire un'affluenza più massiccia ai bandi».

Oltre a queste criticità si aggiunge, per l'Italia, il peso non trascurabile dei costi fissi che un Cpo deve sostenere per gli allacciamenti in media tensione e che incidono sensibilmente sulle tariffe all'utente finale...

«Confermo. Anche perché poi, come ben sappiamo, la percezione dell'utente finale è quella di un costo ingiustificato rispetto a un PUN in discesa che, in teoria, dovrebbe rendere le tariffe più convenienti. La sensazione generale è quella che il Cpo stia riversando sul cliente i costi per l'installazione dell'infrastruttura, quando in realtà dobbiamo invece fare i conti con un sistema a livello nazionale che non è ancora pensato per favorire lo sviluppo dell'elettrico. Premesso questo, si tratta di un fronte su cui Ewiva non può certamente muoversi in autonomia ma deve farlo attraverso attività di advocacy che si concentrino sul rivedere le normative vigenti in relazione a questi costi fissi. Costi che potrebbero anche essere sostenibili dal Cpo con un volume di ricariche adeguato, ma che al momento, visto il parco elettrico circolante, non



EWIVA È STATO TRA I PRIMI CPO A PUNTARE SULLA TECNOLOGIA PLUG & CHARGE, CHE CONSENTE, SE SUPPORTATA DAL VEICOLO, DI RICARICARE SENZA UTILIZZARE APP O ALTRI SISTEMI DI PAGAMENTO

possono tutelare la crescita di questo mercato e che non consentono politiche di pricing più aggressive».

In che direzione state lavorando per rendere l'esperienza di ricarica ancora più semplice e accessibile?

«Ewiva opera a stretto contatto con gli Emisp, oltre a confrontarsi costantemente con il mercato alla ricerca di soluzioni che possano effettivamente segnare un'innovazione in questa direzione per garantire elementi di valore in termini di customer experience. Oggi è molto sentito quello che potremmo definire il tema di education nei confronti del cliente, che spesso si trova spaesato nel comprendere innanzitutto il funzionamento e le caratteristiche della sua vettura ancor prima delle stazioni di ricarica. Quindi proprio nel capire gli standard di connettori che può adoperare e le velocità a cui il suo veicolo può ricaricare. In questo senso auspichiamo che il mercato continui a evolversi in direzione di standard univoci, anche in termini di linguaggio. Oggi il panorama dell'e-mobility presenta diverse complessità che vanno comprese e assimilate in termini di sigle e di standard. Serve una semplificazione generale per allargare la fascia di utenza. Non è un campo in cui possiamo operare da soli: è uno step che riguarda tutta la filiera coinvolta. A livello di experience dell'utente finale oggi forse la tecnologia che più di tutte è in grado di fare la differenza è il Plug & Charge, perché consente di sgravare il cliente da tutta una serie di interazioni con app e colonnina, ma purtroppo è ancora ristretto il numero di veicoli che lo supporta».

Quale strategia state adottando invece relativamente alla scelta delle colonnine da utilizzare presso i vostri siti?

«Tra le soluzioni più interessanti che attualmente stiamo valutando c'è l'impiego dello storage per

le stazioni ad alta potenza. Una tecnologia che consente di garantire una ricarica Hpc anche presso i siti che hanno più difficoltà nell'approvvigionamento di energia dalla rete, o dove non è possibile installare cabine di media tensione. È una tecnologia che stiamo valutando e che sicuramente in futuro utilizzeremo partendo magari con alcune sperimentazioni per poi valutarne un impiego più importante nel nostro piano di sviluppo. Al momento Ewiva non ha contratti di fornitura esclusiva e per i prossimi mesi abbiamo già previsto una gara per andare sul mercato e cercare nuove soluzioni sempre più in linea con le esigenze del mercato. Oggi tra i nostri fornitori più importanti c'è Alpitronic, ma ci confrontiamo quotidianamente con un'offerta in rapida evoluzione per valutare eventualmente l'affiancamento di altre tipologie di colonnina».

In quest'ottica state già valutando l'eventuale sviluppo di infrastrutture per la ricarica dei mezzi pesanti?

«Il tema degli e-truck è sicuramente di importanza centrale. Anche se in questo caso la scelta delle location richiede una stretta partnership con i centri logistici, visto che hanno modelli di business che prevedono la ricarica presso i loro siti e i nodi in cui posizionarsi vanno scelti insieme. È un tema su cui anche l'Unione Europea ha imposto dei target molto sfidanti disponendo anche dei fondi ma bisogna lavorare in maniera integrata anche perché si tratta di investimenti molto importanti».

Ewiva prevede vari format con cui sviluppare le stazioni di ricarica a seconda delle caratteristiche della location. Oggi quale state impiegando più di frequente?

«Oggi sul territorio abbiamo 3 siti Premium che è il format con più punti di ricarica presenti presso la stessa location. Al momento i format che stiamo utilizzando con più frequenza sono Standalone e Basic o Convenience, quindi che prevedono nel primo caso la singola colonnina con doppio punto di ricarica e nel secondo due o tre colonnine Hpc con 4 o 6 charging point. Il 70% prevede almeno la presenza di 4 punti e la scelta in questo senso dipende molto dal tessuto urbano o extraurbano in cui vendono inseriti, oltre che dalla possibilità di collegamento a una cabina di media tensione. Siamo molto flessibili ma il nostro core business conta di privilegiare le location in cui poter installare almeno due infrastrutture. Dove possibile le colonnine vengono anche accompagnate da una pensilina fotovoltaica, come quella recentemente attivata presso la stazione sulla A35 Bre-be-mi».

Quali sono le criticità che stanno frenando lo sviluppo dell'e-mobility in Italia?

«Quello che serve in maniera più urgente al mercato è una visione di sistema. Per capire come sbloccare la situazione bisogna guardare ai meccanismi messi in atto dai Paesi che stanno segnando il passo sulla transizione elettrica. Questi Paesi da una parte ci insegnano che sono necessari investimenti importanti e strutturali anche e soprattutto sul cliente finale. Oggi sappiamo che acquistare un Bev ha un costo iniziale di acquisto importante rispetto allo stesso segmento endotermico e che il cliente lo considera uno scoglio anche perché fatica ancora a ragionare in termini di total cost of ownership nell'intero ciclo di vita del veicolo. Se si aiuta il cliente a superare questa barriera con degli incentivi è più probabile che valuti l'acquisto di un'auto elettrica. Purtroppo le modalità con cui questi incentivi sono

stati applicati nel 2024 non hanno premiato: troppi rinvii che hanno congelato le immatricolazioni - in maniera quasi controproducente - e troppo pochi i fondi per soddisfare le richieste. È uno schema che va rivisto e va pensato diversamente. Gli incentivi però hanno dimostrato che, disinnescando alcune resistenze economiche, i clienti sono assolutamente ben propensi all'acquisto di una vettura elettrica. Anche l'industria automotive dal canto suo deve continuare a investire nell'ottica di una riduzione dei prezzi: difficile, almeno in Italia, poter pensare di rinnovare un parco auto di utilitarie obsolete con veicoli che partono dai 20-25mila euro».

Pare che attualmente sia allo studio un modello di incentivi a livello europeo. Questo potrebbe contribuire alla ripartenza?

«A prescindere o meno dagli incentivi, credo sia fondamentale che la transizione elettrica non diventi un argomento politico. Perché questo rende ancora più complessa e confusa una corretta informazione nei confronti del cliente finale, tra fake news e tutto quello che ne consegue. Disinnescare questi meccanismi è molto complesso perché minano la fiducia del consumatore in uno scenario di transizione che di fatto è molto complicato. Ewiva sta lavorando molto su questo punto, anche in risposta alle tante fake news che vengono costruite per screditare l'elettrico, cercando di spiegare come alcune argomentazioni addirittura non siano reali. Una tra tutte, giusto per fare un esempio, quella relativa al fatto che la rete elettrica italiana non sarà in grado di supportare un domani i veicoli in circolazione. Riassumendo è necessario strutturare un sistema di incentivi adeguato, supportato da informazioni corrette - che non vuol dire, sia chiaro, che l'elettrico sia l'unico atterraggio possibile per il futuro dell'automotive, ma oggi è l'unica alternativa reale - e che si creino i presupposti per garantire un indotto importante a tutta la filiera. L'elettrico insomma deve essere visto come una risorsa per tutto il Paese e per la sua economia».

Restando sul tema della cultura dell'elettrico Ewiva si è distinta con un'operazione che ha coinvolto le scuole. Può riassumere in cosa consiste?

«Si tratta di un nuovo progetto formativo chiamato "E-Mobility@School - Il viaggio elettrizzante inizia oggi" con cui coinvolgiamo 500 classi e circa 12.500 studenti delle Scuole secondarie di secondo grado di tutta Italia, per un numero complessivo di 5mila ore di formazione. L'iniziativa didattica è gratuita ed è volta a sensibilizzare i più giovani su temi come la sostenibilità, il cambiamento climatico, la riduzione delle emissioni e il futuro della mobilità. Crediamo che parlare di questi argomenti nelle scuole sia oggi più che mai fondamentale perché siamo di fronte a un cambiamento culturale epocale. A insegnare molto spesso sono proprio i ragazzi che si fanno portatori di una sensibilità e di un'assenza di preconcetto intorno al mondo dell'e-mobility. Come Ewiva sentiamo una responsabilità in questo senso, ovvero sostenere una comunicazione volta a sottolineare gli aspetti relativi ai valori che sostengono la transizione e non solo quelli relativi al business che può generare. Questo progetto sviluppato nelle scuole ci è piaciuto particolarmente perché ci sta consentendo di parlare di mobilità elettrica anche al di fuori dei classici schemi commerciali, ma nell'ottica di costruire una maggior consapevolezza nelle nuove generazioni di opportunità e benefici che questo cambiamento può garantire, disinnescando quei rumori di fondo che spesso sono fuorvianti e distolgono l'attenzione dai problemi prioritari» 

Parlano gli installatori: servizio, assistenza e rapporto qualità/prezzo sono fattori chiave

Supporto da parte del fornitore (pre e post vendita), corsi di formazione mirati e un buon rapporto qualità/prezzo della gamma. Questi secondo gli installatori si confermano i fattori chiave nella scelta del proprio fornitore. Quelli appena elencati sono infatti alcuni dei punti salienti che sono emersi dal primo sondaggio lanciato da E-Ricarica dal titolo "Ev-Charger. La situazione del mercato" in cui, attraverso 10 domande mirate ai professionisti che si occupano di installare wall box e colonnine sul nostro territorio - circa 70 gli operatori coinvolti, con una media di oltre 150 ev-charger installati ogni anno -, sono stati messi in evidenza alcuni spunti interessanti, criticità e soprattutto sono stati individuati alcuni dei trend che stanno caratterizzando lo sviluppo di questo settore. La domanda numero 1 del survey ha indagato su quanto attualmente l'e-mobility pesa sul business degli installatori. Per il 61% degli intervistati ancora meno del 25% del fatturato, per l'11% vale tra il 25 e il 50% del fatturato, mentre per il 25% è addirittura sopra il 75%: un dato che mette in evidenza come per oltre 1/4

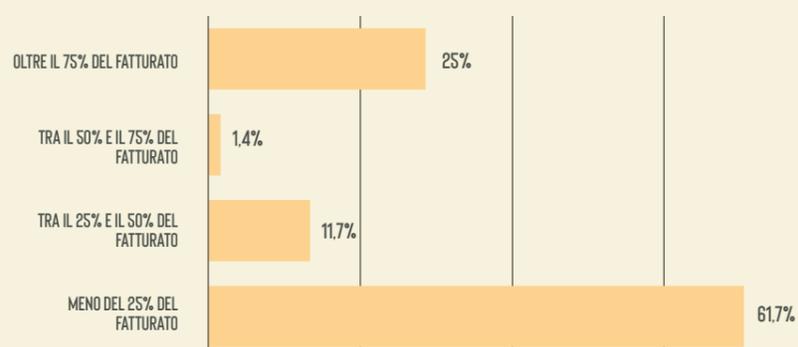
degli installatori l'e-mobility si sia già trasformato in un settore di primaria importanza, a cui hanno dedicato gran parte delle proprie risorse. Inoltre, come emerge dalla domanda numero 2, per oltre il 36% dei professionisti il business sta crescendo moderatamente, mentre per un altro 36% si conferma costante. Il dato sottolinea come, nonostante le difficoltà legate al ritardo del nostro Paese nelle immatricolazioni di veicoli elettrici, il settore anche dopo il boom del Superbonus 110% si è mantenuto sostanzialmente in crescita costante, grazie anche agli incentivi statali sull'installazione di infrastrutture domestiche e aziendali. Per il 4% è un segmento che rispetto allo scorso anno è cresciuto molto mentre il 22% ha registrato una diminuzione delle richieste.

I fattori che segnano lo sviluppo dell'e-mobility

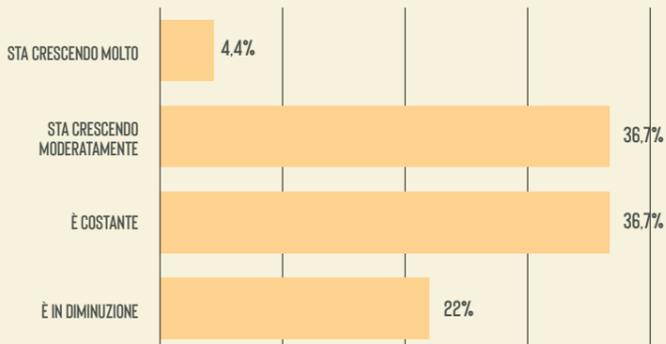
Attraverso la domanda numero 3 si è cercato di entrare più nel dettaglio qualitativo, analizzando il peso di alcuni dei fattori chiave che stanno influenzando sullo sviluppo della mobilità elettrica. La competenza del cliente finale è stata giudicata prevalentemente sufficiente

ECCO COME HANNO RISPOSTO GLI INSTALLATORI AL PRIMO SONDAGGIO DI E-RICARICA: IL SERVIZIO DI SUPPORTO TECNICO E L'ASSISTENZA POST VENDITA SONO DI IMPORTANZA CRUCIALE NEL RAPPORTO CON DISTRIBUTORI E PRODUTTORI. ABBASSAMENTO DEI PREZZI E ATTIVITÀ DI FORMAZIONE MIRATE SONO REPUTATE TRA LE PRIORITÀ PER SOSTENERE LA CRESCITA DEL MERCATO, MENTRE I PREZZI DELLE AUTO E LA DISINFORMAZIONE SULL'ELETTRICO RIMANGONO LE PRINCIPALI CRITICITÀ DA RISOLVERE

1. QUANTO INCIDE LA MOBILITÀ ELETTRICA SUL SUO BUSINESS?



2. COME VALUTA LA DOMANDA DI STAZIONI DI RICARICA RISPETTO ALLO SCORSO ANNO?



(40% delle risposte) e negativa dal 35% degli intervistati, un risultato che indica come ci sia ancora molto da fare dal punto di vista della comunicazione e della cultura sull'elettrico. Il 43% dei partecipanti ha valutato come sufficiente anche la richiesta spontanea dei clienti finali che contattano un installatore per realizzare la propria infrastruttura. Il 52%

ha valutato come negativa la situazione delle immatricolazioni di veicoli elettrici, un dato assolutamente coerente e che più di ogni altro sta influenzando sullo sviluppo del business. Mentre il 36,7% ha valutato come negativo, quindi poco in linea, il prezzo degli ev-charger, mentre il 30% lo reputa sufficientemente adeguato. Altra nota dolente sono le tariffe della ricarica pubblica: il 42% degli intervistati le ha giudicate in maniera negativa e quindi poco adeguata a sostenere lo sviluppo della transizione (il 30% le ha addirittura valutate come molto negative). Prevalentemente negativa anche la percezione riguardo alla diffusione delle colonnine pubbliche sul territorio (secondo il 41% delle risposte), evidenziando come anche in questo frangente, soprattutto in alcune Regioni del Paese, ci sia ancora molto da fare per assicurare un supporto adeguato agli e-driver.

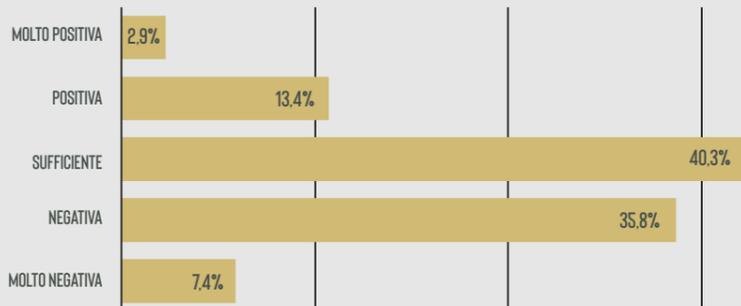
I fattori determinanti nella scelta di un marchio

La maggior parte di installatori che hanno preso parte al sondaggio (domanda numero 4) concentrano il proprio business principalmente sulle wall box con potenza fino a 7,4 kW (58% delle risposte), seguite, a pari merito, dalle wall box oltre i 22 kW e dalle colonnine oltre

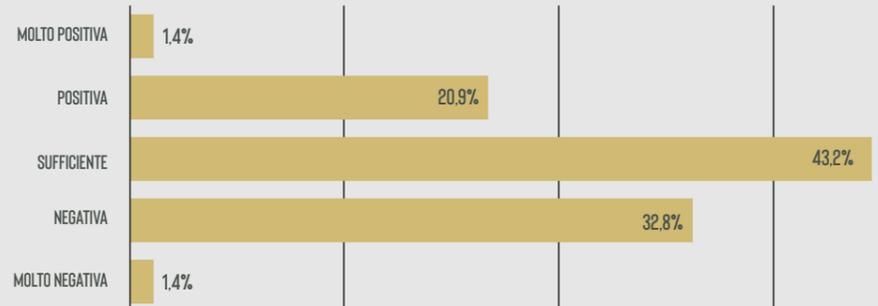
ai 40 kW in DC. Tra i fattori che determinano la scelta del marchio a cui affidarsi (domanda numero 6) il rapporto qualità/prezzo gioca un ruolo determinante (molto importante per il 44% degli intervistati). Cruciale il servizio di assistenza pre e post vendita offerto dal produttore/distributore, che il 61% degli intervistati ha individuato come molto importante, seguito dalla facilità di installazione (molto importante per il 35% degli installatori). Per il 39% degli intervistati è sufficientemente decisivo anche il design del prodotto, mentre ha meno impatto la notorietà del brand: secondo il 32% delle risposte (la percentuale maggiore) è poco importante. Sulle attività di formazione con cui produttori e grossisti coinvolgono gli installatori (domanda numero 5) il 58% dei votanti si è detto abbastanza soddisfatto, il 27% poco soddisfatto, l'11% per nulla e solo l'1% molto soddisfatto. Un trend che per alcuni aspetti sottolinea molto spesso la mancanza di una parte normativa e formativa di base sulla mobilità elettrica, con molti eventi che si concentrano in particolare sulle funzionalità del prodotto. Tra i servizi offerti da produttori e distributori (domanda numero 8), quello ritenuto più importante si conferma il supporto tecnico, con il 67% delle risposte, seguito dal

3. COME VALUTA I SEGUENTI FATTORI DEL MERCATO DEGLI EV CHARGER?

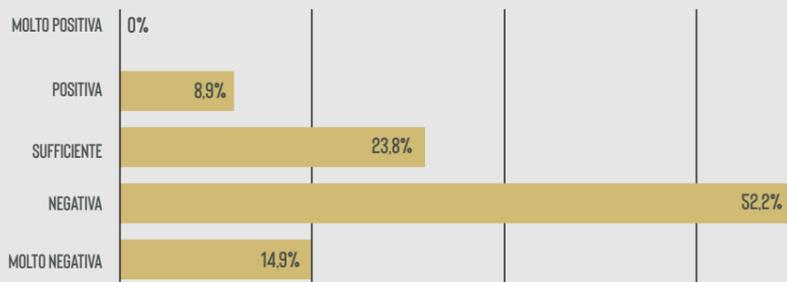
COMPETENZA DELLA CLIENTELA FINALE



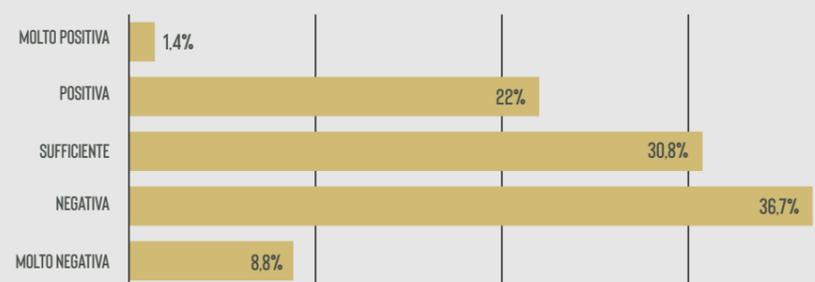
RICHIESTA SPONTANEA DA PARTE DELLA CLIENTELA FINALE



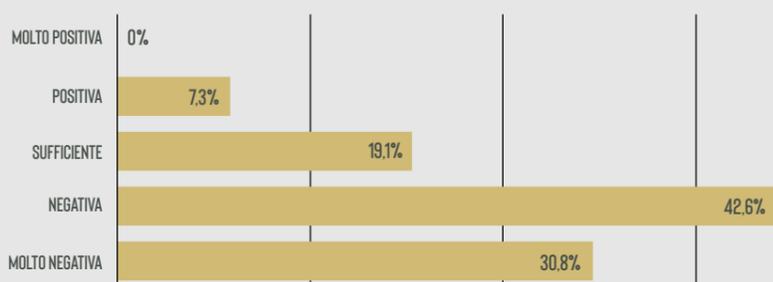
STATO DI SALUTE DEL MERCATO DELLE AUTO ELETTRICHE



ADEGUATEZZA DEL PREZZO DEGLI EV-CHARGER



ADEGUATEZZA DELLE TARIFFE PER LA RICARICA PUBBLICA



DIFFUSIONE SUL TERRITORIO DELLE STAZIONI DI RICARICA PUBBLICA

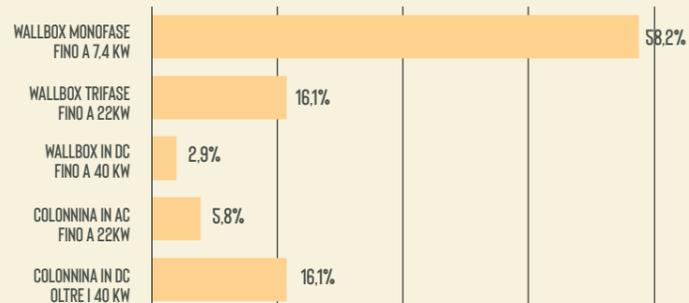


SECONDO GLI
INSTALLATORI
IL MERCATO STA
PAGANDO UNA LENTA
DIFFUSIONE DEI VEICOLI
ELETTRICI, UNITA A UNA
DIFFUSIONE ANCORA
POCO CAPILLARE DELLE
COLONNINE PUBBLICHE
E A TARIFFE POCO
CONVENIENTI

© Unsplash

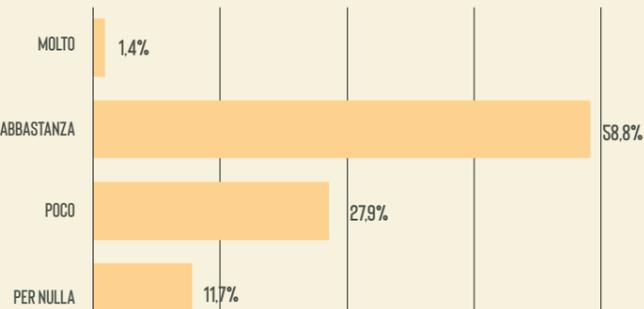
4. QUALE TIPOLOGIA DI PRODOTTO INSTALLATE

PIÙ DI FREQUENTE?



5. SIETE SODDISFATTI DELLE ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

IN CUI VENITE COINVOLTI?



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

ORBIS[®]
energia intelligente

Scopri la gamma su orbitalia.it

supporto post vendita (57%). A seguire i corsi di formazione, con il 48%, le convenzioni finanziarie con il 28% e subito dopo la capacità di generare contatti con potenziali clienti (27%), un fattore che soprattutto i grossisti e i distributori non devono sottovalutare con l'obiettivo di fidelizzare nuovi clienti tra gli installatori.

Come supportare al meglio il mercato ev-charger

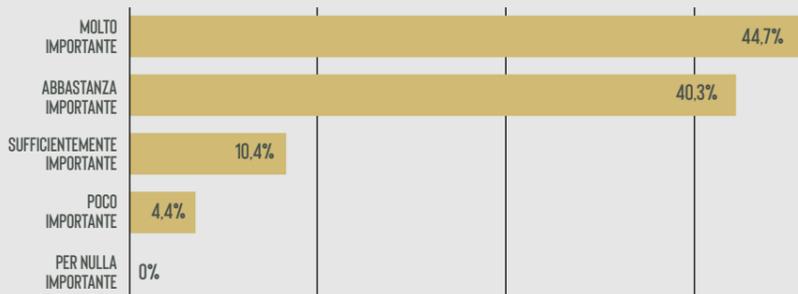
Alla domanda numero 9, ovvero "In che modo i produttori/distributori dovrebbero sostenere la crescita del mercato" e quindi di conseguenza il business egli installatori. La risposta che ha ottenuto la percentuale maggiore di preferenze (oltre il 50%) è stata attraverso l'abbassamento dei prezzi dei dispositivi. Al secondo posto si conferma l'innovazione tecnologia dei prodotti (47%) probabilmente correlata a un'evoluzione che miri principalmente a facilitarne ulteriormente l'utilizzo. Al terzo posto (44%) ritroviamo le attività di formazione e di training, che si confermano un supporto fondamentale in un mercato relativamente giovane e che numerosi installatori hanno approcciato solo negli ultimi anni. Importanti anche le varie attività di marketing per



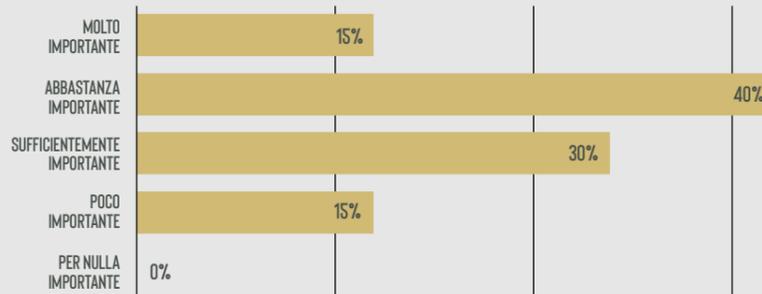
NELLA SCELTA DEI MARCHI DA TRATTARE SI CONFERMA CRUCIALE IL RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO. ALTRI FATTORI DETERMINANTI LA FACILITÀ DI INSTALLAZIONE E L'ASSORTIMENTO CHE IL DISTRIBUTORE È IN GRADO DI OFFRIRE

6. PER LA VOSTRA SOCIETÀ, NELLA SCELTA DEL FORNITORE DI WALL BOX E COLONNINE, QUANTO SONO IMPORTANTI I SEGUENTI FATTORI?

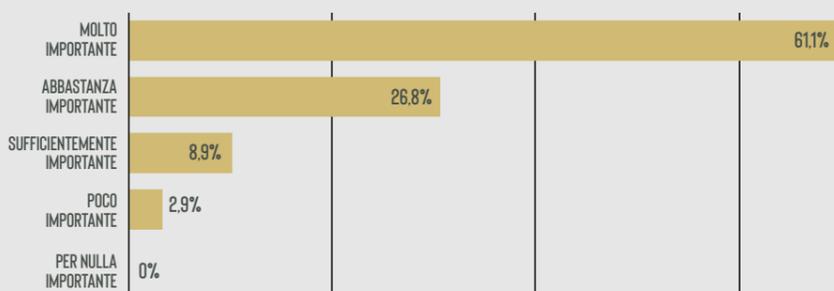
RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO



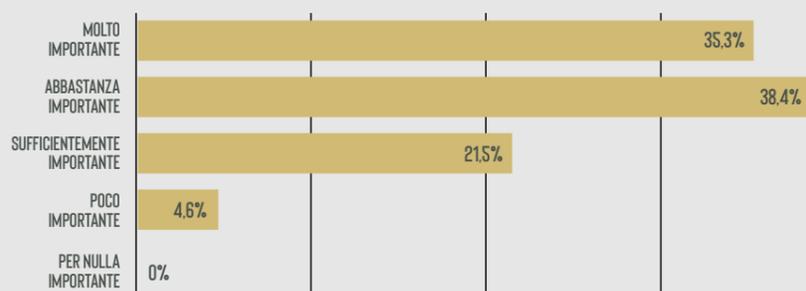
ASSORTIMENTO PRODOTTI



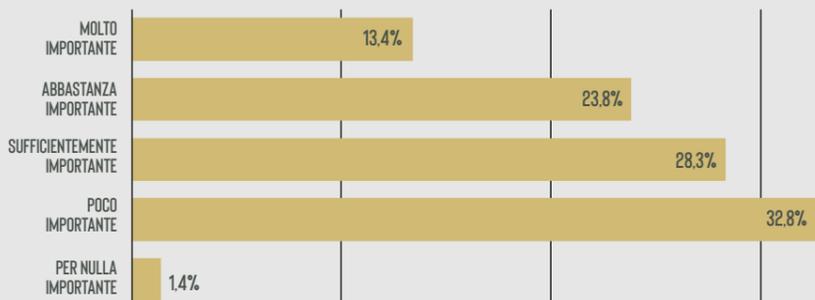
SERVIZIO DI ASSISTENZA PRE E POST VENDITA



FACILITÀ DI INSTALLAZIONE



NOTORIETÀ DEL BRAND

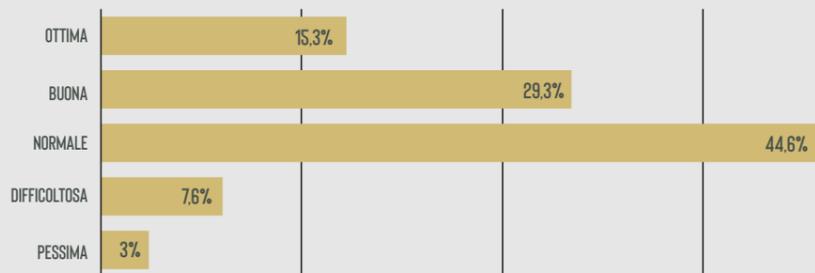


DESIGN DEL PRODOTTO

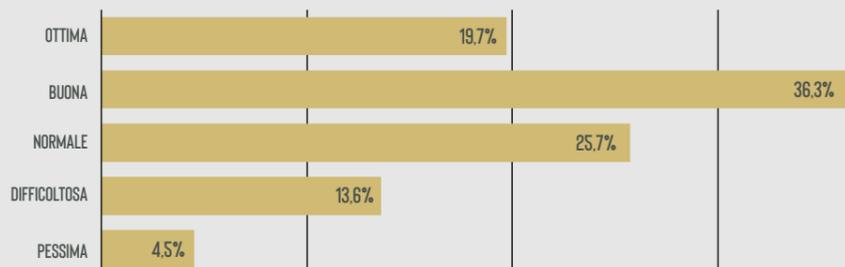


7. COME GIUDICATE LA COLLABORAZIONE CON I VOSTRI PRINCIPALI PARTNER PER LA FORNITURA DI PRODOTTI E SERVIZI DI RICARICA?

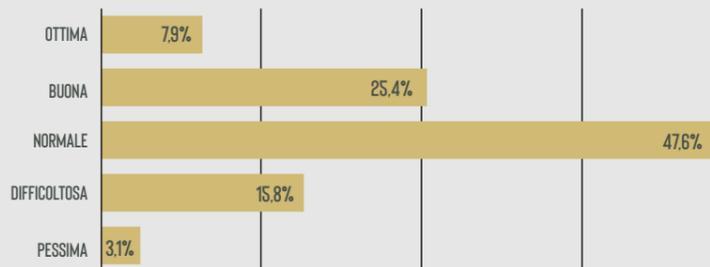
DISTRIBUTORI E GROSSISTI



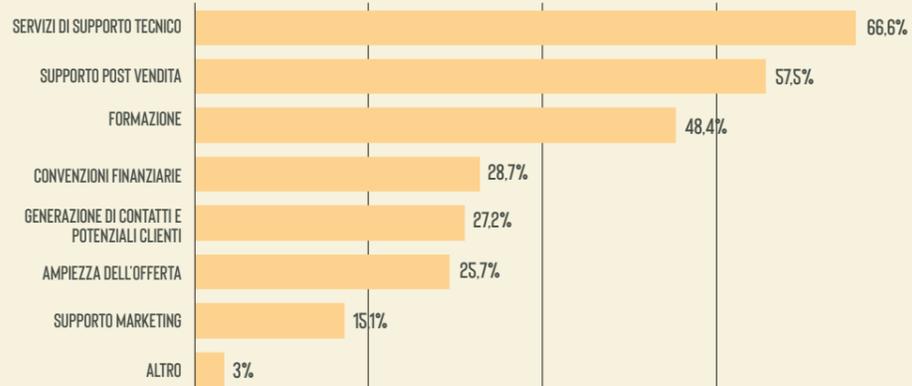
PRODUTTORI DI EV-CHARGER



CHARGING POINT OPERATOR



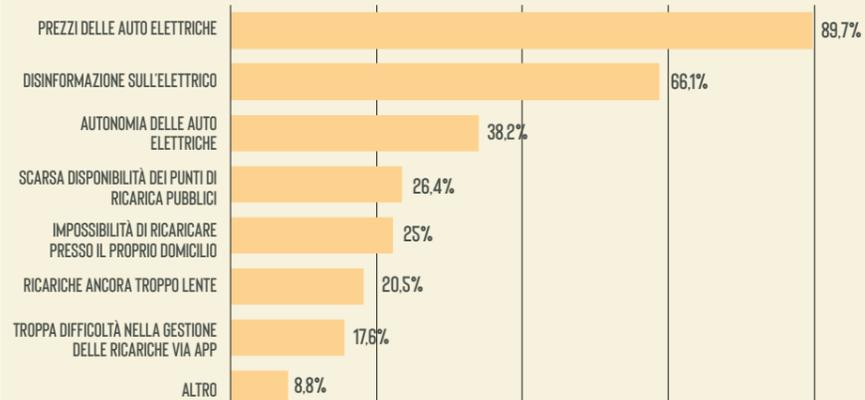
8. QUALI SONO I SERVIZI CHE RITIENE PIÙ IMPORTANTI TRA QUELLI OFFERTI DAL PRODUTTORE/DISTRIBUTORE?



9. IN CHE MODO I PRODUTTORI/DISTRIBUTORI DOVREBBERO SOSTENERE LA CRESCITA DEL MERCATO E QUINDI IL LAVORO DEGLI INSTALLATORI?



10. COSA FRENA ANCORA IL MERCATO DELL'E-MOBILITY IN ITALIA?



publicizzare i dispositivi nei confronti degli utenti finali (40% dei voti). Riguardo invece alle principali criticità che oggi frenano lo sviluppo del mercato, al primo posto troviamo il costo di un veicolo elettrico, con l'89% dei voti: un chiaro segnale di come il divario tra elettrico ed endotermico venga percepito come il primo ostacolo allo sviluppo dell'industria, nonostante attualmente, soprattutto nella fascia delle utilitarie, siano stati fatti importanti passi avanti per contenere i prezzi al pubblico. Al secondo posto con il 66% appare la disinformazione, a conferma di come le fake news e la poca conoscenza del settore siano ancora uno scoglio da superare per agevolare il passaggio all'elettrico da parte dei consumatori. Al terzo posto, con il 38% delle preferenze, l'autonomia dei veicoli elettrici che, secondo gli installatori, viene percepita ancora come un problema dai consumatori finali, nonostante ormai il range delle vetture sia più che sufficiente per un utilizzo urbano e anche i viaggi a lungo raggio, grazie a una presenza sempre più capillare di colonnine ad accesso pubblico, anche ad alta potenza, consenta ormai spostamenti piuttosto agevoli anche utilizzando la rete autostradale. Alla voce Altro, che ha totalizzato più dell'8% delle risposte, tra le motivazioni che rallentano l'elettrico gli installatori hanno suggerito il costo dell'energia, le lobby che difendono i carburanti fossili e i punti di ricarica pubblici non funzionanti.



PER SOSTENERE LA CRESCITA DEL BUSINESS GLI INSTALLATORI AUSPICANO UN ABBASSAMENTO DEI PREZZI DEGLI EV-CHARGER, UN'EVOLEZIONE TECNOLOGICA PIÙ VELOCE OLTRE A UN INCREMENTO DEGLI INCONTRI DI FORMAZIONE

KEY 25: e-mobility, tassello chiave per la transizione energetica

LA REDAZIONE DI
VI ASPETTA

NEL PAD. A2 STAND 220

INQUADRA IL QR CODE

PER OTTENERE UN BIGLIETTO GRATUITO

E-RICARICA



L'EVENTO IN PILLOLE

DAL 5 AL 7 MARZO 2025
ALLA FIERA DI RIMINI

20
PADIGLIONI

90MILA MQ
MQ DI SUPERFICIE ESPOSITIVA LORDA

NUOVO LAYOUT E APERTURA,
PER LA PRIMA VOLTA
DELL'INGRESSO OVEST

RESPIRO SEMPRE PIÙ
INTERNAZIONALE.
SPAZIO PER
L'INNOVAZIONE E NUOVI
FOCUS TEMATICI

AL VIA IL PROGETTO
GREEN
JOBS & SKILLS PER
FAVORIRE L'INCONTRO
FRA AZIENDE E GIOVANI
TALENTI

AUMENTO DELLA SUPERFICIE ESPOSITIVA, LAYOUT INEDITO E UN RICCO PALINSESTO DI INCONTRI: QUESTE LE PRINCIPALI NOVITÀ DI KEY- THE ENERGY TRANSITION EXPO, FIERA IN PROGRAMMA A RIMINI DAL 5 AL 7 MARZO CHE SI PREANNUNCIA UN APPUNTAMENTO IMPERDIBILE PER SCOPRIRE TUTTE LE NOVITÀ DEDICATE ALLA MOBILITÀ ELETTRICA E ALLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA

Si avvicina l'appuntamento con la nuova edizione di KEY - The Energy Transition Expo, la manifestazione di IEG (Italian Exhibition Group) sulla transizione e l'efficienza energetica, in programma dal 5 al 7 marzo 2025 alla Fiera di Rimini. Il numero di brand espositori è previsto in aumento di oltre il 20% ma questo non è l'unico indicatore che fa comprendere la crescita e il consolidamento di questo evento. Con oltre 90mila mq di superficie espositiva lorda, il nuovo layout di KEY prevede infatti per la prima volta l'apertura dell'ingresso Ovest in aggiunta agli Ingressi Sud ed Est. Sarà anche riorganizzata l'articolazione dei padiglioni, 20 in totale rispetto ai 16 dell'edizione 2024, equamente distribuiti lungo le ali Est e Ovest del quartiere fieristico. I sette settori merceologici, riservati a solare e fotovoltaico, eolico, idrogeno, energy storage, efficienza energetica, mobilità elettrica e città sostenibili, sono tutti confermati, affiancati da spazi speciali dedicati a progetti trasversali, al networking, all'innovazione e alla formazione. Questa nuova configurazione traccia un percorso espositivo definito attraverso le aree tematiche, ben delineate, ma allo stesso tempo connesse fra loro, per massimizzare le sinergie esistenti e migliorare l'esperienza della visita. La mobilità elettrica si conferma anche quest'anno tra i settori trainanti della manifestazione: «In un'ottica di sinergia fra le tecnologie che devono collaborare per spingere la transizione energetica, la mobilità elettrica è un tassello fondamentale,

che consideriamo un indispensabile sistema di efficientamento del trasporto, soprattutto nell'ambito di quello privato» spiega Christian Previati, exhibition manager dell'evento. «L'e-mobility è un racconto su cui ci siamo concentrati perché, nella nostra percezione, oggi rappresenta la soluzione più efficiente e più naturale da sviluppare, oltre a presentare numerosi anelli di congiunzione con gli altri settori abbracciati da KEY e con tutte le altre tecnologie che interessano la transizione. Sicuramente l'e-mobility non è l'unica soluzione utile alla transizione dei trasporti, ma è quella che al momento ha più punti in comune con l'offerta complessiva del nostro evento fieristico. In quest'ottica va ad inserirsi perfettamente in un percorso più ampio apportando il suo contributo».

Un layout tutto nuovo

Per l'edizione 2025 di KEY - The Energy Transition Expo è stato riprogettato interamente il layout espositivo, un processo molto complesso ma necessario per allargare l'evento includendo ben quattro nuovi padiglioni. La fiera passa così dai 16 impegnati nel 2024 a un totale di 20, scommettendo su un layout completamente nuovo, ridisegnato in maniera più bilanciata, con un peso di brand e di espositori assolutamente equilibrato in entrambe le ali della Fiera. Il tutto è studiato in modo da massimizzare le sinergie tra i segmenti

LA MAPPA DELLA MANIFESTAZIONE

Con oltre 90mila mq di superficie espositiva lorda, il nuovo layout di KEY prevede per la prima volta l'apertura dell'ingresso Ovest in aggiunta agli Ingressi Sud ed Est. Riorganizzata anche l'articolazione dei padiglioni, 20 in totale rispetto ai 16 dell'edizione 2024, equamente distribuiti lungo le ali Est e Ovest del quartiere fieristico. I sette settori merceologici, riservati a solare e fotovoltaico, eolico, idrogeno, energy storage, efficienza energetica, mobilità elettrica e città sostenibili, sono tutti confermati, affiancati da spazi speciali dedicati a progetti trasversali, al networking, all'innovazione e alla formazione. La nuova configurazione ha l'obiettivo di tracciare un percorso espositivo definito attraverso le sette aree tematiche, ben delineate, ma allo stesso tempo connesse fra loro, per massimizzare le sinergie esistenti e migliorare l'esperienza della visita. Inoltre, la varietà dei settori rappresentati a KEY permetterà di creare specifici percorsi con approfondimenti personalizzati.



di mercato più vicini tra loro e mantenendo, al tempo stesso, una forte identità per ogni singola area tematica. Questa rivoluzione radicale ha consentito un comparto espositivo più efficace nel gestire le varie categorie e per il futuro consentirà all'evento di crescere in maniera organica. Fra le novità del layout di KEY25 vi sono inoltre il potenziamento dell'area riservata all'idrogeno e Su.port – Sustainable Ports for Energy Transition, il focus espositivo che sarà inaugurato a KEY25 e dedicato all'elettrificazione delle banchine portuali, per promuovere la sostenibilità nei porti e accelerare lo sviluppo dell'eolico off-shore, in particolare per le soluzioni floating, ovvero i parchi eolici galleggianti.

Un ricco programma di convegni

Nel palinsesto definito dal Comitato Tecnico Scientifico, la presentazione di studi, ricerche e osservatori, ma anche incontri, convegni e dibattiti su presente e futuro dell'energia, con l'obiettivo di accelerare il percorso di decarbonizzazione. Particolarmente interessante per il settore e-mobility è il tema relativo alla transizione elettrica della mobilità. Tra gli argomenti trattati: tecnologie esistenti e trend di adozione, infrastruttura pubblica lungo la rete stradale e autostradale e infrastruttura privata, focus sui settori hard-to-abate come il trasporto pesante su gomma di media e lunga percorrenza, il trasporto marittimo e quello aereo. Il palinsesto di KEY25 si propone di affrontare l'ampio tema della transizione della mobilità, approcciando l'argomento da più punti di vista, con panel e convegni alla presenza di Istituzioni, imprese e associazioni del settore. KEY sarà, inoltre, una delle tappe del roadshow dell'Osservatorio sulle trasformazioni dell'Ecosistema Automotive. Inoltre nella prima giornata di manifestazione, mercoledì 5 marzo 2025, tornerà come ogni anno a KEY il ForumTech dell'associazione Italia Solare, l'appuntamento che riunisce esperti del settore, ricercatori, accademici e professionisti per discutere le novità e le tendenze future nel campo del fotovoltaico ed esplorare ultime tecnologie, materiali innovativi e soluzioni avanzate per migliorare l'efficienza e l'integrazione del fotovoltaico nelle infrastrutture esistenti.



LEGENDA

- PAD A1: SUSTAINABLE CITY
- PAD A3: EMOBILITY EXPO
- PAD A5: ENERGY EFFICIENCY EXPO
- PAD B1: WIND EXPO FOR MED
- PAD B5; D5: KEY STORAGE EXPO
- PAD C3, D1, D3: SOLAR EXPO E CONFERENCE

● PAD. A1

● STAND 220

SIEMENS

Una gamma completa di soluzioni per l'ottimizzazione del consumo energetico

A KEY 2025, Siemens si conferma partner tecnologico di riferimento per le rinnovabili, con soluzioni complete per l'elettrificazione delle reti, gli impianti fotovoltaici e a idrogeno, i sistemi di accumulo energetico (Bess). Lo stand Siemens ospita soluzioni per progetti di energia rinnovabile, dai quadri elettrici blue GIS SF6-free, al dispositivo Sentron ECPD, all'offerta IoT SaaS Electrification X, fino a innovative soluzioni di ricarica ad alta potenza per la mobilità elettrica. I servizi digitali, IoT e di cybersecurity garantiscono monitoraggio, controllo e ottimizzazione della rete, mantenendo elevati standard di sicurezza e continuità di servizio attraverso manutenzione predittiva e preventiva.

Lo spazio espositivo fornirà l'occasione anche per raccontare i numerosi progetti di elettrificazione della mobilità di Siemens. Per citarne alcuni: 73 punti di ricarica Sicharge UC che Siemens sta implementando per i depositi di autobus di Autolinee Toscane, garantendo operazioni efficienti e affidabili e l'equipaggiamento di oltre 120 aree di servizio IPlanet con infrastrutture di ricarica avanzate e sistemi di integrazione di energie rinnovabili.



● PAD. A3

● STAND 110

ORBIS

L'offerta si allarga grazie a un nuovo ev-charger in DC

Alla prossima edizione della fiera KEY di Rimini, Orbis presenterà in anteprima alcune soluzioni innovative per la mobilità sostenibile, rivoluzionando l'esperienza di ricarica dei veicoli elettrici. Viaris Combi+ porta un'esperienza sempre più user-friendly grazie a uno schermo TFT integrato, che permette di monitorare la ricarica direttamente dal dispositivo, in alternativa all'uso dell'app. Viaris City+ integra il sistema di pagamento con terminale POS di ultima generazione, eliminando la necessità di piattaforme aggiuntive. Compatibile con l'intera gamma Viaris, il sistema di pagamento è pensato per semplificare le operazioni di ricarica. Viaris Lander Plus è la nuova generazione di stazioni di ricarica fast charge in DC. Con potenze di 120 kW, 160 kW e 240 kW, permette di ricaricare fino a 3 veicoli contemporaneamente (se presente anche l'uscita in AC), in un periodo di tempo compreso tra 4 e 15 minuti. Dotata di tutte le tecnologie per far vivere al meglio l'esperienza di ricarica, è adatta a qualsiasi tipo di impiego, dal privato al pubblico, offrendo versatilità e prestazioni superiori.



LA COLONNINA VIARIS LANDER PLUS E LA WALL BOX VIARIS COMBI+

PAD. A3 STAND 111
PAD. B5 STAND 135

NIDEC CONVERSION

Focus su ricarica ad alta potenza e storage

Per la prima volta Nidec Conversion sarà presente tra i player di Key 2025, l'evento europeo dedicato alle tecnologie della transizione energetica, a dimostrazione dell'impegno dell'azienda per rafforzare sempre di più questo mercato, che considera come uno dei driver principali nel percorso volto a una maggiore sostenibilità globale. Nidec Conversion, tra i leader nelle soluzioni di Power Conversion, offre sistemi elettrici completi e personalizzati per l'efficiamento energetico, massimizzando l'uso delle fonti di rinnovabile per una fornitura di energia stabile e pulita per le sue stazioni di ricarica. In Italia, Nidec Conversion è attiva con cinque stabilimenti, distribuiti tra Milano-Cinisello Balsamo, Montebello Vicentino, Monfalcone,

Salerno e Genova. Opera nei mercati dell'energia (tradizionali e rinnovabili), nell'automotive e la mobilità elettrica, con focus su DC e Ultrafast con e senza batterie. La presenza di

Nidec alla tre giorni è prevista su due stand, sia presso il padiglione A3, stand 111, sia presso il padiglione B5, stand 135 settore Storage. Nello specifico, lo stand 111 sarà dedicato proprio alla gamma di prodotti di e-mobility, incluso il nuovo DirectPower Split; mentre il secondo avrà un focus sul settore del BESS, ovvero Battery Energy Storage System.

LE COLONNINE HPC DIRECTPOWER SPLIT



PAD. A3 STAND 207

ELECTRIEASE

Una piattaforma proprietaria per semplificare le operazioni

ElectriEASE parteciperà a KEY 2025 per presentare la sua piattaforma SaaS progettata per semplificare e ottimizzare le operazioni di e-mobility. Grazie alla sua natura hardware agnostic e scalabile, la soluzione si adatta a tutte le esigenze degli stakeholder del settore: dai Cpo agli Emsp, fino alle flotte aziendali.

La piattaforma 100% italiana consente di centralizzare la gestione, facilitando operazioni come il monitoraggio delle stazioni, la gestione dei pagamenti e la fatturazione, rendendo la mobilità elettrica più accessibile e gestibile. ElectriEASE si distingue per la capacità di integrare tecnologie diverse senza barriere, supportando la crescita e l'efficienza delle infrastrutture. Visita ElectriEASE al Padiglione A3, Stand 207, per scoprire come si può rendere la mobilità elettrica più semplice, connessa e scalabile.



LA PIATTAFORMA SAAS

PAD. A3 STAND 134

VELTIUM

Innovazione al servizio della mobilità elettrica

Veltium sarà presente con uno stand dedicato a KEY 2025, la fiera di riferimento per il settore della mobilità elettrica in Italia. Presso lo stand presenterà, per la prima volta in Italia, le sue due linee di soluzioni di ricarica, Lite e Point, progettate per rivoluzionare l'esperienza di ricarica dei veicoli elettrici. Con una forte presenza nel mercato iberico, dove è uno dei principali attori in Spagna e Portogallo, Veltium ha deciso di entrare nel mercato italiano scegliendo KEY 2025 come vetrina per i suoi prodotti. Secondo l'azienda, tra le ragioni principali di questa scelta vi è la somiglianza tra questi mercati in termini di dinamiche e status quo. Già nei primi contatti commerciali, Veltium ha riscontrato un grande interesse, soprattutto per la gamma LITE, che fino allo scorso anno è stata venduta in Italia sotto il nome NEO attraverso un accordo commerciale, con diverse migliaia di unità installate nelle abitazioni italiane. Tra le novità spicca il nuovo caricabatterie intelligente POINT Dot, che combina un design compatto, facilità d'uso e tecnologia avanzata per la ricarica di opportunità in qualsiasi contesto, dalle aree commerciali agli spazi pubblici. Inoltre, Veltium presenterà le nuove funzionalità delle sue piattaforme software Dashboard LITE e Fleet-at-home, che offrono strumenti avanzati per la gestione dei dati di consumo energetico e l'ottimizzazione dei costi di ricarica in base alle fasce orarie. Veltium continua a scommettere sul futuro della mobilità sostenibile, offrendo soluzioni che uniscono innovazione, accessibilità e sostenibilità.



LA GAMMA DI EV-CHARGER

PAD. A3 STAND 200

PHOENIX CONTACT

Uno sguardo al futuro dello standard CCS

In ambito "Green Energy" Phoenix Contact non si tira certo indietro e, forte della sua esperienza in ambito e-mobility, partecipa alla fiera KEY 2025 con nuove proposte innovative. Tutte le novità più interessanti di Phoenix Contact in ambito e-mobility sono esposte allo stand 200 - Pad. A3, dove i visitatori potranno trovare i cavi di ricarica CCS 2 di nuova generazione, l'evoluzione delle prese veicolo universali CCS, con correnti nominali fino a 375 A e, come punta di diamante tra le novità in mostra, i nuovi cavi di ricarica HPC CCS2, che permettono di effettuare ricariche ultra rapide in accordo agli standard internazionali fino ad 800 A. Anche i visitatori più esigenti apprezzeranno le caratteristiche e la qualità costruttiva di questo nuovo cavo di ricarica HPC CCS2, ad alta potenza della serie CHARX. Basato su un sistema di raffreddamento a liquido passivo con una miscela di acqua e glicole, garantisce elevate prestazioni e sicurezza, estrema affidabilità

e costi di esercizio contenuti. L'incremento delle potenze di ricarica è una tendenza che interessa anche le prese veicolo CCS. Grazie a Phoenix Contact, ora è possibile sfruttare appieno le ricariche HPC sui veicoli, grazie alle prese veicolo universali da 375 A, sviluppate in conformità agli standard IEC e ai rigorosi standard automotive IATF 16949. Possono essere impiegate in qualsiasi tipo di mezzo perché vantano un grado di protezione complessivo IP67, che sulla parte frontale raggiunge l'IP6K6K e IP6K9K per resistere anche alla polvere ed a getti d'acqua ad alta pressione. A completamento della proposta E-mobility targata Phoenix Contact, saranno in mostra anche i controllori modulari CHARX per la ricarica Modo 3, caratterizzati da un design compatto e da un'estrema flessibilità applicativa. Saranno proposte molte novità sulle funzionalità integrate, come la gestione da remoto via VPN e la connessione Wifi.



I NUOVI CONNETTORI CHARX PER LA RICARICA AD ALTA POTENZA

PAD. A3 STAND 220

PLUS EV-CHARGE

Wall box con display da 7 pollici

Plus Ev-charge presenta a KEY la nuova wall box W780Evo. Il dispositivo è caratterizzato da un design minimal con scocca in acciaio Inox e la presenza di un display Lcd da 7 pollici che supporta la ricarica tramite Live QRcode, oltre a prevedere la predisposizione per il Pos dedicato ai pagamenti. La wall box è disponibile in versione monofase fino a 7,4 kW e trifase con potenza fino a 22 kW. Può integrare uno o due connettori di Tipo 2 sia con presa sia con cavo fisso per facilitare le operazioni di ricarica. La configurazione può essere effettuata tramite app dedicata, mentre l'hardware supporta il protocollo OCPP 2.0.1 per la gestione di infrastrutture con più charging point ed è predisposto per l'integrazione dello standard Plug & Charge.

LA NUOVA WALL BOX W780EVO



PAD. A3

STAND 224

CIRCONTROL

Nuove soluzioni Hpc e upgrade per la gamma eHome

Circontrol presenta importanti innovazioni a Key Energy con un focus particolare sulle esigenze del mercato italiano. L'azienda ha infatti posto particolare attenzione alla conformità con il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). A tal proposito, Circontrol introduce una linea completamente nuova di prodotti, tra cui una colonnina Hpc con una potenza che varia da 320 kW a 400 kW e uno schermo touch da 32".

Questo nuovo ev-charger rappresenta un vero passo avanti nel catalogo di Circontrol. Inoltre, proseguendo con i prodotti conformi al PNRR, l'azienda presenta a Key Energy il nuovo

Raption Compact 90, disponibile in due modelli: uno con due connettori CCS in grado di erogare 90 kW per la ricarica di un singolo veicolo o 45 kW ciascuno per la ricarica simultanea di due veicoli elettrici. L'altro modello è dotato di due connettori CCS e una presa Tipo 2, che consente la ricarica simultaneamente tre veicoli elettrici. Oltre a questa flessibilità, mantiene tutte le caratteristiche della nota serie Raption Compact. Circontrol presenta anche diverse novità nella sua gamma di prodotti AC, con importanti miglioramenti sul suo posto di ricarica AC eVolve Smart, che ora vanta uno schermo nuovo per migliorare l'esperienza dell'utente. Inoltre, la stazione di ricarica residenziale eHome 5 di Circontrol presenta aggiornamenti significativi attraverso la sua app mobile. Ora è possibile utilizzarla anche senza connessione internet, feature particolarmente utile in ambienti dove è difficile avere una connessione WiFi o anche 4G.

LA NUOVA COLONNINA
RAPTION COMPACT 90
E LA WALL BOX EHOME 5



PAD. A3

STAND 235

ZAPTEC

5 anni di garanzia e integrazione con fotovoltaico

Uno dei principali punti di forza dell'azienda norvegese nel mercato europeo è la garanzia di 5 anni sul prodotto. In particolare, in occasione dell'evento di Rimini, verrà presentato il nuovissimo caricatore Zaptec Go 2, ideale per la ricarica domestica, con integrazione dell'energia solare. Zaptec Pro invece è adatto alle grandi aree di parcheggio e distribuisce dinamicamente l'energia disponibile a tutte le stazioni di ricarica, passando automaticamente dalla ricarica monofase a quella trifase e viceversa, consentendo di avere sempre energia disponibile per la ricarica. Il tutto sarà gestito tramite l'intuitiva App e il portale di Zaptec. I caricatori Zaptec sono pronti per il futuro, anche per la ricarica bidirezionale, ma un aspetto fondamentale, e uno dei migliori riscontri che riconoscono gli installatori di tutta Europa, è il risparmio di tempo per l'installazione.



LA WALL BOX
ZAPTEC PRO

AZZURRO

SOLUZIONI INNOVATIVE PER LA
TUA INDIPENDENZA ENERGETICA

STAZIONI DI RICARICA



Commerciale



Industriale

- » Compatibili con tutti i veicoli elettrici
- » Ricarica rapida
- » Installazione e riparazione semplici
- » Attivazione con RFID/APP/Plug & Play (password)
- » Montaggio a parete oppure a terra (optional)



PAD. A3

STAND 300

DKC

Innovazione e formazione

Il Gruppo DKC, eccellenza italiana riconosciuta a livello internazionale, si distingue per la progettazione di soluzioni avanzate nei settori elettrotecnico, automazione industriale ed e-mobility. Alla fiera KEY sarà protagonista al Padiglione A3, Stand 300, con una gamma di servizi e soluzioni integrate interamente Made in Italy. L'offerta include innovazioni per l'efficienza energetica, dai sistemi di accumulo per residenziale e terziario alla ricarica di veicoli elettrici. Grande novità di quest'anno è l'introduzione di momenti formativi: partendo dal portale Energy, DKC guiderà i visitatori alla scoperta dei prodotti esposti, con particolare attenzione alle soluzioni per ricarica e accumulo. Inoltre, in partnership con KEY, si terrà un evento dedicato al tema della sicurezza nella ricarica dei veicoli elettrici.



LA COLONNINA
ECHARGER DOUBLE

PAD. A3

STAND 325

MENNEKES

Soluzioni per la ricarica professionale

Mennekes si conferma tra i protagonisti di KEY con uno stand interamente dedicato alla sostenibilità attraverso la mobilità elettrica: allo stand saranno esposte tutte le soluzioni di ricarica per auto elettriche del produttore tedesco. Tra le novità, ci sarà la nuovissima Amtron 4Business 700: una wall box per la ricarica professionale che si distingue per il design, l'alta qualità dei materiali e delle performance, per una tecnologia innovativa che la rende adatta a numerosi casi d'impiego, per la



LA WALLBOX
AMTRON 4YOU

personalizzazione e per la gestione tramite app per installatori e utenti finali. Al suo fianco, la linea per la ricarica privata Amtron 4You e la già affermata Linea Professional. Un'attenzione particolare sarà dedicata ai servizi di gestione e pagamento delle ricariche, per offrire un'esperienza completa con delle integrazioni ormai essenziali. Il Team EV sarà disponibile allo stand per illustrare i prodotti, rispondere alle domande e incontrare ospiti e partner.

PAD. A3

STAND 500

UAU

Destination charger e customer experience

UAU, nuovo operatore nel settore delle infrastrutture di ricarica elettrica, si distingue nel panorama italiano con una missione chiara e ambiziosa: rendere la ricarica più accessibile, capillare ed efficiente. A differenza di altri player, focalizzati sulla produzione e vendita di energia o automobili, UAU nasce come rete indipendente, dedicata esclusivamente all'offerta di un servizio di ricarica intuitivo e orientato alle esigenze degli utenti. Le tre società fondatrici (E-Shore, GASGAS ed EnerMia) portano in dote 1.000 punti di ricarica installati e un portafoglio di altri 4mila già contrattualizzati, tra cui 2,4mila in sei regioni del Sud grazie al bando aggiudicato da Poste Italiane. L'obiettivo al 2030 è quello di raggiungere 10mila punti di ricarica, consolidando UAU tra i principali operatori indipendenti in Italia. La priorità del Cpo sarà puntare sui destination charger, ovvero infrastrutture posizionate in luoghi dove le persone trascorrono del tempo, come parcheggi gestiti, centri commerciali o grandi strutture di ospitalità.

IL TEAM DI UAU



Questa strategia consentirà alla società di adattare il tipo di ricarica ai tempi di sosta previsti, offrendo soluzioni che spaziano da quick a fast e ultrafast. In occasione di Key Energy, UAU presenterà il suo nuovo brand dedicato alle infrastrutture di ricarica pubblica, pensato per offrire un'esperienza di ricarica ancora più accessibile e intuitiva. Grazie all'App proprietaria, gli utenti potranno individuare e utilizzare le colonnine con semplicità, sfruttando funzionalità avanzate per una gestione più smart della ricarica. Tutte le colonnine saranno brandizzate con il nuovo marchio, creando una rete immediatamente riconoscibile e capillare sul territorio.

PAD. A3

STAND 320

FORTECH

Una piattaforma per controllare la rete di pagamento

Fortech torna a Key - The Energy Transition Expo con le sue soluzioni per semplificare il pagamento della ricarica elettrica. Oltre a OP-Tcompact ed e-smartOPT, i terminali che accettano carte di credito, carte petrolifere, mobile payment e contactless, senza obbligo di registrazione ad app, allo stand 320, padiglione A3, sarà possibile anche scoprire le novità. Le più

attese sono senza dubbio la piattaforma e-MSP, progettata per centralizzare il controllo della rete di pagamento, il QRcode Live che permette di esportare la sessione avviata e monitorarla anche non presidiando la ricarica e infine le carte Fleet, per ottimizzare i costi di aziende e utenti. Novità che vanno a integrare una suite completa per la gestione avanzata delle aree di ricarica con: assistenza remota, automazione di fatturazione elettronica e corrispettivi telematici. Con il suo approccio platform agnostic, Fortech elimina i vincoli tecnologici, offrendo un unico interlocutore per un'EV charge più semplice, efficiente e conforme alle normative.



IL POS OPTCOMPACT

PAD. A3

STAND 400

SCAME

I vantaggi del software Eleva

Scame Parre conferma la propria presenza anche all'edizione 2025 di KEY - The Energy Transition Expo. Lo fa tramite uno spazio espositivo rinnovato, dedicato ad un'offerta più che mai ampia di soluzioni per la mobilità elettrica, con tante novità sia per quanto riguarda AC sia in DC. Una gamma completa di wall box e stazioni progettati e realizzati da SCAME in Italia, ma non solo: la grande protagonista di questa edizione sarà Eleva la nuova piattaforma per la gestione di infrastrutture di ricarica multi sito, realizzata per supportare energy manager, fleet manager, amministratori di condominio e tutte quelle figure professionali che si trovano a dover gestire quotidianamente il tema della transizione energetica, di cui la mobilità elettrica costituisce una componente importante.

LA WALL BOX BE-W (2.0)



PAD. A3

STAND 510

AUTEL

Massima flessibilità per la ricarica di camion e flotte

Autel presenta l'MCS Dispenser II, una soluzione avanzata per la ricarica dei veicoli elettrici pesanti, progettata per supportare sia la tecnologia Megawatt Charging System (MCS) sia il consolidato standard CCS. L'integrazione di entrambi i connettori in un'unica infrastruttura offre massima flessibilità operativa, permettendo agli operatori di adattarsi alle diverse esigenze della transizione energetica senza dover scegliere tra le due tecnologie. Grazie al nuovo sistema di gestione cavi, l'utilizzo diventa più agevole, migliorando l'operatività anche nei contesti di ricarica più esigenti. Il bilanciamento intelligente del carico ottimizza l'uso dell'energia, distribuendola in modo dinamico per garantire efficienza e ridurre i costi di rete. Il design modulare consente scalabilità, permettendo di espandere l'infrastruttura in base alla crescita della domanda. La gestione termica avanzata e le soluzioni di sicurezza integrate assicurano prestazioni affidabili, riducendo il rischio di surriscaldamento e garantendo la continuità operativa anche nelle condizioni di utilizzo più intense. L'MCS Dispenser II si

presenta come una soluzione versatile e pronta per il futuro della ricarica ad alta potenza. Tra le novità presenti a KEY anche il MaxiCharger DH480, sviluppato per rispondere alla crescente necessità di ricarica ultra-rapida in aree urbane, depositi di flotte e stazioni autostradali. Il suo design All-in-One riduce l'ingombro e semplifica l'installazione, offrendo un'infrastruttura ottimizzata per la massima efficienza operativa. Con fino a quattro uscite di ricarica simultanee, il DH480 riduce i tempi di attesa e massimizza la distribuzione dell'energia. Il sistema di gestione intelligente dell'energia regola dinamicamente la potenza erogata, garantendo ottimizzazione dei costi operativi e un utilizzo efficiente della rete. Il design modulare consente aggiornamenti tecnologici e manutenzione semplificata, offrendo agli operatori la possibilità di adattarsi a future evoluzioni senza necessità di sostituire l'infrastruttura esistente. Grazie alla sua affidabilità operativa, il DH480 è una scelta strategica per chi cerca una soluzione scalabile e performante.

LA GAMMA DI EV CHARGER



PAD. A5

STAND 120

TSG GROUP

Soluzioni modulari per supportare lo sviluppo dell'e-mobility

Con un approccio integrato che abbraccia fotovoltaico, mobilità elettrica e sistemi di accumulo, TSG Group guida la transizione energetica in Europa, offrendo soluzioni innovative, scalabili per diversi settori e clienti, progettate per garantire affidabilità, efficienza, flessibilità e sicurezza. Il suo obiettivo è supportare le aziende nell'affrontare le sfide energetiche di oggi e di domani. Grazie a una rete capillare di installatori in tutta Italia e a un help desk dedicato, TSG collabora con i clienti come fornitore privilegiato, anche come General Contractor, e garantisce interventi rapidi e puntuali, soddisfacendo le esigenze delle aziende che desiderano adeguare i propri impianti nei tempi richiesti. A KEY 2025, TSG sarà presente all'interno dello stand di SKY-NRG, parte del Gruppo TSG, per presentare strumenti e servizi dedicati a Cpo e altri operatori che sviluppano la rete di ricarica pubblica, al piano di Transizione 5.0 e ai BESS. Attraverso consulenze personalizzate, aiuteranno le aziende a digitalizzarsi e ridurre i consumi energetici e il proprio impatto ambientale, promuovendo un futuro più sostenibile.



circontrol

NEW Sonic 400

DA 320 A 400 kW



Scopri le nuove stazioni di ricarica fast e super-fast di Circontrol conformi al PNRR

Scopri di
più qui:



PAD. B1

STAND 227/327

EDISON NEXT

Una piattaforma per sostenere la decarbonizzazione



A Rimini, Edison Next porta la sua piattaforma di soluzioni integrate, innovative ed efficienti con cui è in grado di affiancare aziende, pubbliche amministrazioni e territori nel loro percorso di decarbonizzazione e transizione ecologica. Nell'ambito dei trasporti, uno dei settori chiave in cui intervenire per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e decarbonizzazione nazionali ed europei, è in grado di mettere in campo tutti e tre i vettori: elettrico, biometano e idrogeno. In particolare, per sviluppare la mobilità elettrica e colmare le differenze geografiche

nella distribuzione dei punti di ricarica pubblici, è impegnata nella loro diffusione sul territorio attraverso l'installazione di punti di ricarica fast e ultrafast. Inoltre, sostiene le aziende nella riconversione delle proprie flotte all'elettrico proponendo soluzioni flessibili per la ricarica e occupandosi, non solo della progettazione e installazione dell'infrastruttura, ma anche della sua manutenzione e gestione.

PAD. B5

STAND 321

LA WALL BOX VEC04



VISSMANN

Una gamma che punta su innovazione e sostenibilità

A KEY 2025 Viessmann invita a scoprire un mondo di innovazioni per l'efficienza energetica a KEY 2025, per trasformare gli edifici in modelli di sostenibilità e autonomia energetica. L'azienda presenta le sue soluzioni integrate per abitazioni, aziende e industrie, con un focus sul "full electric" e l'integrazione intelligente dei sistemi. Un'esperienza immersiva nella casa "powered by Viessmann": sarà possibile visitare il modello reale di edificio "Powered by Viessmann", dove le soluzioni per riscaldamento, climatizzazione e produzione di acqua calda sanitaria lavorano in sinergia, alimentate dall'energia autoprodotta grazie al fotovoltaico. La gestione tramite la piattaforma digitale Viessmann One Base è in grado di ottimizzare i flussi energetici, massimizzando l'autonomia dell'edificio. Il cuore del sistema integrato Viessmann è costituito dai moduli fotovoltaici Vitovolt, insieme a

inverter e batterie di accumulo. Grazie all'energia elettrica autoprodotta, è possibile alimentare tutte le tecnologie connesse: la pompa di calore Vitocal per riscaldamento e raffrescamento, lo scaldacqua Vitocal 262-A, il climatizzatore Vitoclima e la wall box VEC04 Smart per ricaricare l'auto elettrica. Anche per le aziende, Viessmann offre impianti fotovoltaici di alta efficienza, con inverter e sistemi di accumulo per l'autoconsumo in grado di supportare capacità fino a 200 kWh. Nel caso delle aziende, l'energia autoprodotta con il fotovoltaico è utilizzata in autoconsumo per alimentare impianti di climatizzazione e riscaldamento Viessmann di alta potenza, consente di ridurre significativamente i costi di gestione. Inoltre, per il settore industriale, sono presenti tecnologie avanzate come il generatore di vapore Vitomax HS full electric e il cogeneratore Vitobloc, con bruciatore a idrogeno al 100%.

PAD. C3

STAND 100

K2 SYSTEMS

Pensiline fotovoltaiche modulari per le stazioni di ricarica

Focus su sistemi di montaggio per tetti piani, strutture fisse, impianti a terra e, relativamente all'e-mobility, soluzioni di montaggio per Carport fotovoltaici. K2 Systems, specializzata nello sviluppo e nella commercializzazione di sistemi di montaggio per il fotovoltaico, espone a Rimini soluzioni innovative per il montaggio di impianti fotovoltaici, con particolare attenzione a strutture fisse, Carport, installazioni su tetto piano e sistemi per impianti a terra, tutti progettati per rispondere alle diverse esigenze di installazione. Le strutture proposte garantiscono elevate prestazioni, resistenza e facilità di installazione. Il team italiano di K2 illustrerà anche un'ampia gamma di soluzioni digitali per semplificare la progettazione e la gestione dei progetti fotovoltaici. In fiera sono a disposizione del pubblico gli esperti dell'azienda, che consentiranno di conoscere al meglio le ultime innovazioni della casa e scoprire come ottimizzare l'efficienza degli impianti. Sarà inoltre l'occasione per avviare nuovi progetti nel settore delle energie rinnovabili.



IL CARPORT CON FOTOVOLTAICO DI K2 SYSTEM

PAD. D1

STAND 210

ESAVING

Strumenti per supportare e agevolare gli installatori

ESaving presenta a KEY le soluzioni selezionate per accompagnare le aziende installatrici, ma anche le amministrazioni pubbliche ed i privati cittadini, verso la transizione energetica. Quest'anno il focus sarà il Piano Transizione 5.0: saranno dedicati alcuni speech che riassumono le ultime novità della normativa e la presentazione dei prodotti idonei scelti da Esaving. Saranno esposti l'innovativo modulo bifacciale 3SUN B60 LE da 625W, il modulo monocristallino da 450W di Eurener ed il prestante Solid Framed da 505W di Solitek, scelti per l'alta innovazione tecnologica, l'efficienza, ma anche per l'affidabilità finanziaria che questi produttori garantiscono. Inoltre, l'azienda darà spazio alla presentazione di un'innovativa piattaforma di finanza agevolata, che renderà disponibile durante l'evento fieristico per ricer-

care in autonomia incentivi e bandi per tutto il settore delle energie rinnovabili, inclusi gli aiuti per lo sviluppo della mobilità elettrica. Obiettivo di ESaving è sfruttare il proprio stand affinché diventi un'occasione di incontro dove trovare e provare prodotti e soluzioni che agevolino l'attività quotidiana dei propri clienti, con un team pronto ad accoglierli e a supportarli.



PAD. D1

STAND 340

R GRUPPO

Un catalogo di soluzioni avanzate per l'e-mobility

R-Gruppo sarà presente a KEY 2025, l'evento di riferimento per le energie rinnovabili e la transizione energetica, per presentare, tra l'altro, le sue ultime innovazioni nel settore della ricarica elettrica.

Presso il Padiglione D1 – Stand 340, i visitatori potranno scoprire, in anteprima, la nuova Hpc Fast Adv Station (60-300 kW), una colonnina di ricarica ultraveloce progettata per garantire massima efficienza e rapidità, ideale per stazioni di servizio, aree urbane ad alto traffico e flotte aziendali. Verranno, inoltre, presentate le WallBox OneBlack 7.4 kW e WallBox Street 22 kW, soluzioni smart per la ricarica domestica e condominiale, dotate di piattaforme digitali per la gestione intelligente dell'energia. Con un mercato in forte espansione e una crescente attenzione verso la mobilità sostenibile, R-Gruppo si conferma tra i protagonisti della transizione energetica, offrendo soluzioni all'avanguardia per una rete di ricarica sempre più capillare ed efficiente.

LA NUOVA COLONNINA HPC FAST ADV STATION



PAD. D3

STAND 100

GROWATT

Una gamma completa di wall box in AC e DC

All'interno dello stand Growatt i visitatori potranno scoprire, oltre alle soluzioni di ultima generazione per il fotovoltaico, la gamma Growatt di ev-charger pensati per ogni tipo di installazione, commerciale e residenziale. Intelligenti, tecnologicamente avanzate e completamente gestibili da App, le soluzioni di ricarica Growatt sono pensate per integrarsi con ogni tipo di impianto fotovoltaico. Tra i modelli wall box e colonnine sono presenti la THOR 07AS-P | 07AS-S, soluzione monofase AC per installazioni residenziali. Di taglia superiore ideale per installazioni residenziali e commerciali è la wall box trifase AC THOR 11AS-P | 11AS-S | 22AS-P | 22AS-S. Sul fronte C&I invece Growatt propone THOR 40DS-P | 40DD-P - wall box DC a connettività completa, per installazioni commerciali/industriali e THOR 20DS-P,

stazione di ricarica in corrente continua (DC) a connettività completa, ideale per installazioni commerciali o grandi residenziali. Facilmente integrabile con le principali piattaforme di pagamento, ha il 4G integrato e consente la programmabilità e il monitoraggio totale dei costi e dei consumi attraverso l'App ShinePhone: funzionalità, prestazioni ed efficienza, tutto in pochi clic.



LA WALL BOX THOR 40DD-P

PAD. D3

STAND 240

ENERGY S.P.A

Nuovo sistema all in one per lo storage

Energy S.p.A., azienda padovana del Gruppo Energy, sarà tra i protagonisti di KEY 2025, un appuntamento imperdibile per incontrare progettisti, EPC e stakeholder interessati alle soluzioni innovative della gamma zeroCO2. Con una solida esperienza nei sistemi di accumulo per il settore C&I, presenterà una novità pensata per rispondere alle necessità di imprese e industrie con elevati consumi energetici e spazi limitati. Questo nuovo sistema all-in-one, con potenza e capacità raddoppiate rispetto al già noto XL Shell 100, mantiene comunque dimensioni contenute, risultando ideale per applicazioni outdoor e perfetto anche per installazioni in spazi ridotti, offrendo una versatilità superiore rispetto ad altre soluzioni sul mercato.

La gamma zeroCO2 XL di Energy include soluzioni flessibili e altamente configurabili, progettate per essere consegnate già pronte all'installazione. Ogni sistema viene collaudato in azienda prima dell'invio al cliente e l'installazione è seguita da un'attenta fase di pre-commissioning e commissioning, per garantire un avvio impeccabile e prestazioni ottimali. Con centinaia di sistemi XL già installati in Italia e all'estero, Energy si conferma un partner affidabile, forte dell'italianità dei suoi prodotti e di un supporto tecnico qualificato.

IL SISTEMA XL SHELL 100



PAD. D3

STAND 200

INGETEAM

I vantaggi della nuova Rapid 420

RAPID 420 è la soluzione di ricarica All-In-one modulare e ad alta potenza di Ingeteam con una potenza massima di 420kW che garantisce tempi di ricarica ultra-rapidi e la rende adatta a qualunque tipologia di veicolo e ad installazioni pubbliche ad alta densità di traffico. È un prodotto con elevata praticità d'uso e di elevata qualità. Può caricare 2 veicoli contemporaneamente e permette di distribuire la potenza in maniera asimmetrica tra le due prese, massimizzando la potenza in uscita. Dalla sua configurazione base pari a 240kW si può espandere la potenza di ricarica a step di 60kW, fino a raggiungere 420kW. L'ergonomia delle prese e dei comandi sono progettati per l'utilizzo in maniera semplice ed efficace anche per persone con disabilità; la completa estensione del cavo di ricarica (di default 5,6mt, estendibile a 10mt) è garantita dal C-Fly System, sistema di supporto cavi che supporta il peso del cavo stesso, senza che questo tocchi terra. Il display Full HD da 31,5" IK10 permette di visualizzare diverse informazioni, come stato della ricarica, immagini, video pubblicitari e/o istruzioni per utilizzare la colonnina. È compatibile con i sistemi di pagamento ed è dotata della luce di servizio e dei led indicativi a lato della colonnina per mostrare lo stato della presa di ricarica anche a lunga distanza. Include un sistema di rilevamento veicoli e di doppio modem per un'integrazione con il nostro sistema di Cloud Management.



LA COLONNINA HPC RAPID 420

PAD. D3

STAND 220

CHINT

Prodotti per accelerare la transizione energetica

Un'esperienza a 360 gradi che abbraccia la distribuzione in alta e media tensione, il fotovoltaico e la distribuzione in bassa tensione, per applicazioni in ambito residenziale e C&I. È questa la proposta che Chint Italia porterà a KEY 2025.

Il percorso espositivo inizia con un totem dedicato alla trasmissione e distribuzione dell'energia in alta tensione corredato da un modellino 3D del nuovo trasformatore da 750 kV con isolamento in olio naturale. Prosegue con l'esposizione di una cella di media tensione normalizzata, un quadro di parallelo per impianti fotovoltaici e un quadro per applicazioni residenziali. Fiore all'occhiello dell'edizione 2025 è la parete Smart IoT, che presenta un sistema integrato per il controllo remoto e il monitoraggio dell'energia in tempo reale. I visitatori potranno testare con mano il funzionamento dei nuovi interruttori motorizzati NB2-ZT e NB2LE-ZT, collegati al Gateway Connecta.

L'esposizione si completa con moduli fotovoltaici per il settore industriale e residenziale, inverter ibridi e soluzioni per la ricarica di veicoli elettrici. I visitatori più curiosi e interessati potranno partecipare a dei brevi seminari tecnici sui prodotti e le soluzioni Chint nell'apposita saletta dedicata alla formazione.



PAD. D3

STAND 420

SOLAREEDGE

Una soluzione per lo smart energy management

SolarEdge torna a Rimini presentando SolarEdge ONE, l'innovativa piattaforma di gestione energetica basata sull'IA, che porta l'ottimizzazione e l'efficienza verso nuovi livelli. SolarEdge ONE è progettato per gestire gli impianti fotovoltaici in modo intelligente, creando un piano energetico personalizzato che massimizza l'autoconsumo e il risparmio, ottimizza l'accumulo, estende la durata del backup ed è capace di adattarsi alle crescenti esigenze energetiche dell'impianto, oltre che all'integrazione di un numero sempre maggiore di dispositivi e asset energetici.

Il sistema SolarEdge ONE è pensato per integrare perfettamente dispositivi di terze parti, come pompe di calore e soprattutto caricabatterie per veicoli elettrici – e il numero dei dispositivi compatibili è in continua crescita.

IL DISPOSITIVO SOLAREEDGE ONE



PAD. D5

STAND 200

SENEC

Un concept completo per l'efficientamento energetico

Al Padiglione D5, Stand 200 della fiera KEY Rimini, SENEC presenterà, tra le altre, le sue diverse soluzioni per l'e-mobility, tutte caratterizzate da flessibilità d'uso, funzioni intelligenti e design compatto. Tra queste spicca la SENEC.Wallbox pro, che, se collegata con il sistema di accumulo SENEC.Home, permette di rifornire l'auto solo con l'energia prodotta gratuitamente dall'impianto fotovoltaico e di monitorare e gestire la ricarica da remoto tramite la SENEC.App. Monofase o trifase, può essere impostata con diverse potenze di carica (da 4,6 fino a 22 kW). Della gamma SENEC.Wallbox dpm, in fiera sarà esposta la SENEC.Wallbox dpm3, dotata di tecnologia RFID per l'utilizzo da parte di più utenti, di connessione wi-fi, bluetooth e 4G e di display touch screen. Se equipaggiata con il sensore Dynamic Power Management, regola la potenza di ricarica in base all'energia disponibile per evitare black-out. Permette il collegamento multiplo nella modalità master-slave e, grazie al protocollo OCPP, l'interfaccia con i principali software di gestione delle flotte.



LA GAMMA DI WALL BOX SENEC



Ricarica condominiale: prodotti più versatili per adattarsi a ogni contesto

LA RICARICA PRIVATA O AD ACCESSO CONDIVISO ALL'INTERNO DEI COMPLESSI RESIDENZIALI RIMANE UN TEMA COMPLICATO E INTERESSATO DA DIVERSE CRITICITÀ. MENTRE IN ITALIA LA POSSIBILITÀ DI INSTALLARE UNA WALL BOX, ANCHE ALL'INTERNO DEL PROPRIO GARAGE, È UN'OPPORTUNITÀ TUTT'ALTRO CHE SCONTATA. A LIVELLO EUROPEO LE ASSOCIAZIONI STANNO LAVORANDO PER OTTENERE NORMATIVE COMUNI CHE POSSANO TUTELARE CHI SCEGLIE L'ELETTRICO. INTANTO L'INDUSTRIA AMPLIA L'OFFERTA CON EV-CHARGER E SOLUZIONI PRONTE A RISPONDERE ALLE DIVERSE ESIGENZE

Per coloro che dispongono di un box privato all'interno di un condominio la possibilità di installare una wall box a uso privato è una pratica semplice solo in apparenza. Nonostante in passato l'argomento sia già stato trattato anche su queste pagine, la situazione nel nostro Paese rimane particolarmente complessa. Fatta eccezione per i casi, ancora molto rari, in cui ci sia una volontà comune e condivisa tra condomini particolarmente lungimiranti di procedere con l'installazione di stazioni di ricarica - e in questo caso subentrano service partner e installatori che si occupano di procedere con progetti chiavi in mano - per i singoli o per la minoranza dei residenti intenzionati a passare all'elettrico sfruttando i benefici della ricarica domestica il quadro generale presenta diverse criticità. Nonostante la domanda per questo tipo di procedura sia in costante crescita, la ricarica condominiale in Italia si scontra con diversi aspetti giuridici poco incoraggianti legati alle proprietà comuni ed esclusive, alla necessità di autorizzazioni e soprattutto al quorum richiesto dall'assemblea condominiale. L'articolo 17-quin-

quies del Decreto Legge 83/2012 prevede infatti che le opere per l'installazione di un'infrastruttura di ricarica condominiale debbano essere approvate in fase di assemblea in seconda convocazione con la maggioranza espressa dall'articolo 1136, comma 3 del Codice Civile. Inoltre l'installazione di colonnine rientra nell'ambito delle manutenzioni straordinarie: l'articolo 1135 del Codice civile impone a questo proposito la costituzione obbligatoria di un fondo speciale e l'assemblea dovrà deliberare la costituzione di un fondo speciale in mancanza del quale ogni decisione potrà essere annullata. Affinché sia possibile procedere con i lavori è necessario ottenere la maggioranza del voto degli intervenuti e un numero di voti che rappresenti almeno un terzo del valore dell'edificio. In caso contrario il condomino potrà procedere installando la wall box a proprie spese e gli altri condomini potranno godere dei vantaggi del lavoro effettuato concorrendo alle spese dell'opera in base ai millesimi di proprietà. Facile nella teoria, più complesso nella pratica: bisogna infatti tener conto dello stato in cui vertono gran parte degli edifici non recentissimi, in cui l'energia dei box

potrebbe essere fornita da un Pod condiviso e dove, per l'installazione di una wall box in sicurezza, è necessario sostituire le canaline esistenti oppure crearne di nuove e adattare un impianto obsoleto ai nuovi standard. Senza considerare, appunto, l'eventualità di un nuovo contatore o dei relativi meter per il conteggio dei kWh consumati. Tutto questo molto spesso comporta un investimento difficilmente sostenibile dal singolo. Nel caso in cui invece la stazione di ricarica si trovi all'interno di un box o auto rimessa privata e che l'installazione della stessa riguardi solo il proprietario dell'unità senza alcun intervento sulle parti comuni e sulla sicurezza o tenuta dell'impianto, il condomino può procedere senza il permesso dell'assemblea, ma è comunque tenuto ad avvisare l'amministratore che, in questo caso, dovrà garantire che l'installazione osservi tutte le norme di sicurezza previste e che non pregiudichi in alcun modo lo stato di salute delle parti comuni. Questo contesto trova riscontro presso complessi residenziali particolarmente recenti, in cui la fornitura energetica dei box è già legata al contatore privato del condomino e che quindi non prevede alcun intervento particolare. Fatto salvo che la presenza di più punti di ricarica all'interno di diverse autorimesse nel medesimo complesso residenziale potrebbe prevedere un aggiornamento del CPI (Codice prevenzione incendi). Quindi, se l'autorimessa è soggetta ai controlli dei Vigili del Fuoco, perché superiore ai 300mq come previsto dalla legge, in aggiunta agli estintori già presenti ne va installato uno ogni 5 punti di ricarica (in posizione segnalata e facilmente accessibile). Nel caso in cui la maggioranza dell'assemblea

deliberi l'installazione delle stazioni di ricarica è necessario stabilirne le regole di fruizione. Questo perché, nel caso in cui non ci fossero abbastanza punti di ricarica per tutti i condomini, oppure se l'utilizzo di tutte le stazioni comporta delle criticità in termini di consumo energetico con conseguenti sovraccarichi, la Legge prevede la necessità di stabilire dei turni, con tutte le possibili problematiche che questo comporta. Inoltre bisogna individuare un criterio e impiegare delle soluzioni che consentano di rendicontare l'utilizzo delle stazioni in modo che l'amministratore abbia la possibilità di addebitarne correttamente i costi. Infine, alle colonnine si applicano i divieti previsti per le innovazioni condominiali, che interessano eventuali modifiche materiali o funzionali volte al miglioramento delle parti comuni. L'installazione di stazioni di ricarica è vietata se pregiudica la stabilità o la sicurezza dell'edificio, se ne altera il decoro architettonico o se rendono altre parti comuni inservibili dall'uso o dal godimento anche di un solo residente. Anche da questo punto di vista è evidente come, per poter procedere, sia necessario poter contare sull'appoggio e sul buon senso di tutte le parti coinvolte. Una condizione che attualmente, quando si parla di auto elettriche, nella realtà dei fatti, è ancora molto rara e poco diffusa.

In Europa si invoca il "diritto alla ricarica"

Recentemente l'associazione Transport & Environment, che riunisce da oltre 30 anni un team di avvocati ed esperti in materia legislativa impegnati nel supportare la decarbonizza-

5 PRIORITÀ PER GARANTIRE LA RICARICA CONDOMINIALE A LIVELLO EUROPEO

RACCOMANDAZIONI DI TRANSPORT & ENVIRONMENT AGLI STATI MEMBRI:

1. Implementare un diritto chiaro e semplice alla ricarica nella legislazione nazionale, per proprietari e inquilini: dovrebbe essere sufficiente una notifica ai comproprietari, a meno che non vi siano motivi seri e legittimi per opporvisi, con un processo amministrativo semplificato.
2. Garantire che tutti i nuovi edifici e quelli ristrutturati siano completamente cablati per la ricarica: pre-cablare il 100% dei posti auto, adattare l'infrastruttura elettrica degli edifici e aggiornare il collegamento alla rete per equipaggiare tutti i posti auto, senza ritardare le richieste di connessione individuale.
3. Elaborare strategie nazionali per attrezzare gli edifici multifamiliari esistenti: gli Stati membri dovrebbero sviluppare strategie per pre-cablare i condomini esistenti e fissare obiettivi concreti per il 2035, in linea con la prevista diffusione locale dei veicoli elettrici.
4. Aiutare a finanziare l'installazione di cariche batterie negli edifici multifamiliari: gli Stati membri dovrebbero sovvenzionare l'acquisto e l'installazione dei punti di ricarica per incentivare i conducenti di Bev a dotarsi di un caricatore individuale e promuovere modelli di business innovativi che coprano i costi iniziali per equipaggiare tutti i posti auto.
5. Obbligare tutti i nuovi ev-charger a essere pronti per la bidirezionalità in tutti gli edifici: ciò consentirà ai conducenti di EV di ridurre la bolletta elettrica caricando durante le ore non di punta a prezzi bassi e vendendo l'energia immagazzinata nell'auto alla rete durante i picchi di domanda e prezzi elevati.

BTICINO

Soluzioni differenziate tra indoor e outdoor

Per un utilizzo prettamente domestico, BTicino include nella propria proposta Green'Up One, wall box in AC disponibile in due tagli di potenza – da 7,4 kW in monofase e da 22 kW in trifase – studiata per soddisfare diverse esigenze di installazione. Green'Up One, grazie alla struttura in policarbonato, può essere montata sia indoor sia outdoor; inoltre prevede la possibilità di essere montata a muro oppure a pavimento grazie all'apposito pillar. Il dispositivo integra un cavo di ricarica di Tipo 2 e il design dell'ev-charger è studiato per agevolare il riavvolgimento una volta terminata la ricarica. Green'Up One supporta la connettività via Bluetooth e può essere controllata tramite l'app gratuita Charger Control, scaricabile dai principali store digitali. Se invece le aree di parcheggio condominiali sono scoperte, la soluzione ideale è rappresentata dalle colonnine in metallo della stessa linea, più resistenti agli agenti atmosferici e alle intemperie. In monofase e in trifase, permettono la ricarica di 2 veicoli elettrici in contemporanea, oppure due E-Bike/monopattini/quadrilateri elettrici. Il mercato delle stazioni di ricarica nel privato in Italia è sotto osservazione. Secondo

LA WALLBOX GREEN UP ONE

Motus-E, nel 2024 la crescita delle installazioni è continuata a ritmi costanti, con più della metà delle nuove installazioni finalizzate ad uso domestico. Ci sono comunque ampi margini di miglioramento, specie per quanto riguarda le procedure di installazione: i nuovi bonus introdotti dal Governo lo scorso anno potranno contribuire a una spinta in questo settore.

IN SINTESI

- + Soluzione in AC con potenza fino a 22 kW
- + Scocca in policarbonato per box coperti oppure in metallo per esterni
- + Connettività bluetooth e gestione tramite app



CIRCONTROL

Una gamma completa per rispondere a diversi contesti condominiali

Nel contesto condominiale, soprattutto in Italia, si presentano due diversi scenari: i parcheggi con posti assegnati e quelli con posti non assegnati. eHome 5 di Circontrol è la soluzione di ricarica ideale per i parcheggi condominiali con posti assegnati. Questo ev-charger rappresenta la quinta evoluzione della famiglia eHome, ereditandone la comprovata affidabilità ma potenziandone le caratteristiche. Oltre ad avere la possibilità di scegliere o programmare diverse modalità di ricarica, eHome 5 offre un'app mobile che aiuta gli utenti ad autenticare, gestire e monitorare le proprie sessioni di ricarica. Inoltre, grazie al suo ultimo aggiornamento, può funzionare senza connessione Internet, caratteristica particolarmente utile in ambienti come i parcheggi sotterranei dove è difficile avere una connessione WiFi o addirittura 4G. Per i parcheggi condominiali con posti non assegnati, molto comuni in alcune città, i residenti possono installare ev-charger condivisi utilizzabili da tutti i residenti. In questo scenario, il caricabatterie semive-loce per veicoli elettrici eNext Park di Circontrol risulta una soluzione particolarmente adatta. È dotato di due connettori per caricabatterie ed è disponibile sia in configurazione monofase sia trifase. Inoltre, è compatibile con il Dynamic Load Management System che consente di bilanciare automaticamente la potenza disponibile evitando situazioni di blackout. Inoltre una piattaforma di gestione della ricarica è essenziale per queste installazioni, poiché consente una corretta gestione senza richiedere una conoscenza approfondita dei sistemi di ricarica dei veicoli elettrici. A questo proposito, entrambe le soluzioni sono compatibili con la piattaforma di gestione della ricarica Cosmos di Circontrol, che consente ai responsabili della manutenzione di monitorare l'intera infrastruttura di ricarica. La piattaforma consente inoltre l'aggiunta di nuovi caricabatterie per veicoli elettrici all'infrastruttura esistente.

IN SINTESI

- + Wall box eHome 5 in grado di funzionare senza connettività
- + Ev-charger eNext Park con funzione di bilanciamento dinamico del carico
- + Piattaforma Cosmos per rendicontare le ricariche e gestire l'infrastruttura



LA GAMMA DI EV-CHARGER CIRCONTROL

zione a livello europeo con attività di lobby e supporto alle istituzioni, ha pubblicato il documento: "Diritto alla ricarica: come garantire il rifornimento energetico in maniera semplice e accessibile all'interno dei condomini". Mentre l'installazione di una wall box è piuttosto semplice per chi vive in case unifamiliari, come spiegato sopra, può essere piuttosto complicata per chi vive in condominio. La Direttiva sulla Prestazione Energetica degli Edifici (approvata nell'aprile 2024) stabilisce alcuni obiettivi per l'installazione di ev-charger negli edifici con più di 3 posti auto. Tuttavia, le norme per gli edifici residenziali esistenti, e in particolare per i condomini, a livello europeo sono troppo vaghe e mancano di impianto normativo completo e dettagliato per garantire la ricarica privata in questo contesto. Data questa lacuna normativa, è fondamentale che gli Stati membri dell'UE vadano oltre il testo della Direttiva EPBD e tengano conto di un "diritto alla ricarica" che garantisca ai possessori di Ev che vivono in condominio la possibilità di installare una wall box a proprie spese nel loro posto auto privato.

T&E ha messo a confronto il quadro normativo in 6 Paesi: Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e Regno Unito per comprendere meglio le lacune e le priorità su cui concentrarsi per favorire la transizione elettrica. Assoluta priorità è quella di implementare un diritto chiaro e semplice alla ricarica nella legislazione nazionale, per proprietari e inquilini: dovrebbe

DKC

E.Charger: un'unica soluzione per ricarica privata e condominiale

DKC Energy, business unit del Gruppo DKC, propone E.Charger, il sistema di ricarica auto interamente realizzato in Italia, per soddisfare le esigenze di abitazioni private e complessi condominiali. E.Charger combina efficienza, tecnologia avanzata e semplicità d'uso per garantire una gestione ottimale della ricarica.

Per l'ambito domestico, E.Charger permette una gestione personalizzata tramite il Portale Energy in cloud, accessibile da qualsiasi dispositivo. È possibile configurare i parametri di ricarica, avviare o interrompere le sessioni, monitorare i consumi e calcolare i costi e i chilometri di autonomia del veicolo. L'installazione è semplice e veloce grazie al doppio sezionamento interno e alla protezione differenziale integrata, che eliminano la necessità di dispositivi aggiuntivi. Per i complessi condominiali, E.Charger offre una soluzione flessibile e affidabile, installabile sia in ambienti interni che esterni. Grazie al contatore MID integrato, consente di contabilizzare e certificare i consumi energetici per ciascun utente. Inoltre, le Card Rfid personalizzabili permettono agli abitanti del complesso di gestire e monitorare le proprie ricariche con precisione e trasparenza.

E.Charger è la scelta consolidata per chi cerca affidabilità e sostenibilità nella mobilità elettrica, sia per uso privato che condiviso.



LA WALL BOX E.CHARGER

IN SINTESI

- + Potale Energy Cloud per la gestione dell'infrastruttura
- + Contatore MID integrato
- + Soluzione made in Italy adatta all'installazione indoor e outdoor

ELECTRIEASE

Un sistema completo per gestione e pagamenti

La crescente diffusione dei veicoli elettrici sta spingendo i condomini a dotarsi di infrastrutture di ricarica efficienti anche nel 2025. Questa crescita di richieste di soluzioni condominiali è confermata anche da Alessandro Moroni durante la presentazione dei risultati dell'osservatorio TeA lo scorso 22 Gennaio, con la prevista riapertura a breve del Bonus Colonnine Domestiche annunciata dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Tuttavia, permangono criticità come la gestione delle autorizzazioni alla ricarica e il ribaltamento dei costi, che rallentano il processo di adozione in contesto condominiale. ElectriEASE affronta queste sfide con soluzioni innovative, rendendo la mobilità elettrica più accessibile e sostenibile. In particolare EaseMonitor, EasePayment ed EaseBilling, strumenti progettati per semplificare la gestione, i pagamenti e la fatturazione. EaseMonitor consente di monitorare lo stato delle stazioni di ricarica, analizzare i consumi e generare report dettagliati, garantendo un controllo totale sull'infrastruttura. EasePayment centralizza la gestione dei pagamenti, accettando carte di credito, pagamenti mobili e Rfid, per una transazione semplice, trasparente e possibile in autonomia. EaseBilling permette di generare fatture personalizzate, monitorare i pagamenti e ripartire equamente i costi tra i residenti.

IN SINTESI

- + Piattaforma completa per la gestione e rendicontazione delle ricariche
- + Tramite EaseMonitor è possibile monitorare lo stato delle stazioni
- + Pagamenti attraverso Rfid card, carte di credito



GO-E

Ricarica semplice e smart con il sistema go-e Controller

L'infrastruttura per la ricarica di auto elettriche nei condomini diventerà ben presto un importante criterio di attrattività. La ricarica a casa, infatti, è significativamente più economica rispetto a quella in luoghi pubblici e il valore degli immobili privi di questa opzione potrebbe a lungo termine diminuire. Con go-e Charger PRO offriamo un approccio olistico, che garantisce il controllo sistematico e la fatturazione della corrente di ricarica per le singole unità abitative. Particolare attenzione dovrebbe inoltre essere prestata alla realizzazione di un bilanciamento dinamico del carico, un problema facile da risolvere con go-e Controller o sistemi analoghi dei partner go-e. go-e Charger PRO offre una vasta connettività grazie a rete mobile, WI-FI o Ethernet. Ciò significa che qualsiasi tipo di sistema o software aggiuntivo può essere collegato tramite protocolli come OCPP, Modbus TCP o API. In combinazione con go-e Controller o un altro sistema di gestione dell'energia, l'energia solare in eccesso può essere utilizzata in maniera automatica per la ricarica, anche con l'uso di tariffe energetiche flessibili integrate nell'app go-e.

Nonostante la disponibilità di soluzioni all'avanguardia, l'anno scorso la domanda maggiore per soluzioni di ricarica è stata osservata nelle abitazioni singole. Nei condomini esiste in generale una maggiore titubanza, da un lato causata dalla necessità dell'approvazione dell'infrastruttura da parte dell'assemblea condominiale e dall'altro dalla mancata chiarezza in ambito normativo, che fa sì che molti progetti non vengano finalizzati. Per il 2025 si auspica comunque un miglioramento in generale, perché potrebbe segnare un punto di svolta in Italia per quanto riguarda la mobilità elettrica.

IN SINTESI

- + Wall box connessa e versatile
- + Piattaforma dedicata per gestire la ricarica condivisa anche in ambito condominiale
- + Possibilità di programmare le ricariche in base alle fasce orarie con tariffe più convenienti





LITE^{VE}

Ricarica elettrica
per la casa

- Montaggio rapido e semplice
- Integrazione con il fotovoltaico
- Bilanciamento dinamico della potenza
- Controllo degli accessi, programmazione degli orari e gestione dall'app VELTIUM

POINT^{VE}

Ricarica pubblica
e aziendale

- Schermo tattile
- RFID e LED multicolore
- Wi-Fi, ethernet e modem 4G
- Alimentazione monofase o trifase
- Protocollo di comunicazione OCPP 1.6j



VELTIUM

KEEP IT SIMPLE

✉ info@veltium.com
☎ +34 945 297 271
📍 C/ Albert Einstein, 30
Parque Tecnológico de Álava
01510 Vitoria
SPAIN
veltium.com

essere sufficiente una notifica ai comproprietari, a meno che non vi siano motivi seri e legittimi per opporvisi, con un processo amministrativo semplificato. È necessario garantire che tutti i nuovi edifici e quelli ristrutturati siano completamente cablati per la ricarica: pre-cablare il 100% dei posti auto, adattare l'infrastruttura elettrica degli edifici e aggiornare il collegamento alla rete per equipaggiare tutti i posti auto, senza ritardare le richieste di connessione individuale. È inoltre importante elaborare strategie nazionali per attrezzare gli edifici multifamiliari esistenti. Gli Stati membri dovrebbero fissare obiettivi concreti per il 2035, in linea con la prevista diffusione locale dei veicoli elettrici. Gli Stati membri dovrebbero sovvenzionare l'acquisto e l'installazione dei punti di ricarica per incentivare i conducenti di EV a dotarsi di un caricatore individuale e promuovere modelli di business innovativi che coprano i costi iniziali per equipaggiare tutti i posti auto. Infine T&E sottolinea l'importanza di prevedere l'implementazione di soluzioni già pronte al V2G. Questo consentirà agli utenti di ridurre la bolletta elettrica caricando durante le ore non di punta a prezzi bassi e vendendo l'energia immagazzinata nell'auto alla rete durante i picchi di domanda e prezzi elevati.

Le lacune della normativa EPBD
L'EPBD è l'unica legislazione dell'UE esistente

che stabilisce obiettivi per l'infrastruttura di ricarica privata per veicoli leggeri. Gli Stati membri hanno tempo fino a maggio 2026 per recepirli nella legislazione nazionale. L'articolo 14 della EPBD stabilisce requisiti chiari per l'installazione di colonnine in nuovi edifici, edifici sottoposti a importanti ristrutturazioni e negli edifici non residenziali esistenti. Tuttavia, per gli edifici residenziali esistenti, che costituiscono la maggior parte del patrimonio edilizio, la EPBD manca di disposizioni chiare e concrete. Considerando il lento tasso di ristrutturazione degli edifici nell'UE (circa l'1% all'anno), ciò significa che una grande parte degli edifici nell'UE non sarà pronta per consentire ai conducenti di ricaricare i loro veicoli elettrici a casa. L'articolo 14 (8) della EPBD richiede agli Stati membri di semplificare e accelerare la procedura per l'installazione di punti di ricarica sia per gli inquilini sia per i proprietari, a meno che non vi siano "motivi seri e legittimi" per rifiutare tale richiesta. Tuttavia, i requisiti di questo articolo sono troppo generici per poter garantire il cosiddetto "diritto alla ricarica" in maniera efficace: non esiste una definizione di cosa possano essere tali "motivi seri e legittimi", né alcun altro obiettivo vincolante per pre-attrezzare gli edifici multifamiliari per la ricarica dei veicoli. Alla luce della situazione normativa attuale, parte considerevole della popolazione

MENNEKES

Soluzioni versatili per la ricarica condivisa

Amtron 4You di Mennekes è la wallbox per la ricarica privata che si adatta perfettamente a tutte le tipologie di abitazioni: dalla casa singola al condominio con box privato, fino al condominio con colonnina in comune e ai parcheggi interrati. Grazie all'installazione intuitiva e al design compatto, è possibile ricaricare nel proprio posto auto ottimizzando spazio e funzionalità. L'accesso può essere protetto con Rfid, l'esperienza è arricchita dalla funzione Coming Home che illumina il pavimento alla presenza dell'utilizzatore, il design presenta una linea curata e cover colorate intercambiabili. Dal modello 500, Amtron 4You è dotata di app per la gestione dei veicoli associati, con la possibilità di inviare le statistiche di ricarica dell'auto aziendale al datore di lavoro. Per gli amministratori di condominio, il compagno ideale è il Mennekes Cloud, un servizio innovativo per monitorare in tempo reale tutte le stazioni installate: gli amministratori possono visualizzare lo stato delle ricariche, controllare i consumi e gestire gli accessi, tutto da un'unica piattaforma. Per le abitazioni in zone turistiche è consigliato anche il Mennekes Pay per monetizzare con il servizio di ricarica a pagamento per terzi. La richiesta di soluzioni per la ricarica condominiale è cresciuta significativamente rispetto allo scorso anno e le previsioni 2025 indicano ancora una crescita importante. Le criticità riguardano la complessità degli iter decisionali dei singoli condomini, la sfida dei costi quando non vi sono incentivi, la revisione dell'impianto e la manutenzione.

IN SINTESI

- + Design compatto per facilitare l'installazione
- + Funzione Coming Home per facilitare l'utilizzo della stazione
- + Piattaforma Mennekes Cloud ideale per la gestione gli hub condominiali

INGETEAM

Consumi ottimizzati grazie al DLM 2.0

L'ev-charger Fusion di Ingeteam, disponibile nelle versioni a terra e a parete, offre soluzioni di ricarica a doppia presa fino a 22kW in AC, ideali per parcheggi condivisi tipici dei complessi condominiali. Dotata di sistema di comunicazioni Ethernet, WiFi e 4G, oltre a una ampia compatibilità con i diversi backend basati su OCPP, permette una gestione avanzata e sicura della ricarica dei veicoli elettrici. La Fusion è progettata per incentivare l'autoconsumo e sfruttare al massimo l'energia prodotta dai pannelli fotovoltaici. Dispone inoltre di un Web Manager integrato che permette la configurazione del singolo punto o del sito di ricarica composto da più colonnine, oltre a poter accedere a tutte le funzionalità di configurazione del prodotto senza l'utilizzo di tool o strumenti esterni. Collegando il sistema di ricarica a un impianto fotovoltaico standard attraverso il DLM 2.0, è possibile massimizzare il consumo dell'energia in eccesso. Invece di immettere l'energia in rete, si può caricare un veicolo elettrico, aumentando la percentuale di autoconsumo, come previsto dal DL 162 del 30/12/2019 sulle comunità AUC. Per quanto riguarda l'autenticazione, le ricariche possono essere gestite anche in assenza di connessione, con tessera RFID dedicata. Questo consente di ottenere un report dettagliato dei consumi singoli condomini per la rendicontazione. Infine, la presenza di dispositivi di sicurezza standard all'interno della colonnina semplifica l'installazione, riducendo la necessità di componentistica aggiuntiva per garantire la conformità alle normative con un conseguente risparmio. Gli ultimi due punti, reportage e sicurezza, sono due elementi che potrebbero aiutare nel processo di consapevolezza e sensibilizzazione sul tema della mobilità elettrica per riuscire ad enfatizzare i vantaggi oggettivi nell'implementazione di un'infrastruttura di ricarica, anche in un contesto non sempre semplice - come quello condominiale - dove è necessario condividere la scelta con opinioni spesso contrastanti.



IN SINTESI

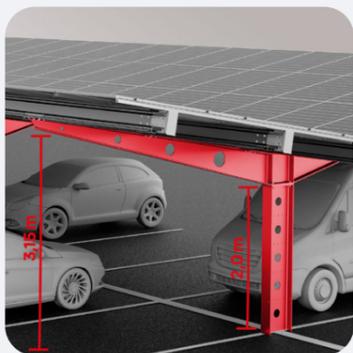
- + Sistema proprietario per massimizzare il consumo di energia in eccesso
- + Ricarica via tessera Rfid
- + Installazione e manutenzione semplificata



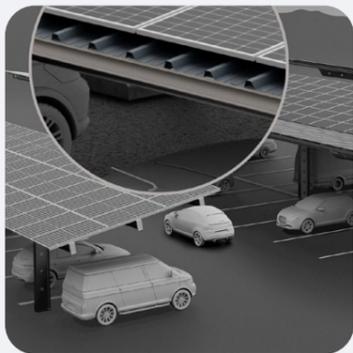
Connecting Strength



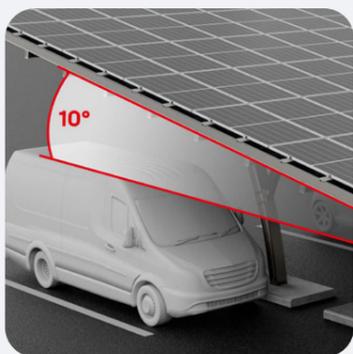
K2 Carport: massima flessibilità, minimo sforzo



Struttura con travi in acciaio, spazio sufficiente per le auto e per i veicoli commerciali più grandi.



Disponibile con o senza lamiera grecata, per moduli bifacciali.



Layout dei moduli con orientamento orizzontale o verticale, con inclinazione di 10°.

K2 in sintesi

12 Sedi

420 Dipendenti

5 Continenti

120 Distributori in tutto il mondo

>130 Paesi che installano i sistemi K2

>32 GW Capacità totale dei sistemi K2

>200 MW Invii settimanali

393.544 Progetti nel mondo



ORBIS

Con Viaris SPL ricariche ottimizzate per gli hub multistazione

La gamma VIARIS offre soluzioni in AC per la ricarica in Modo 3 di uno o più veicoli elettrici, con la possibilità di scegliere tra cavo con connettore o presa Tipo 2. Il modello UNI+, con le sue dimensioni compatte e un'unica uscita, è ideale per contesti come box e posti auto privati. Il modello COMBI+, invece, dotato di due uscite, rappresenta la scelta migliore per i parcheggi condivisi, consentendo la ricarica simultanea di due veicoli. Entrambi i modelli possono essere installati a parete o su colonna monofacciale o bifacciale, garantendo massima flessibilità e adattabilità a ogni ambiente. Le stazioni sono disponibili con potenze da 7,4kW in monofase e 22kW in trifase e sono dotate di serie

di modulatore di carica, comunicazione WiFi, Ethernet o 4G (opzionale), dispositivo di protezione contro le correnti di guasto in DC, attivazione ricarica in modo libero o riservato tramite lettore RFID, programmazione oraria del limite di potenza, gestione multistazione, interoperabilità protocollo 1.6 J per l'interoperabilità della stazione con le piattaforme di servizi di ricarica. Entrambi i modelli sono dotati inoltre di un centralino con moduli DIN protetto da uno sportello con chiave che permette l'inserimento delle protezioni e del contatore di energia. Per la gestione della potenza limite negli impianti multistazione in ambito condominiale, è disponibile il sistema VIARIS SPL, che consente di modulare la carica nelle diverse stazioni, riducendo equamente la percentuale di potenza su tutti i veicoli elettrici connessi, senza mai superare la potenza contrattuale, con il vantaggio di ridurre l'investimento necessario per la ricarica di tutti i veicoli. Per la gestione della stazione nel proprio box, l'utente può utilizzare l'app e-VIARIS sia in modalità locale con il WiFi o da remoto, se connesso alla propria rete domestica. Per le stazioni condivise in ambito condominiale, è invece disponibile il software VCM, che consente all'amministratore di ottenere un report dettagliato delle ricariche effettuate, suddivise per data, utente e stazione di ricarica.

LA WALL BOX VIARIS COMBI+



IN SINTESI

- + Soluzioni mirate per la ricarica privata e condivisa
- + Sistema proprietario per ricariche modulari e bilanciamento del carico
- + Software VCM per report dettagliati sull'utilizzo dell'infrastruttura

rischia, proprio come avviene di fatto in Italia, di dover affrontare gravi difficoltà e ritardi per l'installazione di una wall box, ed è evidente come questo comporti, a livello generale, un grosso ostacolo nel passaggio all'elettrico.

La voce degli e-driver

T&E ha promosso un sondaggio per raccogliere le esperienze dei conducenti di EV, o di chi intende acquistare un EV, riguardo all'installazione di un ev-charger nel proprio posto auto privato all'interno di un condominio. Sono state inoltre condotte interviste approfondite con stakeholder rilevanti nei sei principali mercati europei: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Italia e Polonia, per valutare i quadri normativi, le barriere e le opportunità per migliorare il diritto alla ricarica. Secondo gli utenti intervistati, la principale barriera è relativa alla complessità e alla durata del processo per ottenere l'approvazione degli altri condomini. Questo processo può durare da alcune settimane o mesi, perfino diversi anni in alcuni casi, scoraggiando fortemente i diretti interessati. Il diritto alla ricarica non è implementato in modo uniforme in tutta Europa, poiché alcuni Paesi non prevedono alcuna disposizione

che consenta o garantisca a un inquilino o comproprietario di installare una wall box. Questo significa spesso che il richiedente deve ottenere il consenso di diversi soggetti interessati, i quali possono opporsi arbitrariamente al progetto di installazione. Nel Regno Unito, ad esempio, non esiste una normativa specifica che disciplini l'installazione condominiale. Nessuno dei soggetti coinvolti, ovvero tra coloro a cui chiedere il permesso, ha l'obbligo legale di approvare la richiesta. In altri paesi, dove il diritto alla ricarica è stato implementato in una certa misura (ad esempio in Italia), le disposizioni potrebbero non essere sufficienti a garantire un'installazione agevole di un'infrastruttura per tutti i residenti. In Germania, Italia, Polonia e Spagna, ad esempio, il diritto alla ricarica si applica solo ai proprietari, il che significa che gli inquilini necessitano ancora dell'approvazione del locatore. Inoltre, i requisiti amministrativi estesi per ottenere permessi e autorizzazioni complicano ulteriormente il processo, soprattutto se non sono armonizzati tra Regioni e Comuni (come avviene ad esempio in Spagna).

PLUS EV-CHARGE

Design robusto e configurazione versatile

La gamma di soluzioni proposte da Plus EV-Charge per la ricarica condominiale includono il nuovo modello T-1000 Evo, che prevede tra le principali novità la presenza di uno schermo Lcd a colori da 7 pollici in grado di generare QR Code dinamici in ottemperanza alla normativa Afir, oltre che di visualizzare le tariffe e di prevedere la predisposizione per pagamento con Pos come optional. Tratto distintivo del dispositivo è anche il design, caratterizzato da una scocca interamente realizzata in acciaio Inox 430 oppure 316L. La colonnina, ideale anche per la ricarica privata condivisa, prevede la possibilità di integrare una o due prese di Tipo 2 per la ricarica in AC fino a 22 kW di potenza. Supporta la connettività via 4G, LTE, Ethernet (su richiesta) oppure via Wi-Fi. La T-1000 Evo nasce con predisposizione per il protocollo ISO15118-20 ed è quindi compatibile con la tecnologia Plug&Charge e con future applicazione Vehicle to grid. Per quanto concerne la richiesta di infrastrutture di ricarica nei condomini, la domanda è lievemente cresciuta nel 2024. Questo trend potrà essere confermato nel corso 2025, tramite l'attivazione di bonus per incentivare chi è già interessato a creare la propria infrastruttura, tramite soluzioni da suolo o installate a muro.

IN SINTESI

- + Design robusto e ricercato con scocca in acciaio
- + Schermo Lcd da 7 pollici a colori
- + Possibilità di personalizzare l'ev-charge con diversi dispositivi per il pagamento tramite POS



LA COLONNINA T1000 EVO

Anche i costi possono rivelarsi un deterrente

Il costo totale per installare una wall box in condominio, come accennato in precedenza, è composto da due elementi principali. Il primo è il costo del caricabatterie stesso, che può variare da poche centinaia di euro a oltre mille euro, a seconda delle caratteristiche del dispositivo. Il secondo componente è il costo dell'installazione, che include tutta l'attrezzatura necessaria, come i cavi per collegare il caricabatterie, e il costo della manodopera per l'installazione. Nella valutazione d'impatto della Direttiva EPBD, il costo totale per un'installazione semplice che non richiede lavori strutturali è stimato intorno ai 2.500 euro. I costi sono probabilmente più alti negli edifici multifamiliari, poiché di solito sono necessarie modifiche strutturali, ad esempio per aggiornare l'infrastruttura elettrica. Altri fattori, come l'età dell'edificio o la distanza tra i posti auto e il contatore, influenzano ulteriormente il costo totale. Questi costi iniziali elevati possono scoraggiare gli utenti, soprattutto negli edifici multifamiliari dove i redditi sono generalmente più bassi. Sebbene il diritto alla ricarica prevede che la wall box venga installata a

R-EV

Consulenza e supporto tecnico per la ricarica condominiale

R-ev si distingue come protagonista nell'offerta di soluzioni avanzate per la ricarica privata e condominiale, unendo efficienza, praticità e sostenibilità. Tra i prodotti di punta per il settore residenziale spiccano Wallbox OneBlack 7,4 kW e WallBox Street 22 kW. Wallbox OneBlack è la scelta ideale per box o garage privati. Con una potenza di 7,4 kW, garantisce ricariche rapide e sicure, integrate da un design compatto e funzionalità avanzate come il controllo dinamico dei carichi. WallBox Street, invece, è pensata per spazi condivisi, come parcheggi condominiali. Con una potenza di 22 kW, permette l'utilizzo simultaneo da parte di più utenti, monitorando i consumi e suddividendo i costi in modo equo grazie alla piattaforma dedicata. Dopo il 2023, un mercato fortemente influenzato dagli incentivi statali, nel 2024 R-ev ha registrato una reale crescita del trend di vendita di dispositivi di ricarica residenziale. Per il 2025, si prevede un ulteriore sviluppo trainato principalmente dalle richieste dei complessi condominiali. Tutto questo, nonostante criticità legate ai costi da sostenere per il condominio sia per l'installazione che per l'adeguamento degli impianti elettrici comuni. R-ev si impegna a superare queste barriere con supporto tecnico e consulenza su misura, rendendo la transizione più accessibile per tutti.

IN SINTESI

- + Soluzioni in AC dedicate all'utilizzo privato e condiviso
- + Supporto nella progettazione e consulenza dedicata
- + Wall box a parete e su pillar da 7,4 a 2 kW



LA WALL BOX ONE BLACK

SCAME

Wall box e software a supporto degli amministratori

L'installazione di una wall box in condominio non sono richieste particolari autorizzazioni o permessi, salvo l'approvazione dall'assemblea condominiale, laddove le stazioni di ricarica vengano installate nelle parti comuni dello stabile, ad esempio il garage o l'autorimessa condominiale, che facciano capo ad un contatore comune e quindi con la necessità di ripartire i consumi sui condomini interessati. BE-W [2.0] è la serie di wall box Scame per la ricarica in corrente alternata AC fino a 22kW, ideale per ricaricare i tuoi veicoli elettrici in casa o in qualsiasi altro luogo. Contenuta a livello di ingombri e ideale per l'installazione a parete in grado di dialogare con la rete e di essere gestita via app oppure da remoto. ELEVA nasce per fornire un valido supporto all'amministratore condominiale. È una piattaforma software di gestione per la gestione multi sito di infrastrutture di ricarica composte da stazioni SCAME, siano esse wall box o colonnine, sia AC che DC. Grazie ad una dashboard intuitiva, ELEVA affianca condomini e amministratori rendendo l'installazione di punti di ricarica condominiali un'impresa possibile, semplificandone la gestione con report dettagliati sul consumo energetico e garantendo la generazione di fatture e pro-forma, ma non solo, ELEVA consente anche la rendicontazione dei consumi; la trasparenza verso i condomini che non usufruiscono della ricarica; il monitoraggio in tempo reale con l'invio di alert in caso eventuali problemi tecnici; il bilanciamento dei carichi quando le richieste di potenza superano la potenza contrattuale del contatore. Uno strumento tanto potente quanto flessibile, la cui operatività nel tempo è garantita dalla messa in servizio obbligatoria da parte di personale qualificato SCAME e da una serie di servizi dedicati pre e post vendita, vero valore aggiunto dell'offerta.



LA WALL BOX BE-W [2.0]

IN SINTESI

- + Wall box BE-W [2.0] in grado di dialogare con il contatore
- + Piattaforma Eleva per la gestione delle ricariche condivise
- + Servizio pre e post vendita dedicato.

LA SOLUZIONE COMPLETA per la ricarica aziendale e domestica

go-e è sinonimo di affidabilità ed elevata funzionalità, con un supporto personalizzato per installatori e clienti finali. Con questi punti di forza go-e è diventato leader di mercato per la ricarica domestica in Germania* e il marchio con il tasso più alto di raccomandazioni tra gli utenti di wallbox.

go-e Charger PRO CABLE

- Ricarica fino a 22 kW (7,4 kW se installato in monofase)
- Installazione rapida e configurazione semplice tramite app o backend
- Misurazione certificata con MID
- Connessione a Internet in ogni luogo (via Ethernet, Wi-Fi, rete mobile)
- Cavo di ricarica di tipo 2 integrato, 6 metri
- V2X ready e Plug&Charge ready
- Interfacce aperte OCPP, API, Modbus TCP, MQTT



MADE IN AUSTRIA

go-e Charger Gemini flex 2.0

La wallbox intelligente e portatile con rete mobile, Wi-Fi/ Ethernet e l'app gratuita go-e.



www.go-e.com/it-it/
office@go-e.com | +39 334 797 19 29

THE ENERGY TRANSITION EXPO

Scopri di più

HALL D1 STAND 510

spese del richiedente, spesso gli altri residenti non ne sono consapevoli e possono esprimere preoccupazioni sulla distribuzione dei costi legati all'installazione dell'infrastruttura di ricarica e al consumo di elettricità, generando controversie. I caricabatterie intelligenti, come molti di quelli presenti in queste pagine, possono aiutare a ridurre i costi a lungo termine dell'installazione e comportano solo un costo aggiuntivo minimo rispetto a un caricabatterie standard, offrendo al contempo altri vantaggi per tutto il condominio, come il bilanciamento del carico. La più recente Direttiva EPBD (art. 14 §6) richiede oltretutto che tutti gli ev-charger installati in edifici nuovi e ristrutturati siano intelligenti e bidirezionali, ove opportuno, ma non stabilisce requisiti specifici per le colonnine negli edifici esistenti. I requisiti dovrebbero essere uniformi per tutti gli edifici, esistenti e nuovi, e il più possibile lungimiranti per garantire l'interoperabilità futura e massimizzare i benefici che possono offrire. Il problema dei costi è inoltre aggravato dal fatto che le infrastrutture elettriche della maggior parte degli edifici condominiali non sono progettate per supportare la ricarica dei veicoli, creando importanti vincoli infrastrutturali. Molti edifici residenziali non hanno la capacità di gestire i carichi aggiuntivi derivanti dalla presenza di colonnine, limitando significativamente il numero di punti di ricarica individuali che possono essere installati senza richiedere ristrutturazioni e aggiornamenti significativi. Ristrutturare il sistema elettrico e pre-cablare tutti i posti auto contemporaneamente, anziché adattarli uno per uno, rappresenta l'approccio più economico e lungimirante per soddisfare le esigenze di ricarica attuali e future



SENEC

Wall box con sistema DPM

SENEC.Wallbox dpm 3 è una stazione di ricarica elettrica ideale per l'utilizzo in condominio. Disponibile con potenze da 7,4 a 22 kW, può essere installata sia all'interno che all'esterno grazie al grado di protezione IP55. È dotata di tecnologia RFID che ne consente l'utilizzo da parte di più utenti e di protocollo OCPP per l'interfaccia con i software di gestione centralizzata dei punti di ricarica. È inoltre possibile un collegamento multiplo in modalità master/slave. Il dispositivo Dynamic Power Management (DPM) consente di modulare la potenza di ricarica in base a quella disponibile, evitando blackout. Nel 2024 il mercato ha vissuto un calo generale delle vendite di questi dispositivi, più che altro perché, nel modello di business di Senec, essi vengono proposti all'interno di una soluzione più ampia per l'autosufficienza energetica, che include il fotovoltaico, settore che a sua volta ha vissuto una contrazione lo scorso anno. La diffusione delle wall box nei condomini è ostacolata

da alcuni limiti di natura tecnica: il loro utilizzo può richiedere contatori di una certa potenza, rari nei condomini, e può essere difficile trovare spazi idonei per installarle. A queste sfide si aggiunge la carenza di incentivi economici per l'acquisto e l'installazione delle stazioni di ricarica. Ciononostante, per il 2025 l'azienda prevede una crescita, soprattutto nei grandi centri urbani dove i condomini sono più numerosi e le limitazioni alle auto tradizionali stanno accelerando la transizione all'elettrico. La crescita sarà sostenuta dalla crescente sensibilità verso la mobilità sostenibile e da normative più stringenti per la riduzione delle emissioni.



IN SINTESI

- + Wall box smart con controllo dinamico del carico
- + Supporto protocollo Ocpp
- + Collegamento di più ev-charger per realizzare infrastrutture condivise

VELTIUM

Una gamma scalabile di soluzioni hardware e software

Veltium è consapevole del fatto che la transizione verso un futuro più sostenibile inizia a casa, ed è per questo che l'azienda ha sviluppato soluzioni integrate che facilitano l'adozione di veicoli elettrici nei condomini e nei complessi residenziali. I caricabatterie intelligenti Veltium LITE combinano un design compatto, robustezza ed efficienza energetica, con funzionalità specificamente pensate per l'uso in spazi condivisi, come lo sblocco del caricatore tramite prossimità. Ma non si tratta solo di hardware: l'azienda offre anche software per la gestione dei punti di ricarica nelle comunità residenziali. Questi strumenti consentono ad amministratori e utenti di accedere a funzioni chiave come il monitoraggio in tempo reale, le statistiche di utilizzo e il download dei dati di consumo energetico per una gestione più efficiente. Per questo motivo, la gamma LITE è ideale sia per installazioni individuali all'interno di comunità, sia per gestioni condivise in caso di utilizzo comune. Inoltre, le soluzioni Veltium sono scalabili, il che significa che le comuni-

tà possono iniziare con pochi ev-charger e ampliarne il numero man mano che cresce la domanda. Tutto questo mantenendo un'attenzione particolare all'interoperabilità, garantendo la compatibilità con diversi veicoli e standard di ricarica. La domanda di soluzioni di ricarica per garage condominiali è cresciuta notevolmente nell'ultimo anno, spinta dall'aumento dell'acquisto di veicoli elettrici e da una maggiore consapevolezza sulla sostenibilità. Con l'adozione di questa tecnologia da parte di un numero crescente di utenti, nasce la necessità di organizzare queste installazioni nelle diverse comunità di vicini. Per questo motivo, Veltium ha registrato un aumento del 50% nelle richieste di progetti per condomini rispetto al 2023 e l'azienda prevede che questa tendenza continui a crescere nel 2025. Le diverse modalità di installazione disponibili per le comunità residenziali favoriscono la scelta del modello più adatto: dalla gestione individualizzata di ogni punto di ricarica alla gestione condivisa, dove persino aziende specializzate si occupano

dell'investimento globale dell'installazione attraverso un modello di abbonamento. Veltium è ottimista per il 2025, poiché le opzioni sono sempre più numerose e migliori. Questo, a nostro avviso, contribuisce a una crescita più ordinata del mercato.

IN SINTESI

- + Gamma wall box LITE adatta a ricarica privata e condivisa
- + Piattaforma di gestione per controllare utilizzo delle stazioni e consumo energetico
- + dimensioni compatte e facilità di installazione



WALLBOX

Ev-charger compatto, robusto e connesso

Pulsar Pro è il caricabatterie della famiglia Pulsar progettato da Wallbox per gli spazi condivisi, ideale anche per condomini, aziende e stazioni di ricarica. Pulsar Pro è caratterizzato da un design robusto, con livello di protezione IK10/IP55, che lo protegge da urti, acqua e polvere. Il design della piastra posteriore rende l'installazione ancora più facile e veloce; inoltre la messa in servizio più rapida grazie alla pre-configurazione 4G. Il 4G consente anche di aggiornare il software in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo, riducendo gli interventi di manutenzione. Grazie al supporto del bilanciamento della potenza, Pulsar Pro migliora la gestione della rete garantendo maggiore efficienza energetica e un'ulteriore riduzione dei costi. Inoltre, dispone di una serie di nuove funzioni di sicurezza per prevenire accessi non autorizzati, danni fisici e attacchi di sicurezza informatica. Pulsar Pro è dotato di software myWallbox Business incluso per il raggruppamento dei caricabatterie in base alla posizione e la gestione sicura degli stessi. Un sistema flessibile di definizione degli utenti ne permette l'organizzazione in gruppi e assegna loro i caricatori o le postazioni di ricarica. Tutto questo può essere monitorato facilmente attraverso un sistema di reportistica.

Il contatore interno, con margine di errore inferiore al 2%, rende i pagamenti più semplici: tra le diverse opzioni c'è anche quella del saldo mensile, particolarmente adatta per condomini, dipendenti di un'azienda o gestori di flotte, accessibile tramite app, RFID (o pay as you go) in qualsiasi momento tramite codice QR dall'app myWallbox.



WALLBOX PULSAR PRO

IN SINTESI

- + Piattaforma myWallbox Business per gestire infrastrutture multicharger
- + Standard IK10 e IP55 per installazioni outdoor
- + Configurazione semplice e veloce tramite connettività 4G

ZAPTEC

Installazione veloce e risparmio energetico

Zaptec è un'azienda norvegese che produce soluzioni di ricarica per veicoli elettrici e offre prodotti di alta qualità e di facile utilizzo, pensati per le infrastrutture di ricarica private e condivise in condomini e palazzi. Uno dei maggiori punti di forza del marchio nel mercato europeo è la garanzia di 5 anni sul prodotto. Il caricatore Zaptec è intelligente, ideale per la ricarica domestica, con integrazione dell'energia solare. È adatto alle grandi aree di parcheggio dei condomini e distribuisce dinamicamente l'energia disponibile a tutte le stazioni di ricarica, passando automaticamente dalla ricarica monofase a quella trifase e viceversa, consentendo di avere sempre energia disponibile per la ricarica. Inoltre, mantiene una connessione online costante tramite 4G (già pronto all'uso), Wi-Fi o PLC (Power Line Communication), perfet-

to per i parcheggi sotterranei. Il tutto viene gestito tramite l'intuitiva App e il portale di Zaptec. L'unità stessa è confezionata per mantenere il caricatore pronto per il futuro, anche per la ricarica bidirezionale. Entro il 2025, l'azienda prevede un ulteriore incremento della domanda di infrastrutture di ricarica condominiale, spinto da normative europee e da una crescita significativa delle immatricolazioni di macchine elettriche grazie a modelli nuovi più economici che verranno presentati dalle case automobilistiche europee. Sarà poi cruciale non solo presentare nuovi incentivi per macchine elettriche e infrastrutture di ricarica, ma riuscire a creare campagne informative per avere più chiarezza sulle tempistiche e su come utilizzare questi incentivi.

IN SINTESI

- + Wallbox in grado di variare automaticamente ricarica monofase e trifase
- + Installazione semplice e veloce
- + Connettività via 4G, WiFi o PLC



La penna del nuovo presidente Americano ha firmato 42 disposizioni e ben cinque di queste apparentemente contro le energie rinnovabili ed i veicoli elettrici. Apparentemente perché? Partiamo dall'inizio: Trump ha dichiarato un'emergenza nazionale nel settore energetico, con l'obiettivo di aumentare la produzione interna di petrolio e gas naturale. Ha firmato un ordine esecutivo per ritirare nuovamente gli Stati Uniti dall'Accordo di Parigi sul clima, revocato il mandato per i veicoli elettrici, sospeso un'iniziativa da 5 miliardi di dollari per la costruzione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, bloccando il programma NEVI (National Electric Vehicle Infrastructure) fino all'emissione di nuove linee guida. Ha revocato restrizioni sulle trivellazioni in Alaska e in altre aree costiere, con l'intento di liberare il potenziale energetico della nazione e ridurre i costi energetici, al grido Drill Baby Drill. Ma le compagnie petrolifere stanno puntando su un modello a bassa estrazione e alti profitti, piuttosto che su una corsa all'aumento della produzione. Il petrolio è ancora necessario, ma non è più la gallina dalle uova d'oro di una volta. I giganti del settore (Exxon, Shell, BP, Total) stanno restituendo più soldi agli azionisti con buyback e dividendi record, invece di investire in nuove esplorazioni. Perché? Perché sanno che il futuro è sempre più incerto, e che le energie rinnovabili sono più profittevoli, inoltre - siccome le BigOil sono tutto tranne che organizzazioni filantropiche, sono coscienti del fatto che i costi di estrazione sono altissimi e gli investimenti hanno ritorni a lungo termine sempre più incerti. Le auto elettriche non sono più una scommessa futuristica, ma una realtà di mercato con miliardi di dollari già investiti in R&D e produzione in tutto il mondo con una filiera che ha creato occupazione e che dipende a stretto giro dal settore delle rinnovabili, ovvero l'auto elettrica ha creato un volano bilanciato che ormai ruota

"DRILL BABY DRILL", O MEGLIO DI NO?

IL NEO ELETTO PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI, DONALD TRUMP, TENTA DI RILANCIARE L'ECONOMIA STATUNITENSE PUNTANDO SUL PETROLIO E TOGLIENDO OGNI SUPPORTO ALLA TRANSIZIONE ELETTRICA. UNA STRATEGIA CHE, PER FORTUNA, A LIVELLO GLOBALE DIFFICILMENTE AVRÀ SUCCESSO

DI DANIELE INVERNIZZI

ad una velocità difficile da arrestare. GM e Ford hanno già investito miliardi nella transizione elettrica e tornare indietro significherebbe un disastro finanziario. Anche Stellantis sta puntando fortemente sull'elettrico dopo tanto dubbi e con tantissimi dubbi in futuro, ma la realtà è che molte fabbriche di motori termici stanno già chiudendo o convertendosi, tanti siti di assemblaggio storici stanno cedendo a capitali cinesi. Anche se Trump dovesse cercare di indebolire il mercato EV negli Stati Uniti, la Cina e l'Europa continuerebbero a guidare la transizione. BYD, Nio, Geely e altre aziende cinesi stanno già esportando in tutto il mondo, con prezzi aggressivi che renderebbero difficile per gli americani restare esclusi dal mercato globale. Se in Italia abbiamo un problema della poca diffusione del veicolo elettrico (5%), più o meno alla pari con i nostri cugini Spagnoli, dall'altro lato dobbiamo continuare a lavorare sul fronte della Comunicazione per diffondere sempre di più inanzitutto una cultura energetica. eV-Now!, attiva su questo fronte da diversi anni, ad oggi affianca nella comunicazione strategica aziende come Free To X (Autostrade per l'Italia), Electrip, BMW, Clivet, Alphabet, Fortech, collabora ad attività insieme a Atlante, è il partner di comunicazione di Key Energy e recentemente la collaborazione vedrà una nuova realtà come quella di IPlanet con l'obiettivo comune di fare



squadra in un fronte comune di divulgazione coinvolgente che sappia trovare negli italiani quella passione tipica del nostro paese, voltando lo sguardo verso l'interessante mondo della mobilità elettrica. Inoltre, dal 2025, eV-Now! creerà la divisione Home-Now! con l'obiettivo di incentivare l'elettrificazione domestica ed industriale, tramite la sostituzione dei combustibili fossili in ogni applicazione possibile, la divisione sarà presentata durante KEY dal 5 al 7 Marzo a Rimini, dove organizzeremo un Elettro-Party la sera del 5 marzo. Stay tuned... 

L'ANGOLO DI 



Biocarburanti: sono davvero un'alternativa all'elettrico?

COSTI DI PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE ONEROSI, RISORSE LIMITATE DELLE MATERIE PRIME IL CUI CONSUMO PUÒ METTERE A RISCHIO INTERI ECOSISTEMI. ECCO UNA PANORAMICA SUI BIOFUEL, COSA SONO, COME VENGONO PRODOTTI E LE CRITICITÀ PER LE QUALI NON POSSONO ESSERE CONSIDERATI UNA VALIDA ALTERNATIVA ALL'ENERGIA ELETTRICA PER L'ALIMENTAZIONE DEI VEICOLI

DI FEDERICA MUSTO

Quando l'Unione Europea ha annunciato lo stop alla vendita di auto a combustione interna dal 2035, il dibattito si è acceso in tutta Europa. L'obiettivo di accelerare la transizione verso l'elettrico ha sollevato polemiche e perplessità, soprattutto in paesi come l'Italia, dove l'industria automobilistica e quella dei carburanti tradizionali hanno avuto un ruolo chiave nell'economia per oltre un secolo. È in questo contesto che i biocarburanti e gli e-fuel sono tornati al centro della discussione. L'Italia, con il sostegno di altri Stati membri – come Repubblica Ceca e Polonia, ma anche la Germania per quanto concerne più specificamente gli e-fuel – ha spinto per il riconoscimento di questi combustibili come alternativa sostenibile, ritenendoli in grado di prolungare la vita dei motori termici senza compromettere gli obiettivi di decarbonizzazione. Ma cosa sono esattamente i biocarburanti di prima e seconda generazione? Quanto sono davvero sostenibili? E quali sfide pongono in termini di produzione e costi?

Biocarburanti: cosa sono?

Partendo da una definizione più dettagliata, i biocarburanti sono combustibili ottenuti da biomasse, come oli vegetali, zuccheri, o scarti agricoli e sono considerati un'alternativa più sostenibile ai combustibili fossili perché riducono le emissioni di gas serra. Ne esistono due tipologie principali: i biocarburanti di prima generazione, prodotti da colture alimentari, e quelli di seconda generazione che sono derivati da materiali non alimentari. Per entrambe le generazioni, la produzione avviene attraverso processi che trasformano la biomassa in combustibile: per i biocarburanti di prima generazione si usano colture come mais, canna da zucchero, e olio di palma, che vengono fermentati o raffinati per ottenere etanolo o

biodiesel. I biocarburanti di seconda generazione, invece, utilizzano residui agricoli, legno, o alghe, dunque risorse non in competizione con le colture alimentari, con l'obiettivo di ridurre l'impatto sulla catena alimentare. Questi materiali vengono sottoposti a processi più complessi come la pirolisi o la gassificazione per produrre carburanti avanzati. Il motivo principale per cui i biocarburanti vengono ritenuti più sostenibili rispetto ai carburanti fossili sta nel ciclo del carbonio. Infatti, sebbene anche i biocarburanti vengano di fatto impiegati come combustibili, il carbonio rilasciato dai biocarburanti è lo stesso che le piante con cui sono prodotti hanno assorbito durante la loro crescita, creando un ciclo relativamente bilanciato. I combustibili fossili, invece, liberano carbonio che è stato immagazzinato per milioni di anni, contribuendo all'aumento complessivo della CO₂ atmosferica. Naturalmente a livello di LCA per valutare l'effettivo impatto ambientale del biocarburante vanno considerate anche le risorse impiegate per la produzione della materia prima da cui sono estratti, dunque l'utilizzo di suolo ed acqua per la coltivazione delle colture e le emissioni complessive legate alla produzione, come fertilizzanti e trasporti. Per questo motivo i biocarburanti di seconda generazione, prodotti da scarti, sono ritenuti più sostenibili rispetto a quelli di prima generazione. Infine ci sono i biocarburanti sintetici, noti anche come e-fuel, che sono prodotti combinando idrogeno, ottenuto da fonti rinnovabili, con CO₂ catturata dall'atmosfera o da processi industriali. Ma di questa tipologia di carburanti tratteremo in maniera più completa in un prossimo articolo.

Il biocarburante italiano

In Italia la produzione di carburanti alternativi è gestita principalmente da Eni (Enilive), che ha riconvertito alcune delle sue raffinerie per adattare alla produzione di Biocombustibile di seconda generazione, nello specifico HVO (Hydro-treated Vegetable Oil). Al momento sono due le bioraffinerie attive, una a Porto Marghera, vicino Venezia, e una a Gela, specializzata in particolare nella produzione di biocarburanti per l'aviazione (Sustainable Aviation Fuel - SAF), i cui bio-componenti trattati, una volta distillati, danno origine a biojet, un carburante miscelabile con il prodotto convenzionale. Entro il 2026 è prevista la ricon-

versione anche dello stabilimento di Livorno. La bioraffineria di Porto Marghera è stata la prima a essere completamente riconvertita al mondo ed è operativa dal 2014. Pensata inizialmente per la produzione di biocombustibili da olio di palma, oggi secondo quanto riportato da Eni utilizza per circa un 85% materiali di scarto, come UCO (Used Cooking Oil), scarti dell'industria alimentare come grassi animali non edibili, scarti agroforestali e bio-oli ottenuti da coltivazioni marginali per produrre circa 300 mila tonnellate di HVO all'anno. Per questa ultima fonte, in particolare, Eni ha avviato un progetto in Africa per la produzione di olio di ricino, croton e cotone il cui agri-hub più promettente si trova in Kenya (seguito da quello nella Repubblica del Congo). Il progetto avrebbe il doppio obiettivo di approvvigionamento degli olii vegetali necessari alla produzione del biocarburante e di arginare, attraverso lo sviluppo economico locale, i flussi migratori dall'Africa. Nonostante le ottime prospettive al momento della sua inaugurazione, nel 2022, che prevedevano una capacità complessiva di 30 mila tonnellate all'anno di olio vegetale e che hanno permesso un accordo con Ryanair per la fornitura dei cosiddetti combustibili sostenibili per l'aviazione (SAF), i dati raccolti da Transport & Environment nella loro inchiesta mostra che nel 2023 dal Kenya Eni ha esportato solo il 24,5% del suo obiettivo iniziale e che nella Repubblica del Congo "le terre tradizionalmente coltivabili sono state espropriate dal governo a favore delle aziende agricole con cui la multinazionale italiana sta lavorando, Agri Resources e Tolona, mettendo in dubbio i benefici per la popolazione locale" (cit.). Il processo impiegato da Eni per trasformare le materie biogeniche in biocarburanti di seconda generazione è chiamato Ecofining™. Dopo un primo trattamento "fisico" di rimozione delle impurità delle biocariche in ingresso dello stabilimento, si passa al processo chimico vero e proprio, che è a sua volta composto da due fasi. La prima, detta idrodeossigenazione, serve a rimuovere l'ossigeno presente nelle materie prime che potrebbe dare vita a colonie batteriche. La seconda fase, la isomerizzazione, trasforma le n-paraffine in isoparaffine che hanno delle caratteristiche fisiche migliori: hanno un punto di congelamento più basso e una stabilità chimica migliore che riduce la tendenza del carburante a degradarsi nel tempo. Ora, come detto



© AdobeStock



prima, al fine di valutare il reale impatto del HVO è utile guardare all'intero ciclo vita, dunque a tutte le tecnologie impiegate per la sua produzione. La idrodeossigenazione, ad esempio, è un processo chimico in cui gli oli vegetali o i grassi animali vengono trattati con idrogeno in presenza di un catalizzatore (di solito nichel, platino o palladio). Questo serve a rimuovere l'ossigeno dalle molecole, trasformandole in idrocarburi saturi simili a quelli presenti nei combustibili fossili. Questo passaggio è fondamentale per garantire la purezza del biocarburante e dunque la compatibilità con i motori diesel esistenti, ma è anche il più energivoro all'interno del processo. L'idrogeno utilizzato è infatti prodotto tramite steam reforming del gas naturale. Questo metodo comporta la reazione del metano con vapore ad alta temperatura per ottenere idrogeno e anidride carbonica. L'idrogeno così prodotto viene utilizzato nelle bioraffinerie di Venezia e Gela per la produzione di biocarburanti idrogenati (HVO). E il costo? A oggi il HVO è venduto a circa la metà del prezzo del diesel tradizionale. Tuttavia, come confermano gli stessi addetti della Bioraffineria di Porto Marghera, si tratta di un prezzo non sostenibile economicamente a lungo raggio.

Quanto sono sostenibili i biocarburanti di scarto?

La principale normativa oggi in vigore che regola l'utilizzo di biocombustibili è la RED III (2023/2413/UE). Facciamo un riassunto: si pone un obiettivo del 29% di energia rinnovabile nei trasporti entro il 2030, oppure la riduzione del 14,5% delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti; una quota minima di biocarburanti avanzati del 5,5% entro il 2030, con obbligo di almeno il 1% per i carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO, tra cui e-fuel) e una sostenibilità per i biocarburanti alzata al 70-80%, con criteri più stringenti per evitare l'uso di materie prime che impattano il suolo e la biodiversità. L'Italia è lo Stato Membro UE che consuma, in valori assoluti, più carburanti avanzati: circa un terzo del consumo europeo. Grazie al doppio conteggio riconosciuto dalla

normativa, questi biocarburanti hanno contribuito per quasi il 60% al raggiungimento degli obiettivi di rinnovabili nei trasporti. Tuttavia, nonostante la loro crescente diffusione, i biocarburanti avanzati presentano limiti significativi: la combustione di biomasse rilascia comunque CO₂ e la rigenerazione del carbonio può richiedere decenni; inoltre l'uso di materie prime avanzate può mettere sotto pressione ecosistemi naturali e generare competizione con altri settori, compromettendo il risparmio emissivo.

Il tema UCO e la dipendenza dalla Cina

Come ben evidenziato dal report di T&A "UCO (Unknown Cooking Oil): High hopes on limited and suspicious materials" (cit.), le risorse per la produzione di biomasse disponibili sono limitate: l'UE raccoglie solo 1/8 degli UCO che consuma (circa 130.000 barili al giorno), rendendo il sistema sempre meno autosufficiente. Inoltre il doppio conteggio incentivante previsto dalla RED III ha involontariamente aumentato il rischio di frodi, con materie prime come l'olio di palma, più economico, camuffate da scarti. La stessa Cina, principale produttore mondiale di UCO, sta rapidamente esaurendo le proprie scorte a causa dell'aumento vertiginoso della domanda da parte di Europa e Stati Uniti. Inoltre con l'ingresso delle compagnie aeree in questo mercato, la domanda globale di UCO è destinata a triplicare entro il 2030, superando di gran lunga la capacità di raccolta sostenibile. La sola Ryanair avrebbe bisogno di tutti gli UCO disponibili in Europa per alimentare appena il 12,5% dei suoi voli. Da qui la frode. Sempre secondo lo studio T&E, infatti, sebbene la raccolta e le esportazioni di UCO in Cina sembrano bilanciate, un vasto mercato illegale interno indica un elevato consumo domestico. Questo suggerisce che la Cina utilizzi più UCO di quanto ne raccolga, alimentando il sospetto che olio vegetale vergine venga fraudolentemente etichettato come olio di scarto. 



Powerful
Fast Charging



Soluzioni ad alte prestazioni
per la ricarica rapida pubblica
e commerciale



Acceleriamo il futuro della mobilità sostenibile

Soluzioni innovative per
il mercato di domani

BORGWARNER

IPlanet: a Como la stazione di servizio del futuro

IL CPO HA ELETTRIFICATO IL DISTRIBUTORE NEL CAPOLUOGO LOMBARDO, DOVE ORA – OLTRE ALLE TRADIZIONALI POMPE DI BENZINA - TROVANO POSTO 2 COLONNINE SIEMENS SICHARGE AD ALTA POTENZA. GIÀ PREVISTA LA PREDISPOSIZIONE PER UN TERZO EV-CHARGER

Planet ha realizzato una nuova infrastruttura di ricarica a Como, sulla via Briantea (frazione Lora), dove le colonnine ad alta potenza condividono lo spazio con le tradizionali pompe di benzina IP: una zona particolarmente strategica perché passaggio obbligato per raggiungere il lungolago, meta abituale per turisti italiani e stranieri. Si tratta di un vero e proprio esempio virtuoso: il Cpo infatti è uno tra i primi in Italia che nella propria strategia di sviluppo ha dichiarato come prioritaria la presenza di stazioni di ricarica ad alta potenza presso stazioni di servizio già esistenti, in modo da essere presente fin da subito sulle principali arterie extraurbane e nelle zone urbane più trafficate, sfruttando gli spazi già presenti e soprattutto ormai ben noti ai residenti. IPlanet nasce infatti da una joint venture tra IP e Macquarie Capital, società che hanno firmato un accordo per costituire una rete di ricarica che prevede, entro il 2032, l'installazione di punti di ricarica in 510 stazioni di servizio IP. Nei primi mesi dell'anno il Cpo ha raggiunto 50 stazioni attive e l'obiettivo è quello di raggiungere quota 100 entro la fine del 2025. La strategia di IPlanet punta essenzialmente sullo sviluppo di infrastrutture di ricarica ultrafast che, proprio per il fatto di trovarsi presso distributori di carburante magari in zone lontane dai centri abitati, devono essere in grado di assicurare il rifornimento energetico in tempi brevi. L'infrastruttura di Como è il perfetto esempio della stazione di servizio 2.0 ed è frutto della collaborazione tra IPlanet, Siemens e TSG Group (che ha già completato 19 aree di ricarica ad alta potenza e ha curato il completo rebranding delle aree di servizio IP, mentre altre 14 stazioni sono in fase di realizzazione). Presso la stazione di Como sono state installate due colonnine Siemens Sicharge per la ricarica simultanea ultrave-

loce, una con 2 prese Hpc Plus (300 kW) e l'altra con prese Hpc (da 150 e da 60kW) e AC (22kW) ed è stata prevista la predisposizione per una terza colonnina. Inoltre presso l'area di servizio sono presenti impianti fotovoltaici installati sulle pensiline delle stazioni di ricarica. Ogni stazione di ricarica è dotata di pensiline fotovoltaiche con pannelli bifacciali da 14 kWp, capaci di generare energia da entrambi i lati grazie alla luce riflessa. Questi pannelli non solo alimentano parzialmente l'infrastruttura, ma garantiscono un design distintivo all'intero hub.

Lo scorso novembre IPlanet e Siemens ha stretto un accordo quadro che prevede la realizzazione di oltre 120 aree nei prossimi anni. Tutte le stazioni, come quella di Como, prevedono l'impiego di sistemi tecnologici in grado di abilitare diverse tipologie di esperienze per gli utenti, dall'utilizzo delle carte di credito attraverso il POS integrato in accordo alle regolamentazioni Afir, sino alle attivazioni tramite App oppure QR code. In aggiunta, è possibile attivare diverse tipologie di servizi multimediali grazie allo schermo interattivo delle stazioni di ricarica che, tra le altre cose, assicurano pieno utilizzo per le persone diversamente abili. La colonnina di ricarica Sicharge D di Siemens utilizzata da IPlanet è dotata di un touchscreen centrale da 24 pollici a colori Full Hd, con luminosità regolabile, angolo di visione 178° e Contrasto 5000:1. L'angolo di visione di 178° del touchscreen consente di leggere le informazioni operative da qualsiasi direzione. La luminosità dello schermo viene regolata automaticamente in base a quella dell'ambiente circostante in modo da garantire un'ottima leggibilità anche in caso di irraggiamento solare diretto. Un menu di navigazione intuitivo guida l'utente durante il processo e fornisce informazioni sui vari stati della sessione di carica.



L'infrastruttura di Como è il perfetto esempio di stazione 2.0, in grado di offrire una ricarica veloce presso uno dei punti nevralgici della città, caratterizzato da un flusso di traffico importante generato dai turisti diretti verso il lungo lago



L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

Progetto: IPlanet (in collaborazione con TSG Group)

Punti di ricarica: 2 in DC da 300 kW, uno in DC da 150 kW, uno da 60 kW e cavo di Tipo 2 in AC fino a 22 kW

Ev-charger utilizzati: 2 colonnine Siemens Sicharge D



COLONNINE DI RICARICA E POMPE DI BENZINA CONDIVIDONO LA STESSA AREA. DOVE SONO PRESENTI ANCHE UNO SHOP E UN'AUTO LAVAGGIO. GLI E-DRIVER INOLTRE POSSONO CONTARE SUL RIPARO OFFERTO DALLE PENSILINE FOTOVOLTAICHE



NONOSTANTE L'EFFICIENZA DELLE BATTERIE SIA UNO DEI BERSAGLI PREFERITI DELLE FAKE NEWS SULL'ELETTRICO, SECONDO UNA RICERCA PUBBLICATA DA AVILOO – CHE HA PRESO IN ESAME PIÙ DI 7MILA VEICOLI – DOPO I 200MILA KM LE VETTURE MANTENGONO UNO "STATO DI SALUTE" SUPERIORE ALL'80% CHE RIMANE STABILE ANCHE OLTRE I 300MILA KM. SENZA CONTARE UNA SECONDA VITA UTILE, ALTRETTANTO LONGEVA, COME STORAGE

Lunga vita alle batterie dei Bev

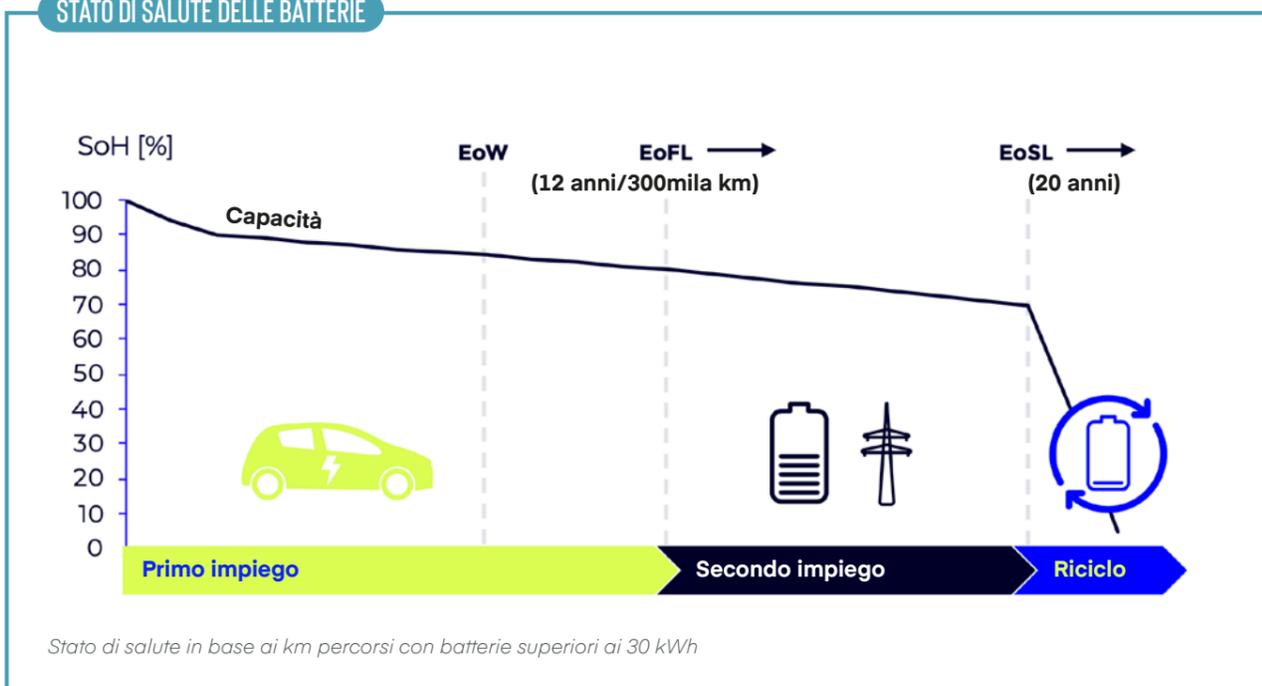
Uno dei principali "bersagli" delle fake news, nonché uno degli argomenti utilizzati più di frequente da coloro che tendono a screditare i Bev nei confronti delle auto endotermiche sono le batterie che alimentano le vetture elettriche, spesso definite come poco efficienti e rapidamente deteriorabili, innescando così un'infondata paura in coloro che stanno valutando il passaggio all'elettrico di ritro-

varsì, dopo pochi anni o dopo pochi chilometri percorsi, con un veicolo pressoché inutilizzabile o invendibile sul mercato dell'usato, visto che proprio il pacco batterie rappresenta una quota significativa (intorno al 30%) sul valore dell'intero veicolo. Niente di più sbagliato: come emerge da uno studio realizzato da Aviloo – azienda tra le principali in Europa nella diagnostica delle batterie con oltre 60mila test di capacità condotti – in collaborazione con P3, le batterie dei veicoli elettrici utilizzate per percorrenze elevate, superiori a 200mila chilometri, hanno una durata di servizio notevole. La maggior parte delle batterie mantiene più dell'80% della capacità originale nel lungo periodo, rimanendo affidabili ben oltre i periodi di garanzia standard previsti dai produttori. I progressi nella chimica delle celle e nei sistemi di gestione ottimizzati delle batterie hanno infatti contribuito notevolmente a migliorarne le prestazioni, prolungando la loro vita utile. Ma non solo: una volta rimosse dal veicolo, le batterie possono essere utilizzate come soluzioni di accumulo. Inoltre, materie prime come litio e nichel possono essere recuperate attraverso il riciclaggio, garantendo valore e sostenibilità a lungo termine.

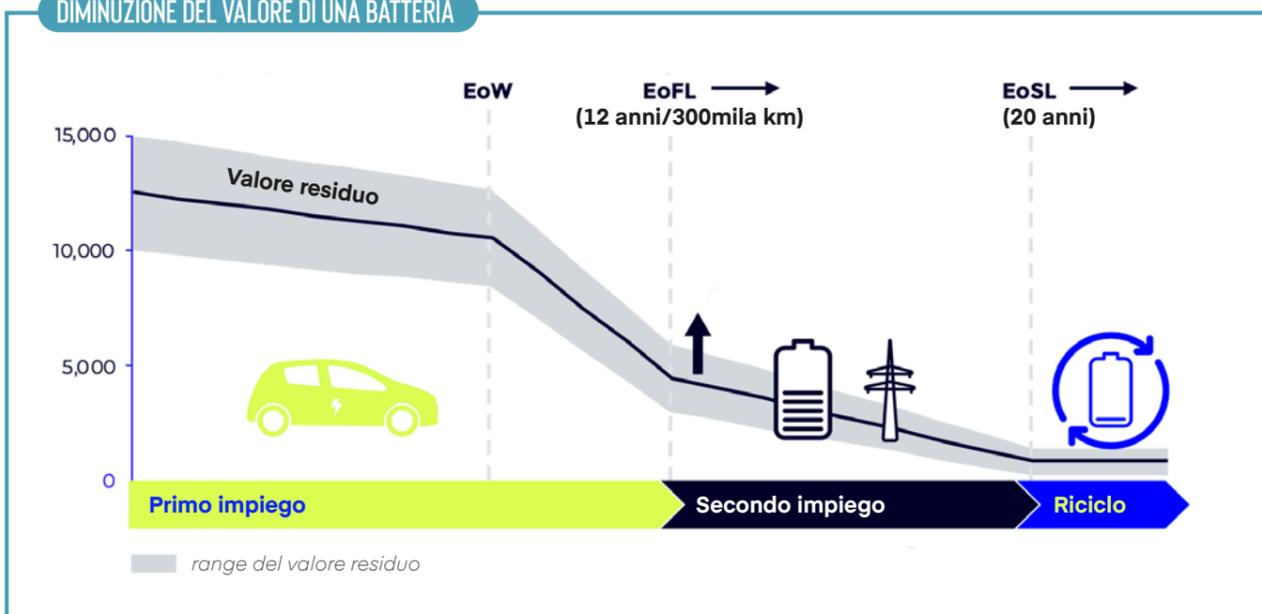
Come invecchia una batteria

Le batterie naturalmente perdono capacità ed efficienza nel tempo e con l'uso, un processo noto come invecchiamento "calendarizzato" (legato al tempo) e invecchiamento ciclico (legato all'uso). L'invecchiamento calendarizzato avviene quando le strutture chimiche all'interno delle celle della batteria cambiano nel tempo, anche senza utilizzo attivo, perdendo le proprietà che ne determinano la performance. L'invecchiamento ciclico, invece, è il risultato dello stress causato dai ripetuti cicli di carica e scarica. Insieme, questi processi degradano lo stato di salute della batteria (denominato State of Health, SoH), influenzando negativamente sia sulla capacità di immagazzinamento di energia, sia sulle prestazioni complessive. Lo stato di salute (SoH) della batteria è un indicatore chiave che riflette il grado di invecchiamento. Nel suo stato iniziale, il SoH di una batteria è pari al 100%. Attualmente, non esiste una definizione universalmente accettata o standardizzata del SoH nell'industria. I produttori utilizzano metodi di calcolo variabili, che spiegano queste discrepanze. Ad esempio, alcuni marchi di automobili privilegiano la massimizzazione dell'autonomia iniziale dei loro veicoli elettrici, accettando una successiva riduzione dovuta all'invecchiamento della batteria, prevedendo quindi l'impiego di un buffer ridotto. Altri, invece, fanno affidamento su un buffer più ampio, che limita l'autonomia

STATO DI SALUTE DELLE BATTERIE



DIMINUIZIONE DEL VALORE DI UNA BATTERIA



iniziale, ma compensa l'invecchiamento, garantendo un'autonomia più costante durante la vita utile del veicolo. Queste strategie possono variare anche all'interno della gamma di modelli di uno stesso produttore. Pertanto, attualmente non esistono standard o norme uniformi per definire il SoH. Quando si determina lo stato di salute di una batteria, è importante distinguere chiaramente tra capacità lorda e capacità netta. Una comprensione uniforme evita fraintendimenti e garantisce la comparabilità delle informazioni tra diversi produttori e fornitori di test. Questo consente una valutazione chiara delle condizioni della batteria e fornisce indicazioni affidabili sull'energia disponibile per l'uso quotidiano. La Capacità lorda indica la quantità totale di energia installata in una batteria, ma una parte di questa capacità è progettata come "buffer" per proteggere la batteria da sovraccarichi e scariche profonde, non è accessibile all'utente e non può essere inclusa nei calcoli dell'autonomia. Alcuni produttori di veicoli utilizzano questo buffer per compensare gli effetti dell'invecchiamento, inoltre la capacità lorda è meno rilevante per determinare il SoH, poiché rappresenta la capacità totale e non quella effettivamente utilizzabile dal consumatore. La Capacità netta si riferisce invece alla porzione utilizzabile della batteria, ovvero la quantità di energia disponibile per l'utente in condizioni ideali. Quindi il buffer è escluso nella capacità netta e quest'ultima, nel caso di una batteria nuova, corrisponde a un SoH del 100%.

Quanto degradano realmente le batterie?

L'obiettivo dello studio condotto da Aviloo è capire, dati alla mano, quanto può essere grave l'invecchiamento della batteria nelle condizioni di utilizzo reali. Per rispondere a questa domanda la ricerca è stata articolata in due fasi: la prima ha coinvolto 50 veicoli della flotta elettrica dell'istituto di ricerca P3 per analizzare l'invecchiamento delle batterie. Sono stati considerati i comportamenti di guida e di ricarica dei proprietari dei veicoli per cogliere le variazioni tra l'uso e i produttori. Nella seconda fase, Aviloo ha contribuito raccogliendo dati da oltre 7mila veicoli con percorrenze fino a 300mila chilometri. In questo modo si è raggiunta un'analisi quantitativa dettagliata dell'invecchiamento delle batterie in relazione al chilometraggio, arricchendo ulteriormente il database di P3. Lo studio ha rilevato che il degrado della capacità della batteria accelera nei primi 30mila chilometri, per poi stabilizzarsi e progredire quasi linearmente. Il processo di invecchiamento osservato conferma

che il degrado nelle fasi successive di utilizzo è significativamente inferiore rispetto alla fase iniziale. Un fattore chiave della perdita di capacità iniziale è la formazione di quello che viene definito come lo strato SEI (Solid Electrolyte Interphase) sull'anodo durante i primi cicli di carica e scarica. Durante la formazione di questo strato, il litio viene "consumato" o convertito in prodotti di scarto, riducendo la quantità disponibile per l'accumulo di energia. Una volta che lo strato SEI si è stabilizzato, la perdita di capacità rallenta notevolmente. Dalla ricerca è emersa una chiara tendenza: la maggior parte delle batterie analizzate mantiene un SoH superiore all'80%, anche oltre i 200mila chilometri. L'analisi di regressione conferma che il SoH rimane stabile anche con chilometraggi più elevati, ovvero tra i 200mila e i 300mila chilometri, dimostrando così una straordinaria longevità delle batterie moderne con cui vengono equipaggiati i Bev.

Una seconda e addirittura una terza vita

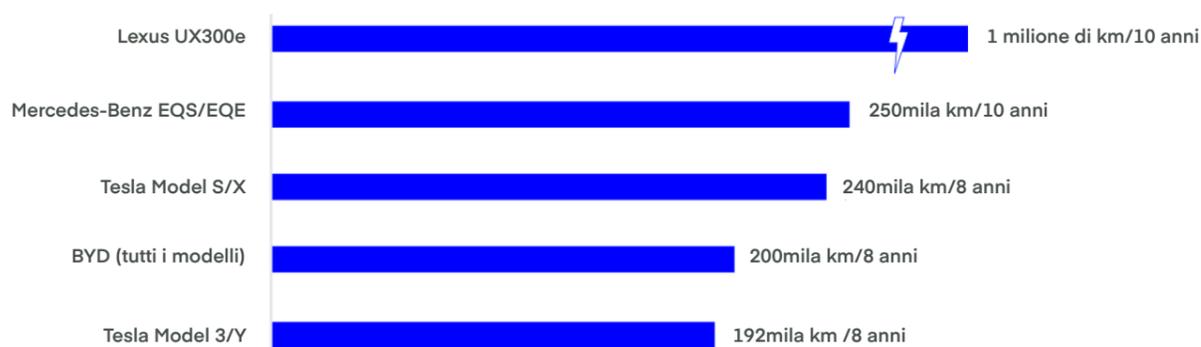
Il ciclo di vita di una batteria può essere suddiviso in diverse fasi chiave: Termine della garanzia del produttore (denominato End-of-Warranty, EoW), Termine del primo ciclo vitale (definito End-of-First-Life, EoFL), e Termine del secondo ciclo vitale (denominato End-of-Second-Life, EoSL). L'EoW rappresenta il momento in cui la garanzia del produttore termina, a causa del raggiungimento del chilometraggio massimo garantito o del tempo trascorso dall'acquisto. Dopo questo punto, il produttore non garantisce più un SoH minimo per la batteria. Tuttavia, le analisi dimostrano che le batterie possono continuare a essere utilizzate nei veicoli con capacità sufficiente anche oltre il periodo di garanzia. L'EoFL segna la fine della prima fase di utilizzo della batteria e può essere definito in base a diversi criteri, come ad esempio un veicolo non più idoneo a essere utilizzato, sebbene la batteria non sia la causa principale del problema. Oppure, nonostante una capacità ancora sufficiente, la batteria presenta difetti (ad esempio, nei busbar o nelle unità di controllo), ma può essere riutilizzata tramite rigenerazione o recupero di singoli moduli; la capacità residua, e quindi l'autonomia, non soddisfa più le aspettative dei conducenti per un veicolo elettrico. Al raggiungimento dell'EoFL, la batteria viene rimossa dal veicolo e sottoposta ad analisi. In base alle sue condizioni, può essere riutilizzata in applicazioni second-life, come ad esempio nei sistemi di accumulo di energia stazionari. L'EoSL viene raggiunto quando la batteria non è più idonea a ulteriori utilizzi

a causa di una riduzione eccessiva della capacità o di rischi per la sicurezza. In questa fase, la batteria viene riciclata, consentendo il recupero di materiali critici come litio e nichel per garantire sostenibilità e valore a lungo termine.

Un alto valore residuo

Le batterie rimosse dai veicoli possono essere rinnovate tramite la sostituzione di componenti difettosi, prolungandone la vita utile in altre applicazioni. Questo approccio, non solo ottimizza il ciclo di vita delle batterie, ma supporta anche modelli di economia circolare, riducendo al minimo i rifiuti e sfruttando al massimo le risorse naturali. Il valore residuo dei veicoli elettrici rappresenta il valore stimato del veicolo dopo un certo periodo di utilizzo. Questo valore è influenzato in modo significativo dalle condizioni della batteria usata, oltre che dai prezzi di mercato dei veicoli elettrici e delle nuove batterie. Il valore residuo della batteria varia in base alla fase del suo ciclo di vita e ad altri fattori specifici. Tra questi vanno considerati la percentuale di capacità utilizzabile (SoH) che incide direttamente sul valore economico della batteria. I costi delle batterie nuove e i prezzi attuali dei materiali critici (come litio, nichel e rame) determinano il valore residuo in base al prezzo di mercato. Infine ogni fase, dall'EoW all'EoFL, comporta una progressiva perdita di valore. Dopo il raggiungimento dell'EoFL, il valore dipende dalla possibilità di riutilizzo o riciclo della batteria. Test approfonditi condotti al termine della prima vita (EoFL) valutano se la batteria è adatta a un uso secondario. Anche una batteria gravemente invecchiata mantiene un valore economico grazie alla possibilità di recuperare materiali preziosi. Il riciclo consente di estrarre e riutilizzare metalli critici come litio, nichel e rame. Questi materiali possono essere impiegati per la produzione di nuove batterie, contribuendo alla sostenibilità economica e ambientale del settore. Il valore di una batteria usata può essere incrementato attraverso processi di rigenerazione, che includono la sostituzione o il miglioramento di componenti usurati. Alla fine della sua vita utile, il valore minimo che una batteria può raggiungere è determinato dal prezzo che un'azienda di riciclo è disposta a pagare per essa. Questo importo dipende dalla quantità di metalli recuperabili, dai prezzi di mercato dei metalli, dai tassi di recupero e dai costi di processo del riciclo. In definitiva, una batteria, anche al termine del suo utilizzo, rappresenta un'importante risorsa economica grazie alle opportunità di riuso e riciclo. 

PERIODO DI GARANZIA OFFERTO DAI PRODUTTORI



FONTE: P3/AVILOO



© AdobeStock

L'economia circolare nella mobilità elettrica

NUOVE OPPORTUNITÀ LAVORATIVE PER IL RICICLO DELLE BATTERIE

ARTICOLO A CURA DI **GIONATA ALDEGHI**.

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

HUNTERS
GROUP

L'economia circolare rappresenta un modello essenziale per il futuro della mobilità elettrica in quanto risponde alla necessità di ridurre l'impatto ambientale dei veicoli elettrici (EV) e garantire la sostenibilità a lungo termine. Questo approccio sta creando nuove opportunità lavorative in settori chiave, dalla gestione del ciclo di vita delle batterie al design sostenibile dei veicoli. Le batterie agli ioni di litio, cuore pulsante dei veicoli elettrici, rappresentano una delle principali sfide per l'economia circolare. Il loro riciclo consente di recuperare materie prime critiche come litio, cobalto, nichel e manganese, riducendo la dipendenza da estrazioni minerarie inquinanti.

Diversi settori lavorativi sono coinvolti nella gestione del riciclo e in particolare:

- Aziende specializzate nella raccolta e nel trattamento delle batterie esauste.
- Operatori di impianti di riciclo ad alta tecnologia, in grado di separare e recuperare i materiali preziosi.
- Logistica sostenibile: trasporto sicuro delle batterie esauste verso i centri di riciclo, considerando le normative sui materiali pericolosi.
- Ricerca e sviluppo (R&D): sviluppo di tecnologie innovative per incrementare l'efficienza dei processi di riciclo, come il riciclo chimico e idrometallurgico.

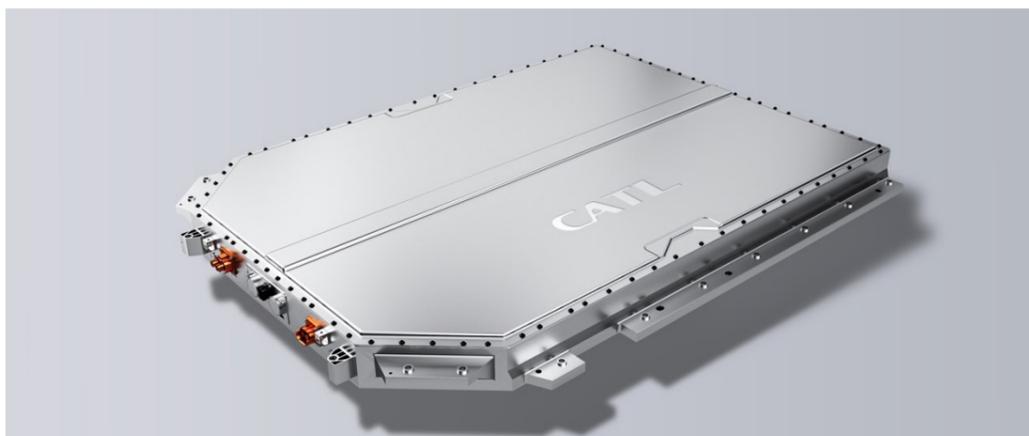
Oltre al riciclo, molte aziende stanno esplorando il riutilizzo delle batterie in applicazioni secondarie, come sistemi di accumulo per l'energia rinnovabile. Per favorire il riutilizzo di questi dispositivi saranno fondamentali in particolare tre figure professionali:

- Ingegneri per il riadattamento delle batterie

che si occupino di: analisi dello stato delle celle per identificare quelle idonee al riutilizzo; progettazione di sistemi di accumulo basati su batterie usate (ad esempio, per impianti fotovoltaici domestici o industriali).

- Tecnici specializzati nella manutenzione che si occupino di controllo e certificazione delle batterie riutilizzate.
- Progettisti di sistemi energetici integrati che si occupino di integrazione delle batterie ricondizionate in reti elettriche intelligenti (smart grid).

L'economia circolare è un pilastro fondamentale per rendere la mobilità elettrica veramente sostenibile. Questo paradigma, se adottato su scala globale, non solo ridurrà l'impatto ambientale ma offrirà anche nuove opportunità lavorative in settori strategici, promuovendo l'innovazione e il rispetto per il pianeta. Investire in competenze e infrastrutture è la chiave per trasformare questa visione in realtà. **ER**



e-CHARGE

3RD EDITION

8-9
OCTOBER
2025

**INTERNATIONAL
EV CHARGING
INDUSTRY
EXHIBITION
& CONFERENCE**

TECHNOLOGIES | INFRASTRUCTURE | SERVICES

**BOLOGNA
EXHIBITION
CENTRE
ITALY**



CO-LOCATED WITH

TRAFFIC
THE URBAN TECHNOLOGY SHOW |

E-BUS
EUROPE 2025

**ESTATES
GENERAL
OF EV
CHARGING**

IN COLLABORATION WITH



ORGANIZED BY



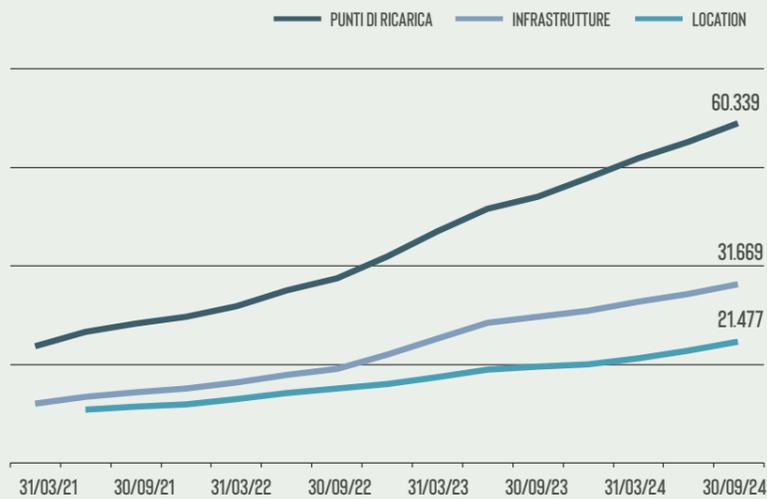
WWW.E-CHARGE.SHOW

Installazioni e vendite

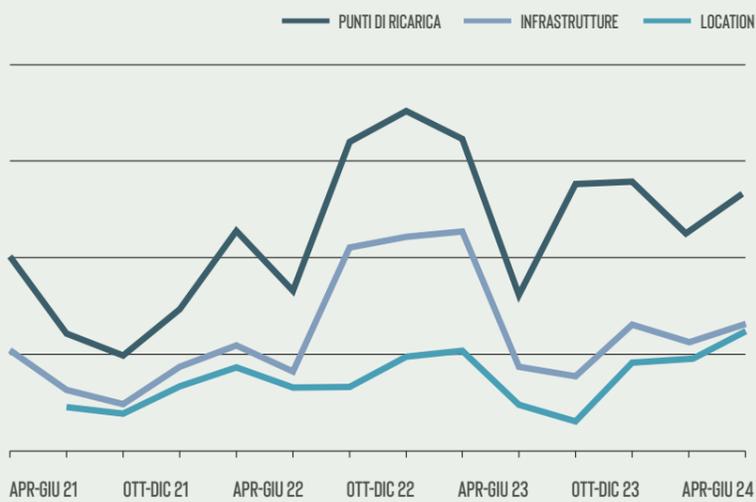
UN AGGIORNAMENTO MENSILE SULL'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI E SULLE STAZIONI DI RICARICA PUBBLICHE ATTIVATE IN ITALIA

Charging point in Italia

EV-CHARGER: NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE

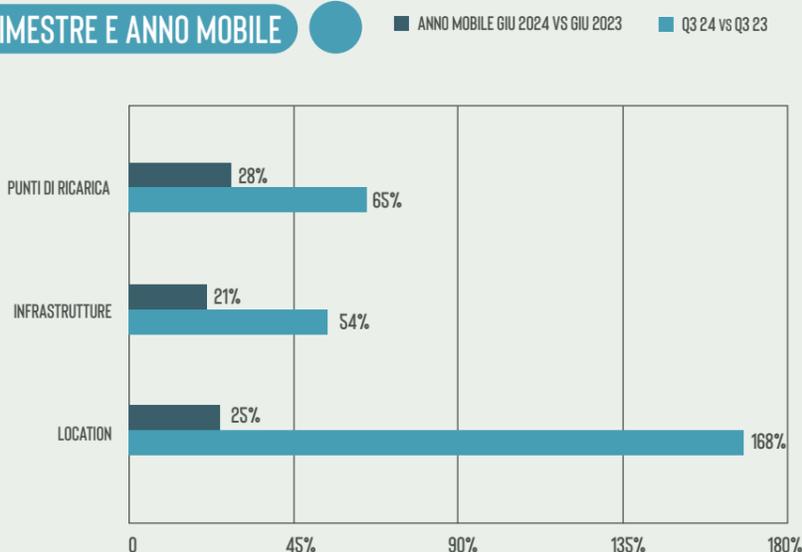


EV-CHARGER: INSTALLAZIONI TRIMESTRALI



EV-CHARGER: TREND NUOVE INSTALLAZIONI - ULTIMO

TRIMESTRE E ANNO MOBILE



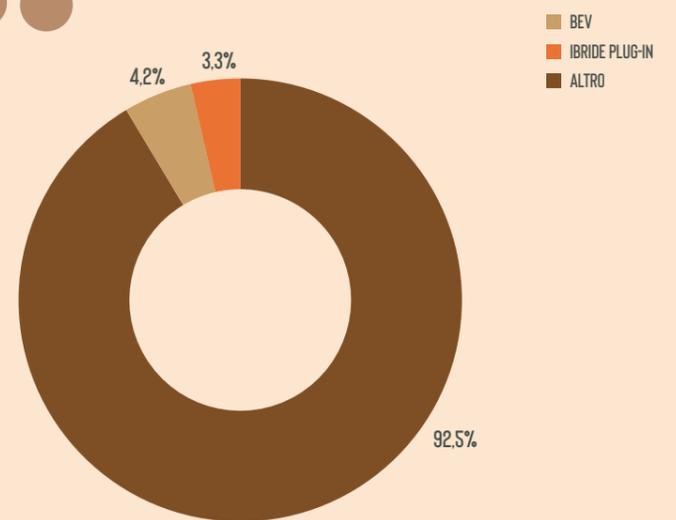
Immatricolazioni auto in Italia

AUTO ELETTRICHE E IBRIDE - ANDAMENTO VENDITE ITALIA (UNITÀ)

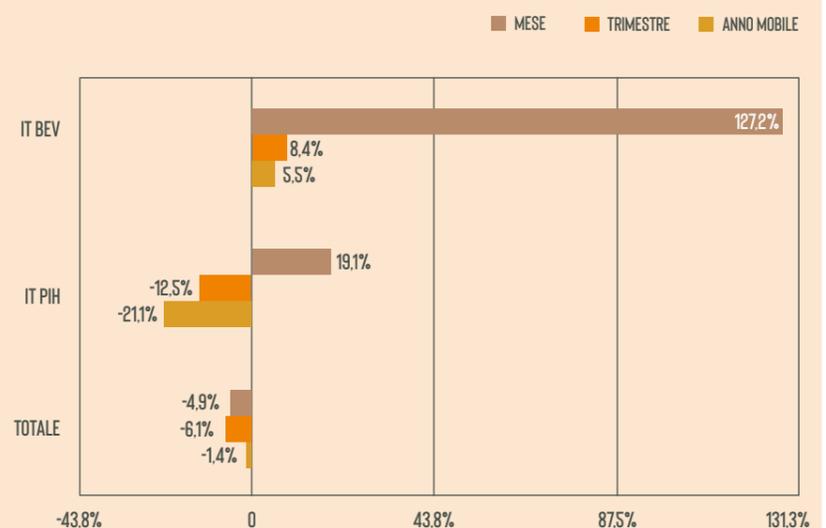


AUTO: QUOTE % PER SEGMENTI SU IMMATRICOLAZIONI

GENNAIO 25



TREND VENDITE AUTO ELETTRICHE



SUNGROW
Charging

TI ASPETTIAMO A



5-7 marzo

IDC480E

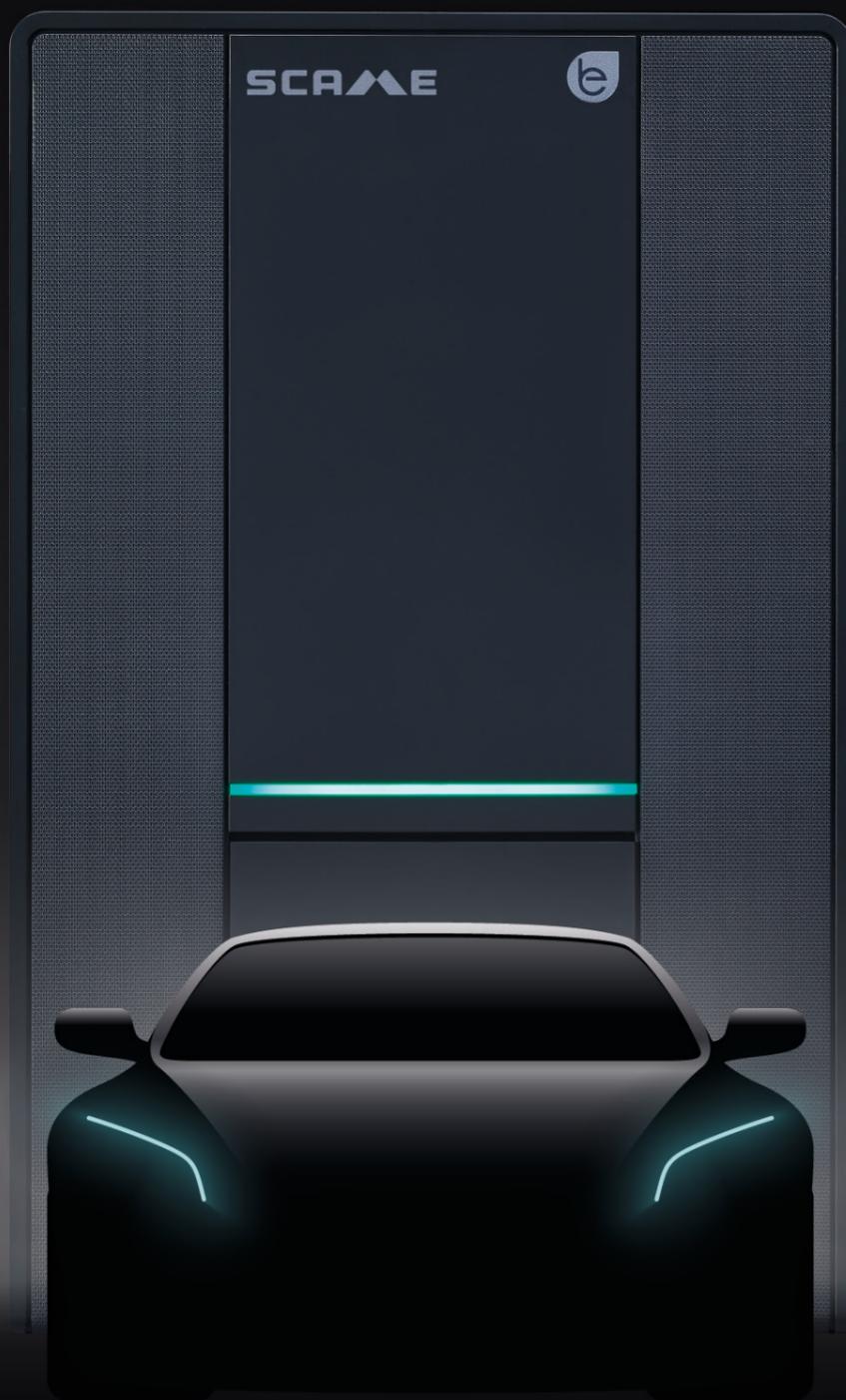
SUNGROW



PAD D2/100

WALL BOX BE-W(2.0)

Un nuovo concetto di ricarica



Scopri BE-W(2.0) il wall box che dialoga direttamente con il contatore di casa senza cavi aggiuntivi.

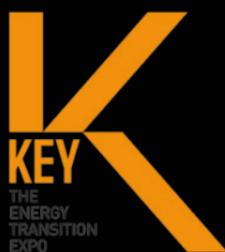
Legge i consumi domestici e non fa scattare il contatore di casa.

Non necessita di un contatore esterno aggiuntivo.

Facile da installare perchè va solo alimentato.

Pratico da gestire tramite APP dedicata

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



Pad. A3
Stand 400

SCAME
feeling connected

Scame Parre S.p.A. - Via Costa Erta, 15 24020 Parre (BG) ITALY - scame.com - Follow us on:   