

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

SCARICA NORME,
CATALOGHI E
DOCUMENTI
CON IL QR CODE



EVENTI

A PAGINA 16

Anteprima K.EY: l'e-mobility protagonista a Rimini

Ecco le novità che verranno presentate in occasione della fiera in programma dal 22 al 24 marzo: ev-charger, soluzioni e servizi

FOCUS

A PAGINA 24

Chi sono e cosa fanno i Cpo

Alla scoperta dei principali player e delle strategie con cui intendono far crescere l'infrastruttura di ricarica in Italia

COVER STORY

"E-mobility: leva essenziale per la nostra strategia energetica"

Intervista a **Luca Conti**, chief operating officer di **E.ON**

INSTALLAZIONI

Ewiva porta le colonnine Hpc nel cuore di Roma

PRIMO PIANO

Bundle auto/wall box: analisi di un canale alternativo

RICARICA DOMESTICA

8 e-driver su 10 si rivolgono a un installatore specializzato



www.e-ricarica.it

FREETO



**E SE TI DICESSIMO
CHE PER I TUOI VIAGGI
C'È SEMPRE QUALCUNO
SU CUI PUOI CONTARE?**



**LA MOBILITÀ STA CAMBIANDO
MA CON NOI PUOI CONTINUARE
A SENTIRTI LIBERO DI VIAGGIARE.
ANCHE NEI VIAGGI PIÙ LUNGI.**

**STIAMO REALIZZANDO LA PIÙ GRANDE RETE DI RICARICA
AUTOSTRADALE AD ALTA POTENZA, CON ENERGIA 100% GREEN:**



**100 STAZIONI DI RICARICA ENTRO L'ESTATE 2023
SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA**



**FINO A 300KW DI POTENZA CON TEMPI
DI RICARICA TRA I 15 E I 20 MINUTI**

SCOPRI DI PIÙ SU [FREETO-X.IT](https://freeto-x.it)

FREETO 
Sostenibilità. Innovazione. Mobilità



Se il boom di colonnine prepara quello dei Bev

È un mercato a due facce, tanto tanto diverse tra loro: le immatricolazioni di auto elettriche in Italia continuano a segnare il passo; mentre le installazioni di sistemi di ricarica pubblica hanno registrato negli ultimi mesi un autentico boom.

Che sta succedendo?

Il dato sulle vendite di Bev è preoccupante, ma non drammatico: in pratica l'Italia si è seduta all'ultimo vagone del treno del cambiamento guidato dagli altri grandi big continentali. I dati diffusi da Motus-E rappresentano la fotografia più realistica di questo scenario per quanto riguarda l'andamento delle vendite di full electric nel 2022: Regno Unito a +40%, Germania a +32%, Spagna a +30%, Francia a +25%. Italia in negativo...

L'arretramento del mercato italiano è quindi il segnale di un grave ritardo rispetto ad altri Paesi, ma la direzione intrapresa dalle grandi economie avanzate è ormai irreversibile. L'Italia può puntare i piedi, strillare e fare i capricci, e così ritardare il trasferimento nel futuro. Ma non certo tornare indietro.

Del resto, che questo ritardo sia frutto di una scelta politica consapevole, lo dimostra la mancanza di una strategia nazionale in tema di incentivi alla transizione.

A fronte di una certa ottusità dei vertici del Paese, c'è però una forte spinta al cambiamento che arriva dal basso, in particolare dagli operatori del mercato, che stanno mettendo in campo grandi investimenti per preparare il terreno ai futuri possessori di auto elettriche. Nell'ultimo trimestre del 2022, infatti, il numero di nuovi punti di ricarica pubblici è stato pari a più del triplo rispetto allo stesso periodo del 2021. Non solo: in tre mesi il numero di infrastrutture di ricarica disponibili in Italia è cresciuto del 16% (lo ripetiamo, in soli tre mesi!). Si tratta



IN ITALIA IL TOTALE DEI PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO HA RAGGIUNTO QUOTA 36.772. QUASI 4MILA CHARGING POINT SONO STATI ATTIVATI IN SOLI TRE MESI. SONO INVECE PIÙ DI 10MILA I NUOVI PUNTI DI RICARICA ATTIVATI NEL CORSO DEL 2022

di un fenomeno importantissimo, perché sappiamo bene quanto la realizzazione di una rete diffusa di sistemi di ricarica sia una delle principali chiavi per favorire il passaggio dalle auto a motore endotermico ai Bev. E allora diciamolo: sui primi vagoni di quel treno in corsa verso il futuro, c'è anche un pezzo del nostro Paese. Un pezzo che deve lottare contro i trabocchetti e le insidie di chi rema contro... e lo fa in tanti modi. Ad esempio con la grottesca situazione del Bonus colonnine con cui il governo aveva stanziato 40 milioni di euro per coprire una parte dei costi di acquisto e installazione di colonnine e wall box. Il provvedimento era arrivato addirittura in Gazzetta Ufficiale lo scorso 4 ottobre, poi rinnovato a gennaio con il Milleproporoghe, ma mai veramente reso accessibile con un decreto attuativo.

Che senso ha questo lungo stand by?

Ci auguriamo che quando leggerete queste righe, il problema sia stato risolto. Ma questa doppia velocità tra Stato e Paese reale è veramente preoccupante.

E a proposito di Paese reale, in questo mese di marzo cade un appuntamento che potrebbe diventare centrale nell'emergente settore degli ev-charger: dal 22 al 24 marzo si tiene a Rimini la prima edizione dell'evento fieristico K.EY. Prima edizione sì, ma già in grado di occupare praticamente metà del grande quartiere fieristico romagnolo. Il settore trainante di K.EY è il fotovoltaico, ma il mondo dei sistemi di ricarica per auto elettriche si è già collocato in ottima posizione, sia negli stand dei player dell'energia solare che trattano anche questi prodotti, sia nel padiglione dedicato proprio alla mobilità elettrica.

Noi ci saremo: la redazione di E-Ricarica sarà presente in forze alla tre giorni fieristica per raccontare al proprio pubblico le più fresche e interessanti novità che arrivano dai tanti espositori presenti. Un suggerimento: per chi può, è un appuntamento da non mancare. Anche grazie a queste occasioni si può costruire una community professionale, un network di conoscenze e competenze che può diventare la base solida su cui costruire una robusta evoluzione del settore.

Davide Bartesaghi
Direttore responsabile



C'è una forte spinta di cambiamento che arriva dal basso, in particolare dagli operatori del mercato, che stanno mettendo in campo grandi investimenti per preparare il terreno ai futuri possessori di auto elettriche

SOMMARIO



COVER STORY

"E-mobility: leva essenziale per la nostra strategia"

A PAGINA 14



EVENTI

K.EY: mobilità elettrica al centro dell'evento

A PAGINA 16



FOCUS

Cpo: chi sono, cosa fanno e come cresceranno ancora

A PAGINA 24



PRIMO PIANO

Bundle wall box e auto elettrica: analisi di un canale alternativo

A PAGINA 32



News **pag. 5**

Dati e statistiche **pag. 12**
Motus-E: a dicembre 36.774 punti di ricarica ad accesso pubblico

Punti di vista **pag. 30**
Aiaga: utility e società di noleggio partner strategici per elettrificare le flotte

Mercato **pag. 36**
Per il 70% degli e-driver la wall box domestica è fondamentale

Installazione del mese **pag. 38**
Ewiva porta la ricarica ultrafast nel cuore di Roma

Dati e Trend **pag. 40**

Tutorial e Glossario **pag. 42**

N. 3 MARZO 2023

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 I - n.2 – marzo 2023. Registrazione al Tribunale di Monza n. 20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA - Spediz. in Abb. Postale D.L. 353/2003 (Conv. in Legge 27/02/2004 n°46) Art.1 Comma 1 D.C.B. Milano - L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati personali in suo possesso. Tali dati saranno utilizzati per la gestione degli abbonamenti e per l'invio di informazioni commerciali. In base all'Art. 13 della Legge numero 196/2003, i dati potranno essere rettificati o cancellati in qualsiasi momento scrivendo a Editoriale Farlastrada srl.

Questo numero è stato chiuso in redazione il 10 febbraio 2023

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





REGIONE LOMBARDIA: ESAURITO IN SOLI 7 GIORNI IL BANDO SULLE COLONNINE DEDICATO ALLE PMI

Regione Lombardia ha chiuso anticipatamente lo scorso 13 febbraio - causa esaurimento risorse disponibili - il bando destinato alle PMI per la realizzazione di infrastrutture di ricarica.

La seconda finestra del bando, approvata con decreto n.575 del 20 gennaio, avrebbe dovuto concludersi il 7 marzo e prevedeva un contributo a fondo perduto pari al 50% delle spese ammissibili, fino a un massimo di 150mila euro non cumulabili con altri contributi per investimenti di natura regionale, statale e comunitaria per le

medesime opere. Il fatto che le risorse messe a disposizione per il bando (in totale oltre 870 mila euro) siano andate esaurite in soli 7 giorni è un'ulteriore conferma di come sia molto sentita la necessità di misure di questo tipo per supportare la transizione elettrica nel nostro Paese. Ricordiamo che la prima finestra del contributo era stata aperta nel gennaio 2022 mettendo a disposizione delle PMI 3,75 milioni di euro a cui è seguito un disavanzo a valere sulle risorse del Piano sviluppo e coesione.



NEWS

INVESTIMENTI GLOBALI EV-CHARGING A 62 MILIARDI DI DOLLARI NEL 2022 (+228%, FONTE BLOOMBERG)

Secondo un'analisi pubblicata da BloombergNEF gli investimenti a livello globale destinati all'ev-charging, considerando hardware e installazioni, hanno raggiunto nel 2022 i 62 miliardi di dollari, con una crescita del 228% rispetto all'anno precedente e 28,6 miliardi di dollari spesi solo durante lo scorso anno.

La Cina si è confermata tra i territori trainanti: da sola vale il 61% degli investimenti totali.

Bloomberg prevede inoltre che entro la fine del 2023

il mercato globale della ricarica potrebbe raggiungere investimenti per un totale cumulato pari a 100 miliardi di dollari. Nonostante la distribuzione dei punti di ricarica ad accesso pubblico risulti ancora molto frammentata, sono stati effettuati miglioramenti tangibili sia in termini di capillarità che di potenza. Sempre secondo il portale finanziario, tra il 2030 e il 2035, i Bev che arriveranno a rappresentare tra il 15 e il 33% della flotta circolante in Europa e negli Usa.

zcsazzurro.com



SOLUZIONI INTELLIGENTI
PER UN MONDO SOSTENIBILE

7 e 22 kW



ZCS AZZURRO TI ASPETTA

Padiglione D3 | Stand 120

22-24 MARZO 2023 RIMINI EXPO CENTRE

WALL BOX

- » Compatibili con tutti i veicoli elettrici
- » Possibilità di monitorare e controllare dispositivi multipli
- » Installazione semplice, a parete o su supporto

E-MOBILIDENTIKIT



AL VOLANTE CON...

PAOLO ROCCO VISCONTINI
PRESIDENTE DI ITALIA SOLARE

mai vicino allo 0% di batteria, sempre meglio ricaricarla quando il livello non scende sotto la soglia del 10-15%: questo mi permette di ricaricare in tempi abbastanza rapidi. Quando troviamo le stazioni di ricarica con 220 kW di potenza erogabile, che obiettivamente non capita molto spesso, per immettere 50-60 kWh bastano circa 20 minuti».

Che veicolo elettrico guida abitualmente e da quanto tempo (Km percorsi)?

«Nella mia famiglia ci sono due auto elettriche, mia moglie ha una Zoe, mentre io possiedo una Hyundai Ioniq 5. La Zoe l'abbiamo comprata 2 anni fa, la Ioniq invece compie un anno a metà febbraio».

Perché ha scelto questi modelli?

«La Zoe, avendo un'autonomia che supera tranquillamente i 300 chilometri, l'abbiamo scelta perché era una buona via di mezzo tra un'utilitaria e una macchina che può fare anche tragitti medio-lunghi. Abbiamo comprato la Ioniq perché è più spaziosa e questo mi permette di portare in giro i miei due cani. Inoltre, mi piaceva particolarmente la linea e soprattutto ha una batteria molto capace (72kWh) con un'autonomia che supera abbondantemente i 450 km reali, mentre la Zoe ha una batteria di capacità inferiore (50kWh)».

Quanto ha influito sulla scelta del veicolo la velocità di ricarica?

«La velocità di ricarica è stato un elemento determinante per la scelta, in particolare per la Ioniq perché ha una potenza di ricarica che arriva fino a 220 kW. In genere non arrivo

Che cosa l'ha colpita di più nel passaggio all'elettrico?

«Il fatto che con un minimo di organizzazione si può fare praticamente tutto, senza particolari limitazioni ho fatto anche viaggi lunghi: sono andato in Alto Adige diverse volte, in Germania due volte. Nella zona dove vivo si riesce a organizzare le ricariche anche per lunghe percorrenze senza dover attendere troppo tempo per la ricarica.

La seconda cosa che mi ha colpito è la fluidità della guida, l'auto elettrica è straordinaria a livello di accelerazione e ripresa, ma anche per la sua comodità: è silenziosa e priva di scatti. È davvero molto molto comoda. C'è però un'altra cosa che mi ha stupito: la differenza di autonomia tra estate/primavera/autunno e inverno, tra stagioni calde o miti e la stagione fredda. Quando le temperature si abbassano l'autonomia scende molto, non tanto per l'utilizzo del riscaldamento, che pesa per circa 20 chilometri di autonomia sul totale, quanto per la ridotta efficienza della batteria con il freddo. L'autonomia complessiva passa dai 450 km ai 300 km, anche meno se si guida in autostrada. E in generale i consumi in autostrada sono piuttosto elevati, si arriva a 23/25 kWh per 100

SCHEDA E-DRIVER

Esperienza in elettrico:

oltre 2 anni

Automobili: Renault Zoe e Hyundai Ioniq 5

Colonnine pubbliche più utilizzate:

oltre 200 kW

Caricatore domestico:
ZCS

chilometri, mentre in città siamo su 16/17 kWh per 100 chilometri, la Zoe invece ha consumi ridotti 13/14 kWh per 100 chilometri in città».

Dove ricarica abitualmente l'auto?

«L'80-90% delle volte ricarico l'auto nel mio garage dove ho una wall box, quando sono in giro trovo delle stazioni di ricarica un po' ovunque. Utilizzo delle app, in particolare quella della Hyundai per trovare la stazione della potenza più adatta alle mie esigenze in quel momento. Se ho fretta di ricaricare vado in stazioni ad alta potenza, se invece lascio la macchina durante una riunione o in un albergo, vanno bene anche colonnine da 15 o 20 kW».

C'è qualche consiglio o aneddoto sull'esperienza di ricarica che le piacerebbe condividere?

«Il consiglio che do a chi non ha l'auto elettrica è di non avere paura e fare il grande passo, perché si può fare praticamente tutto, è sufficiente un minimo di attenzione nell'organizzazione. Alla fine ci si abitua a ritmi leggermente diversi e non è così difficile. Un altro consiglio è ricaricare l'auto giusto quello che serve per arrivare a destinazione. Fermarsi per la ricarica ha i suoi benefici: ci si può sgranchire le gambe, bere un caffè e io posso anche far fare un giro ai cani. Un aneddoto: molto spesso capita che qualcuno mi chieda informazioni sull'auto. La domanda è sempre la stessa: "ma è elettrica al 100%?". E poi arriva la domanda successiva: "ma come si trova con l'autonomia?". Questo mi è capitato decine e decine di volte, anche nei parcheggi al supermercato».

EWIVA HA INAUGURATO 84 NUOVI CHARGING POINT A INIZIO 2023

Il Cpo Ewiva, nato da una joint venture tra Enel X Way e Gruppo Volkswagen con l'obiettivo di espandere l'infrastruttura di ricarica ultrafast su tutto il territorio italiano, ha inaugurato a inizio 2023, 84 nuovi punti di ricarica con potenza fino a 350 kW presso 24 location e interessando, da nord a sud, 11 regioni. Tra i Comuni dove sono state attivate nuove colonnine di ricarica Hpc: Paruzzaro (NO), Casalino (NO), Millesimo (SV), Novate Milanese (MI), Corsico (MI), San Giorgio Bigarello (MN), Bagnolo San Vito (MN), Padova, Spinea (VE), Castelgufolo (BO), Ravenna, Cesena (FC), Barberino di Mugello (FI), Fano (PU), Roselle (GR), Guidonia Montecelio (RM), Marcianise (CE), Bari, Napoli, Brindisi, Taranto, Castro (LE) e Priolo (SR). Ewiva ha come obiettivo la realizzazione entro il 2025 di 3mila punti di ricarica con potenza tra i 100 e i 350 kW.



MASE: 713 MILIONI DI EURO PER INSTALLARE 21MILA COLONNINE ENTRO IL 2025



Il Ministero per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica ha firmato due diversi decreti che disciplinano le modalità di accesso mediante gare ai fondi del PNRR per 713 milioni di euro, stanziati con l'obiettivo di realizzare oltre 21mila colonnine di ricarica per veicoli elettrici che dovranno essere installate sul territorio italiano entro la fine del 2025. Nello specifico si tratta di 7.500 colonnine ultrafast su strade extraurbane e 13.755 infrastrutture fast nei centri urbani. «C'era grande attesa per questi provvedimenti - spiega il Ministro Gilberto Pichetto Fratin - che potranno consentire all'Italia di imprimere

una marcia accelerata agli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti, dal cui raggiungimento dipende anche la qualità dell'aria e della vita nei nostri territori. Gli uffici hanno svolto un lavoro tecnico di alto livello, che non lascia indietro alcuna area del Paese, ma dà la grande possibilità all'inte-

ro sistema nazionale di guardare, mai così da vicino, quei traguardi di sostenibilità che attendono la nostra mobilità». I provvedimenti firmati dal Ministro definiscono le tipologie di progetti e di spese ammissibili, le modalità di selezione e le porzioni di territorio su cui potranno essere forniti i servizi, tenendo conto dell'efficacia delle stazioni, dell'efficienza economica e della capillarità dei punti di ricarica. Per raggiungere questo obiettivo, il MASE si è avvalso degli Ambiti territoriali ottimali (ATO) per individuare il numero di infrastrutture da realizzare nei prossimi 3 anni. Nel primo anno sono previste 2,5mila colonnine sulle superstrade e 4mila colonnine nelle aree urbane. Al termine del progetto dovranno essere attivi 21.255 punti di ricarica. I fondi del PNRR sono destinati a finanziare il 40% del costo di realizzazione del piano, che prevede una distribuzione uniforme delle colonnine sul territorio con un livello minimo di infrastrutture per ogni area e che privilegerà le stazioni di servizio già esistenti. Per le superstrade sono previste colonnine da 175 kW per garantire ricariche in tempi brevi, mentre nei centri urbani è prevista una potenza da almeno 90 kW.



FREE TO X: 50 STAZIONI HPC ATTIVE SULLA RETE AUTOSTRADALE

Free To X lo scorso gennaio ha inaugurato 7 nuove stazioni di ricarica ultrafast sulla rete autostradale italiana. In ordine cronologico, intorno alla fine dicembre è stata attivata l'infrastruttura di Firenze Nord sul raccordo tra la A1 e la A11 in direzione Autostrada Milano-Napoli. Contemporaneamente è stata aperta anche la stazione di Peretola Sud sulla A11 in prossimità di Sesto Fiorentino (in provincia di Firenze). Successivamente sono state inaugurate le stazioni di Tirreno Est sulla A12 in località Tolfa (provincia di Roma); Prenestina Est sulla A1 in località Callicano nel Lazio (Roma); oltre alle due stazioni di Calaggio Nord e Calaggio Sud sulla A16 in località Vallata (in provincia di Avellino), in prossimità del confine tra Campania e Puglia per agevolare gli spostamenti in elettrico tra Bari e Napoli. Nei primi giorni del 2023 è stata anche attivata la stazione di Arda Est sulla A1 tra Bologna e Milano, con due colonnine Hpc e una Multistandard. Free To X ha successivamente inaugurato 4 punti di ricarica con connettore

CCS 2 Combo e potenza fino a 300 kW presso l'area di sosta Sant'Ilario Sud sulla A12 Genova-Roma (in provincia di Genova). La location risulta particolarmente strategica per gli e-driver che si spostano dal capoluogo ligure verso la costa tirrenica. A questa è seguita l'area di servizio Castel Bentivoglio Ovest (in provincia di Bologna) sulla A13 Padova-Bologna in direzione Sud. Durante i primi giorni di febbraio Free To X ha completato altre tre attivazioni, raggiungendo così la milestone delle 50 stazioni Hpc attive in autostrada.



CON IL DECRETO MILLEPROROGHE, BONUS COLONNINE VALIDO ANCHE PER TUTTO IL 2024

In seguito alla riunione del Consiglio dei Ministri avvenuta lo scorso 21 dicembre, è stato approvato un decreto legge che introduce disposizioni urgenti in materia di termini legislativi. Il cosiddetto Decreto Milleproroghe ha incluso anche il Bonus colonnine che prevede uno stanziamento pari a 40 milioni di euro per l'installazione di infrastrutture di ricarica, un contributo previsto per il 2022 ma di fatto non ancora diventato operativo. Il Consiglio dei Ministri ha deciso di prorogare per tutto il 2023 e fino alla fine del 2024 (per un totale di 80 milioni di euro l'anno) la durata dei contributi per l'installazione di colonnine dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici (fino a 1.500 euro per i privati e fino

a 8mila euro per i condomini) attraverso uno specifico stanziamento di risorse che verranno stornate dai fondi destinati alle auto elettriche. Nel momento in cui scriviamo però il Governo non è ancora entrato nel merito di come, operativamente, verranno elargiti i contributi: nonostante il provvedimento sia stato introdotto con un Decreto del 4 agosto 2022 e sia già stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale non è ancora entrato in vigore. Dal testo finale del Decreto sono inoltre scomparsi eventuali riferimenti all'impiego delle risorse per i beni acquistati nel 2022, che invece prima si intendevano inclusi a partire dal 4 ottobre 2022. Per saperne di più si attende il Decreto attuativo.



Vieni a trovarci!

Pad. HALL B7/D7 - Stand 005

22-24 MARZO 2023 > RIMINI EXPO CENTRE ITALIA

WALL BOX zeroCO₂ sun charger DAL SOLE ALL'AUTO IN UN'APP



- Disponibile nella versione **MONOFASE** da 7 kW e **TRIFASE** da 22 kW
- Pilotabile dall' APP di monitoraggio gratuita
- Fornite di **cavo solidale da 5 m**
- Ricarica dinamica in combinazione con l'inverter zeroCO2 (utilizzando il meter)
- Utilizzabile anche stand-alone (senza inverter)
- Accessorio RDR-EV (ripartitore dinamico di ricarica) fornito su richiesta
- Possibilità di utilizzarla come wall box a muro o con staffa di supporto
- Integrabile con tutti i prodotti della famiglia zeroCO₂



a product by



Tel. +39 049 2701296 | info@energysynt.com | www.energysynt.com



o segui Energy S.p.A. su:



Richiedici informazioni o acquista presso i distributori specializzati di materiale fotovoltaico

ALPERIA HA ATTIVATO IN ALTO ADIGE 3 STAZIONI IN DC CON TECNOLOGIA V2G

Alperia ha installato in Alto Adige 3 colonnine in DC con potenza da 50 kW in grado di supportare la tecnologia Vehicle to grid. I charging point sono stati attivati a Bolzano, Merano e Bressanone (in provincia di Bolzano). Le tre colonnine sono in grado di ricaricare due veicoli contemporaneamente con una potenza di 25 kW per ciascun connettore.

Il modello utilizzato da Alperia è l'ev-charger HVC50 prodotto da Alpitronic, caratterizzato da un'efficienza del 97% e connettori standard CCS 2 Combo. La colonnina ha un design compatto studiato per minimizzare l'ingombro al suolo, è provvista di display Lcd da 10,1 pollici e supporta la lettura di Rfid Card.



TOURING CLUB: LA GUIDA ALBERGHI E RISTORANTI D'ITALIA 2023 INCLUDE OLTRE 50 STRUTTURE CERTIFICATE ELECTRIC FRIENDLY

Nel corso di un evento tenutosi il 17 gennaio, presso il Radisson Collection Hotel a Milano, è stata presentata la nuova guida Alberghi e ristoranti d'Italia 2023 del Touring Club. All'interno sono presenti oltre 50 strutture ricettive certificate come Electric Friendly da Ev-Now! e Witaly, che si sono distinte per la particolare attenzione dimostrata verso i turisti che viaggiano in elettrico mettendo a disposizione stazioni di ricarica per i propri clienti, oltre che per aver investito sulla sostenibilità della propria impresa puntando sull'efficienza energetica e sull'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili. Nel corso della presentazione, tra le strutture Electric Friendly, sono stati premiati 12 esercizi che si sono distinti per l'eccellenza dei servizi offerti. Il premio per il maggior numero dei punti di ricarica by Free To X è stato assegnato all'Hotel Torino Wellness and Spa (Imperia) e al Wiesenhof Garden Resort (Bolzano); il premio per la Mobilità leggera by Askoll è andato a Casafilù (Brindisi) e all'Hotel Montemerlo (Savona); il premio per l'Efficienza energetica by MatCavi all'Hotel Montemerlo (Livorno) e allo Starhotels E.c.ho (Milano); il premio per l'Energia rinnovabile by Hera Comm al Castello di Serragiumenta (Brescia) e a Cantine Povero (Asti); il premio per il design dell'area di ricarica by BMW Italia è stato assegnato a Ca' del Moro Wine Retreat (Verona) e al Relais Bellaria Hotel & Congressi e Ristorante Corbezzoli (Bologna); mentre il premio Ev-Chalet! per la cultura della sostenibilità è andato alle strutture Santa Maria Maccaresse (Rimini) e a Il Paluffo (Firenze). La guida Alberghi e ristoranti d'Italia 2023, curata da Teresa e Luigi Cremona include oltre 2.700 strutture selezionate e oltre 360 indirizzi per acquisti a chilometro zero.



DA SINISTRA: DANIELE INVERNIZZI E FEDERICA MUSTO DI EV-NOW!, STEFANO CATOLINO (HEAD OF MOBILITY DI FREE TO X) E TERESA CREMONA, CURATRICE DELLA GUIDA

IL CPO ELECTRA SBARCA IN ITALIA, OBIETTIVO 8MILA CHARGER HPC IN UE ENTRO IL 2030

Il Cpo Electra, attivo in Francia dal 2021 e specializzato nella realizzazione di stazioni di ricarica Hpc, ha ufficializzato il proprio ingresso sul territorio italiano, dove la società intende dedicarsi all'installazione di colonnine ultrafast presso parcheggi di centri commerciali, supermercati, hotel e ristoranti facendosi carico dell'intero investimento. Entro il prossimo triennio Electra prevede di investire 200 milioni di euro per installare 3mila punti di ricarica ultrafast con potenza tra i 150 e i 300 kW. A livello europeo l'obiettivo del Cpo è quello di raggiungere quota 8mila colonnine ultrafast entro il 2030. In Italia Electra si affiderà a un team di 10 persone selezionate e guidate da Eugenio Sapora, general manager della società, il cui passo successivo sarà quello di approdare in Svizzera e Spagna. «Siamo orgogliosi di essere un'azienda francese al 100% che fornisce soluzioni per il passaggio ai veicoli elettrici. Stiamo creando la prima rete di ricarica rapida in Francia e in altri Paesi europei e intendiamo farlo molto rapidamente. Il 2022 è stato un anno di fondazione, il 2023 sarà l'anno dell'accelerazione a tutti i livelli», ha dichiarato Aurélien de Meaux, Ceo di Electra.



ENEL X WAY: NUOVE COLONNINE AD AVEZZANO E A THIENE

Grazie a un protocollo di intesa siglato con l'Amministrazione comunale, Enel X Way si occuperà di realizzare 10 punti di ricarica ad Avezzano (in provincia de L'Aquila), dove la giunta ha approvato il piano relativo alla collocazione delle stazioni. Nello specifico è stata confermata l'installazione di 2 colonnine di tipo Quick (fino a 22 kW di potenza), due stazioni con tecnologia VG2 e due colonnine fast in DC. Enel X Way ha inoltre annunciato di avere in programma l'installazione di 7 infrastrutture di ricarica presso il Comune di Thiene (in provincia di Vicenza), che vedranno anche l'impiego di una colonnina Fast in DC. Al momento sono attive sul territorio le prime due colonnine: si tratta di ev-charger di tipo quick in AC in grado di ricaricare fino a 4 veicoli contemporaneamente, è prevista inoltre l'attivazione di altre due stazioni. Enel X Way sta definendo insieme all'Amministrazione comunale il posizionamento di altri 3 ev-charger e di un quarto punto di ricarica fast. Al termine dei lavori, il Comune di Thiene potrà contare su un totale di 14 charging point ubicati in location strategiche scelte in base ai flussi del traffico cittadino.

DAZE TECHNOLOGY: UN NUOVO VIDEO TUTORIAL PER DAZEBOX C



Daze Technology ha condiviso attraverso i propri canali social un video tutorial realizzato con l'obiettivo di mostrare la semplicità di installazione della wall box DazeBox C, incluso il montaggio del sistema Power Management che consente di prevenire improvvisi cali di tensione e black-out al contatore durante la ricarica del veicolo elettrico. La wall box infatti, come spiegato da Daze Technology, "è stata progettata tenendo conto delle esigenze del nostro primo cliente, ovvero l'installatore". Il video mostra step by step tutti i passaggi per il corretto montaggio dell'ev-charger, incluso il cablaggio e il fissaggio a muro attraverso l'apposito template per effettuare i fori necessari sulla parete. Inoltre, viene mostrato come configurare la wall box sia tramite app (inquadrando l'apposito QR Code presente sul dispositivo), oppure tramite il deep switch presente sulla scheda madre della wall box. DazeBox C, disegnata e prodotta in Italia, fornisce una potenza di ricarica di 7,4 kW in monofase e 22 kW in trifase e può essere installata anche all'aperto.

INQUADRA IL QR CODE PER GUARDARE IL VIDEO





MERCEDES HA ANNUNCIATO IL PROPRIO NETWORK ULTRAFAST

Nel corso del CES (Consumer Electronics Show, evento dedicato alle novità tecnologiche) di Las Vegas, Mercedes-Benz ha ufficializzato la volontà di sviluppare una rete di colonnine di ricarica Hpc da 350 kW brandizzate con il proprio logo. I lavori per realizzare il network inizieranno nel corso dell'anno in Europa, Nord America e Cina, per poi approdare su altri territori in un secondo step. La casa di Stoccarda ha già anticipato gli obiettivi per gli Usa, dove i cantieri termineranno nel 2027 e sono previsti 400 hub per un totale di oltre 2,5mila punti di ricarica, dislocati in maniera strategica in prossimità di autostrade, luoghi di interesse e aree urbane. Mercedes, nello sviluppo delle proprie infrastrutture, si pone come obiettivo quello di offrire un'esperienza di

ricarica comoda e user friendly, con la possibilità di accedere a servizi e attività di ristoro. Gli hub verranno monitorati da telecamere di sorveglianza e le colonnine verranno coperte da pensiline per proteggere gli e-driver da sole e intemperie. A seconda della location sono previsti diversi tipi di hub, mediamente da 4 a 12, fino a un massimo di 30 colonnine. Le stazioni verranno equipaggiate con un sistema di load management per offrire a ogni vettura la massima potenza disponibile e ottimizzare così i tempi di attesa. Il network sarà aperto a veicoli di tutte le marche, ma i clienti Mercedes potranno beneficiare di alcuni plus, come la possibilità di prenotare la ricarica. Mercedes inoltre garantisce di impiegare energia 100% green proveniente da fonti rinnovabili.



FLEET220: UN SERVIZIO DEDICATO A ELETTRIFICAZIONE E RICARICA DELLE FLOTTE

Route220, società che si occupa di sviluppare soluzioni dedicate alle aziende che hanno come obiettivo l'abbattimento dell'impronta ambientale, ha lanciato Fleet220: un servizio specializzato per accelerare l'elettrificazione delle flotte e gestire i processi di ricarica. Route220 - forte del proprio know-how nell'assistenza clienti con un portfolio di 250 società per un totale di oltre 3mila veicoli e oltre 1.000 stazioni di ricarica installate sia in azienda sia presso le abitazioni private dei dipendenti - per implementare il servizio Fleet220 punta sulla nuova app myevfleet: un software personalizzato con soluzioni studiate ad hoc per assecondare le necessità di ogni singola impresa. Attraverso il programma Fleet220, Route220 propone una piattaforma digitale proprietaria per la contabilizzazione dei processi di ricarica, un servizio di progettazione dedicato, oltre all'installazione e alla gestione delle colonnine. Si tratta di soluzioni modulari e scalabili, oltre alla possibilità di stringere accordi e convenzioni con società che operano nel settore del noleggio a lungo termine.



**POWER
DRIVE**
EUROPE



**JUNE
14-16
2023**

MESSE MÜNCHEN

International Exhibition for Charging Infrastructure and E-Mobility

- **Charging the future of mobility:**
Markets, business models and trends
- **Experience innovations:**
Smart charging systems, e-vehicles and mobility services
- **Knowledge2Go:**
Conference, exhibition forum, guided tours and much more
- **Industry meeting point:**
Meet 85,000+ energy & mobility experts and 1,600 exhibitors at four parallel exhibitions

www.powertodrive.de

Part of
THEsmarter
EUROPE 

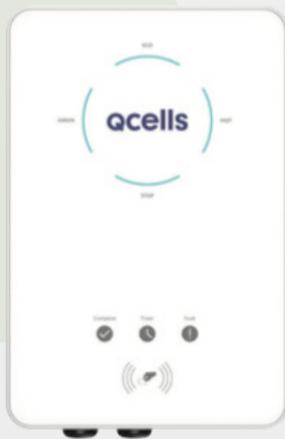


POWER2DRIVE (MONACO, 14-16 GIUGNO): LA FIERA AUMENTA L'AREA ESPOSITIVA, SPAZI QUASI SOLD-OUT

Power2Drive, fiera dedicata all'e-mobility e alle infrastrutture di ricarica che si terrà a Monaco di Baviera dal 14 al 16 giugno (all'interno di The Smarter E), vista la grande richiesta ha annunciato di aver ampliato l'area espositiva dedicata all'e-mobility, che raggiunge così 13mila metri quadrati occupando due interi padiglioni del polo fieristico. Nonostante questo gli spazi dedicati all'elettromobilità e agli ev-charger sono quasi esauriti: restano a disposizione gli stand condivisi di BEM (Associazione tedesca per l'e-mobility) e di Avere (European Association for Electromobility) nonché nell'area start-up. Quest'anno Power2Drive si estenderà anche presso l'area outdoor, offrendo ai visitatori la possibilità di provare veicoli elettrici e di assistere a sessioni demo. Nell'area sarà inoltre disponibile il nuovo "lightEV Test Drive", in cui si potranno effettuare giri di prova su veicoli elettrici per ultimo miglio e uso quotidiano, come piccoli furgoni e biciclette cargo. Presso l'area troveranno spazio anche soluzioni di ricarica per le flotte e sistemi per combinare mobilità e sostenibilità, con soluzioni dedicate all'utilizzo di energia da fonti rin-

novabili, con l'obiettivo di fornire a Cpo, Emps, installatori, fleet manager e professionisti del settore una panoramica sulle nuove tecnologie e sui prodotti che rivoluzioneranno il comparto. In questo senso particolare attenzione verrà dedicata alle soluzioni Vehicle to grid, che si conferma uno dei temi centrali dell'edizione 2023 di Power2Drive: Alfen, CHAdeMO Association, FLEXeCHARGE, Myenergi, The Mobility House, Workersbee Energy B.V. e Wallbox sono alcune delle aziende che nel corso dell'evento presenteranno novità dedicate a questa tecnologia. Riguardo invece ai sistemi di ricarica, sul portale di Power2Drive, è già disponibile una guida completa con più di 260 prodotti provenienti da 87 Paesi. Si ricorda infine la prima edizione del Power2Drive Award, premio dedicato all'innovazione nel settore della mobilità elettrica e delle infrastrutture di ricarica. Le imprese possono già candidarsi proponendo le proprie soluzioni entro il prossimo 17 marzo. Una giuria di esperti selezionerà i finalisti e i vincitori che verranno premiati nel corso della serata inaugurale della fiera The Smarter E il prossimo 13 giugno.

HANWHA QCELLS LANCIA LA WALL BOX Q.HOME EDRIVE, CON 3 MODALITÀ DI GESTIONE



Hanwha Qcells, società focalizzata sul business degli impianti fotovoltaici, quest'anno ha fatto il proprio ingresso nel mercato degli ev-charger lanciando una wall box in AC progettata per soddisfare le esigenze dell'utenza residenziale e professionale. Si tratta della Q.Home Edrive, disponibile sia in versione monofase fino a 7,4 kW, sia in quella trifase fino a 22 kW di potenza. Con Q.Home Edrive, Hanwha Qcells propone un sistema di ricarica smart, connesso e facile da installare, che prevede la possibilità di ottimizzare la ricarica della vettura sfruttando l'energia prodotta da un eventuale impianto fotovoltaico con sistema di accumulo. Il dispositivo può essere controllato tramite app e prevede la possibilità di attivare la ricarica attraverso Rfid card.

La wall box prevede 3 modalità di ricarica. In modalità Green il veicolo viene ricaricato utilizzando l'energia in surplus prodotta dall'impianto fotovoltaico. Fast ricarica il veicolo alla massima potenza riducendo i tempi di attesa e prelevando energia sia dalla rete, sia dall'impianto fotovoltaico. La funzione Eco massimizza l'autoconsumo, prelevando una quantità minima di energia dalla rete domestica.

CIRCONTROL RINNOVA L'IMMAGINE AZIENDALE. L'E-MOBILITY È SEMPRE PIÙ STRATEGICA

Circontrol, azienda del gruppo Circutor che opera nel settore della tecnologia applicata all'ev-charging, ha presentato nel corso di un evento tenutosi lo scorso gennaio una nuova immagine aziendale, che coincide con l'evoluzione della società su più livelli: «Non basta più avere un ampio catalogo di prodotti; adesso bisogna offrire la miglior esperienza di ricarica possibile a tutti coloro che scelgono la mobilità elettrica», ha dichiarato Joan Hinojo, direttore generale di Circontrol. Il cambio di logo e di immagine coincide anche con il 25esimo anniversario dell'azienda, oltre che con risultati in crescita del 33% su scala nazionale. Circontrol è presente in Italia, Francia, Polonia, Regno Unito, oltre che in Messico, Sud America e Golfo Persico. Il rebranding del marchio arriva anche in concomitanza con una crescita significativa dell'industria dell'e-mobility. A questo proposito il responsabile marketing di Circontrol, Joan Sardà, ha sottolineato: «L'industria del veicolo elettrico sta facendo passi da gigante e in questa voragine di crescita vogliamo posizionarci come azienda leader su cui fare completo affidamento e che mette al centro dei propri interessi le persone».

circontrol



IBERDROLA E NISSAN INSIEME PER UN PACCHETTO DEDICATO ALLA RICARICA DOMESTICA

Nissan e Iberdrola hanno siglato una partnership per sostenere la transizione elettrica.

L'accordo prevede che i clienti che acquistano una Nissan modello Leaf, Ariya oppure Townstar Ev, possano accedere al pacchetto Smart Mobility All Inclusive proposto da Iberdrola per avere agevolazioni sulla ricarica domestica.

Il pacchetto comprende infatti una stazione di ricarica Wallbox Pulsar e l'installazione del dispositivo.

Inoltre, i clienti che sceglieranno il pacchetto Smart Mobility potranno

avere tariffe agevolate in bolletta e scontistiche ad hoc sui prodotti Smart Solution di Iberdrola.

Tutti i dettagli in merito verranno forniti al momento dell'acquisto presso i concessionari Nissan.

L'ev-charger Pulsar di Wallbox include diverse funzionalità avanzate per ottimizzare la ricarica, dall'opzione Power Boost, che consente di modulare la corrente destinata alla vettura in base ai consumi domestici, a un'app dedicata che permette di programmare le sessioni di ricarica e monitorare il consumo energetico.

FS SISTEMI URBANI: OLTRE 15MILA CHARGING POINT VICINO ALLE STAZIONI

FS Sistemi Urbani, società del Gruppo FS, ha siglato un accordo con Class Onlus (Comitato ambiente e sviluppo sostenibile Milano) con l'obiettivo, entro il 2025 di installare oltre 15mila colonnine di ricarica. FS Sistemi Urbani intende infatti creare una diffusa rete di aree per la ricarica elettrica degli autoveicoli per supportare la mobilità a basso impatto inquinante per l'ambiente. I luoghi di installazione saranno a ridosso delle stazioni ferroviarie dei centri urbani. Inoltre, sono in fase di studio, con il coinvolgimento delle amministrazioni locali, diverse integrazioni con le opportunità previste dal decreto sulle comunità energetiche e i bandi delle Regioni. L'amministratore delegato di FS Sistemi Urbani Umberto Lebruto ha dichiarato: «Con l'accordo di oggi il Polo Urbano del Gruppo FS conferma il proprio impegno a favore di una mobilità sempre più verde e sostenibile, coerentemente con gli obiettivi del Piano Industriale 2022-2031. Le colonnine di ricarica saranno installate in diversi parcheggi nelle vicinanze delle stazioni, che diventeranno veri e propri hub intermodali, dove gli utenti potranno ricaricare in sicurezza i propri veicoli mentre raggiungono la propria destinazione in treno».



ATLANTE ACQUISISCE IL RAMO E-MOBILITY DI RESSOLAR

Atlante ha ufficializzato l'acquisizione del ramo d'azienda relativo alla mobilità elettrica di Ressorar. Quest'ultima dal 2006 realizza impianti per la produzione di energia green e da alcuni anni aveva iniziato lo sviluppo di una rete di ricarica che ora confluirà in Atlante, insieme alla soluzione software a essa dedicata, l'app Wroom. Attraverso l'ac-

quisizione di Ressorar, Atlante può contare su nuovi punti di ricarica attivi nelle provincie di Bergamo, Brescia e Milano in prossimità dell'autostrada A4. Il Cpo del Gruppo Nhoa trasformerà successivamente le colonnine in punti di ricarica fast e ultrafast. Stefano Terranova, Ceo di Atlante, ha commentato: «L'acquisizione del portafoglio di stazioni di ricarica di Ressorar è di grande importanza per lo sviluppo di Atlante in Italia, perfettamente in linea con la nostra missione di accelerare l'adozione della guida a zero emissioni. Ressorar è un'eccellenza imprenditoriale italiana, fatta di persone già da tempo impegnate a supporto della transizione energetica e che hanno coraggiosamente investito nello sviluppo della mobilità elettrica. Noi di Atlante continueremo con orgoglio il lavoro iniziato da Ressorar, potenziando la rete acquisita con dispositivi di ricarica rapida e ultra-rapida, anche accoppiati a sistemi di accumulo di energia, per servire al meglio le comunità e i viaggiatori di questa zona strategica per il nostro paese. Ressorar continuerà a supportarci nell'espansione del nostro network, sviluppando al contempo altre encomiabili iniziative sempre nel contesto

della transizione energetica».

Per i prossimi tre anni Ressorar continuerà a collaborare con Atlante nello sviluppo di nuovi siti. Inoltre, gli utenti della rete di Atlante potranno continuare ad avvalersi dei servizi di Wroom, l'Emsp di Ressorar, in grado di fornire informazioni complete sulle varie fasi della ricarica, dalla ricerca del punto di ricarica più vicino fino al pagamento in tempo reale attraverso vari sistemi. Atlante ha inoltre ufficializzato il suo ingresso come membro "core" all'interno dell'associazione CharIN, che rappresenta l'industria dell'ev-charging a livello mondiale e che si dedica alla promozione dell'interoperabilità basata sullo standard CCS (Combined Charging System). A oggi CharIN conta oltre 290 membri, suddivisi tra aziende che operano nella mobilità elettrica, fornitori di energia e case automobilistiche. Atlante contribuirà alle attività di CharIN con i 15 anni di esperienza dell'intero gruppo Nhoa, inclusa l'esperienza unica nell'accumulo di energia e nelle micro reti di Nhoa Energy e parteciperà ai focus group di CharIN sugli standard tecnologici e sull'integrazione delle nuove tecnologie, prendendo parte anche a test di interoperabilità.



CHARGE UP YOUR EXPERTISE!

GLI INCONTRI DEDICATI ALLE SOLUZIONI DI RICARICA MENNEKES

VIENI A TROVARCI A
KEY ENERGY 2023
22-24 Marzo 2023
RIMINI EXPO CENTER
PAD B3
STAND 170



📺 27 APRILE 2023 | 10:00 - 11:00 - webinar
Sistemi Professional: ricarica in luoghi pubblici e semipubblici

📍 14 GIUGNO 2023 | MILANO - riservato agli installatori professionisti
MENNEKES eMobility Start: il primo passo per diventare Partner eMobility MENNEKES

📺 22 GIUGNO 2023 | 10:00 - 11:00 - webinar
MENNEKES Cloud e MENNEKES Pay: gestione e pagamenti del sistema di ricarica

📺 20 LUGLIO 2023 | 10:00 - 11:00 - webinar
Charge up your Day: ricarica nei diversi contesti della giornata

📍 4 OTTOBRE 2023 | BRINDISI - riservato agli installatori professionisti
MENNEKES eMobility Start: il primo passo per diventare Partner eMobility MENNEKES

📺 19 OTTOBRE 2023 | 10:00 - 11:00 - webinar
Case history: le migliori installazioni delle stazioni di ricarica MENNEKES



**PARTECIPAZIONE GRATUITA
PREVIA REGISTRAZIONE**
https://bit.ly/MENNEKES_eventi

MENNEKES
MY POWER CONNECTION

A dicembre arrivano a 36.772 i punti di ricarica ad accesso pubblico

I DATI MOTUS-E EVIDENZIANO UN INCREMENTO DEL 41% RISPETTO AL 2021. SECONDO IL SEGRETARIO GENERALE FRANCESCO NASO LA PRIORITÀ PER CONTINUARE A CRESCERE SARÀ QUELLA DI «NON SPRECARE GLI OLTRE 700 MILIONI DI EURO DEL PNRR DESTINATI ALL'INSTALLAZIONE DI PIÙ DI 21MILA STAZIONI DI RICARICA AD ALTA POTENZA»



Secondo il report trimestrale di Motus-E, aggiornato con rilevazioni relative al 31 dicembre 2022, in Italia i punti di ricarica ad accesso pubblico hanno raggiunto quota 36.772, registrando un incremento del 12,1% rispetto al trimestre precedente (erano 32,7mila a settembre 2022, +3.996). Le infrastrutture presenti sul territorio sono risultate 19.334 (+15,7% rispetto a 3 mesi fa), dislocate presso 15.048 location (+13,7% rispetto alle 13.225 location registrate lo scorso settembre). Solo nel 2022 sono stati installati 10.748 punti di ricarica ad accesso pubblico (di cui 3.996 nel Q4), +41% rispetto all'anno precedente. Inoltre, considerando gli oltre 36mila punti di ricarica presenti sul territorio, è aumentata anche la presenza di colonnine ad alta potenza:

nel 2021 rappresentavano il 6% del totale, mentre nel 2022 hanno raggiunto il 12%. Le infrastrutture di ricarica sulla rete autostradale al 31 dicembre hanno raggiunto quota 496 charging point (di cui l'85% in DC con potenza superiore ai 43 kW), mentre nel 2021 erano 118. Riguardo alla diffusione delle infrastrutture sulla Penisola, nel Nord Italia sono presenti il 58% delle colonnine, il 22% sono dislocate al Centro, mentre il 20% è situato al Sud e nelle Isole. Più nel dettaglio, con 5.971 punti di ricarica, la Lombardia si conferma la

regione più virtuosa, replicando il primato del 2020 e del 2021: da sola concentra il 16% dei punti di ricarica presenti nel nostro Paese. Seguono nell'ordine Piemonte e Veneto (con l'11% del totale ciascuna), Lazio ed Emilia-Romagna (con il 10% a testa) e infine la Toscana (8%). Queste regioni coprono complessivamente il 66% del totale dei punti di ricarica a uso pubblico in Italia.

Considerando invece le 14 città metropolitane in cui si concentra il 36% della popolazione, Roma è risultata al primo posto per punti di ricarica (2.751), seguita da Milano (1.927), Torino (1.641), Venezia (1.372) e Firenze (882). In rapporto alla densità di abitanti, l'area con più ev-charger ad accesso pubblico risulta invece quella di Venezia (16 stazioni ogni 10mila abitanti), seguita da Firenze (poco meno di 9 stazioni ogni 10mila abitanti) e Bologna (8 stazioni ogni 10mila abitanti). Considerando invece i punti di ricarica per chilometro quadrato, al primo posto c'è Milano (circa 122 charging point ogni 100 km), mentre al secondo e terzo posto ci sono rispettivamente Venezia (55 punti ogni 100 km quadrati) e Roma (circa 51 punti ogni 100 km quadrati). Il report di Motus-E include anche un confronto tra l'Italia e altri Paesi Europei, rivelando che in realtà la situazione delle infrastrutture nella nostra Penisola risulta piuttosto avanzata rispetto ad altri territori. L'Italia ha superato diversi Paesi europei tra cui Francia, Germania e Regno Unito in termini di rapporto tra punti di ricarica e BEV circolanti. Ogni 100 veicoli elettrici, infatti, in Italia si contano 21,5 punti di ricarica a uso pubblico, a fronte degli 11,5 della Francia, degli 8,2 della Germania e degli 8,9 del Regno Unito. «Il report dimostra che nonostante la frenata del mercato auto BEV gli operatori della ricarica lavorano a pieno regime per far centrare all'Italia gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti», ha commentato il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso. «Sul fronte infrastrutturale adesso sono tre le priorità assolute. La prima, in ordine di tempo, è quella di intervenire a livello politico per non sprecare gli oltre 700 milioni di euro del PNRR destinati all'installazione di più di 21 mila stazioni

LA RICARICA PUBBLICA IN NUMERI



di ricarica ad alta potenza. Allo stato attuale, per come è impostata la normativa, c'è infatti il rischio di non riuscire a impiegare le ingenti risorse messe a disposizione dall'Europa, almeno nel primo bando che senza interventi scadrà a maggio, ma non è ancora stato aperto». Altra priorità, secondo Motus-E, riguarda le infrastrutture sulla rete autostradale: «I concessionari autostradali che non hanno iniziato a installare i punti di ricarica per conto proprio sono obbligati per legge a pubblicare i bandi per l'installazione delle colonnine, ma ci risulta che nessuno finora abbia bandito delle gare per l'assegnazione della subconcessione per la ricarica dei veicoli elettrici», sottolinea Naso. «Auspiciamo che dopo anni di rinvii finalmente questo Governo riesca a fare chiarezza sulla questione, garantendo così che anche l'Italia possa avere una capillare e indispensabile rete di ricarica sulle autostrade». Infine, la terza criticità da risolvere in termini di priorità secondo l'associazione, è costituita dalle autorizzazioni a livello comunale per la realizzazione delle infrastrutture pubbliche: «Nei mesi scorsi abbiamo messo a punto un Vademecum proprio per supportare le amministrazioni locali in tutte le attività di coordinamento per la realizzazione delle infrastrutture. È una risorsa messa a disposizione di tutti sul nostro sito Web, che può aiutare concretamente i Comuni rimasti indietro e a cascata anche tanti automobilisti» conclude Naso.



«Il report dimostra che nonostante la frenata del mercato Bev gli operatori della ricarica lavorano a pieno regime per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti» spiega Francesco Naso, segretario generale di Motus-E

E RICARICA WEEKLY

RICEVILA ANCHE TU



LA NEWSLETTER VIENE INVIATA OGNI GIOVEDÌ. UN APPUNTAMENTO DA NON PERDERE CON TUTTO QUELLO CHE C'È DA SAPERE SULL'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING

La newsletter E-Ricarica Weekly è una componente fondamentale dell'offerta comunicativa del magazine E-Ricarica, in cui vengono riassunte tutte le news pubblicate quotidianamente sul sito Internet della rivista e condivise sui social. La newsletter, grazie alla sezione Primo piano, ogni settimana mette in risalto tematiche di attualità, come decreti, bandi, nuove leggi e contenuti di particolare interesse per tutta la filiera.

Gli operatori del settore possono così restare aggiornati avendo una visione d'insieme di quanto successo nel mercato i giorni precedenti. La newsletter di E-Ricarica ha un'impostazione grafica tale da rendere i contenuti fruibili anche da smartphone. Viene inviata in direct-mail con cadenza settimanale, ogni giovedì, e raggiunge circa 5mila professionisti che operano nel settore dell'ev-charging. A favorire la diffusione della newsletter c'è il supporto che arriva dai social

network: l'uscita della weekly viene infatti segnalata anche sulle pagine Facebook e LinkedIn della testata. E-Ricarica Weekly è anche uno strumento di supporto alle aziende in cerca di personale. In coda all'elenco delle news è infatti presente una sezione dove, su richiesta, possono essere inseriti annunci di recruitment personalizzati. Inoltre, attraverso la weekly, oltre alle news vengono divulgate le interviste e gli approfondimenti pubblicati sul portale.

TRE MODI PER ISCRIVERSI GRATUITAMENTE

- 1 Inquadra il QR code e compila il form
- 2 Dall'home page del sito E-Ricarica, cliccando sul menù a tendina E-Ricarica Weekly
- 3 Digitando il link <https://e-ricarica.it/iscriviti-alla-newsletter/>



CARICATORI INTELLIGENTI VIARIS

Le migliori soluzioni per la ricarica dei veicoli elettrici in AC

APP e-Viaris



ORBIS
vi aspetta al
PAD. B3
STAND 124



E.ON ITALIA OGGI CONTA OLTRE 4MILA CLIENTI DOMESTICI E PROPONE UN VENTAGLIO TRASVERSALE DI SOLUZIONI PER SODDISFARE SIA L'UTENZA PRIVATA SIA QUELLA BUSINESS. DALLE NOVITÀ, COME IL SISTEMA GESTIONALE GRID-X, ALLE ATTIVITÀ DI FORMAZIONE PER GLI INSTALLATORI, LUCA CONTI, CHIEF OPERATING OFFICER, ILLUSTR LA VISION E GLI OBIETTIVI DI UN'AZIENDA CHE PUNTA SU UN APPROCCIO INTEGRATO DI TECNOLOGIE E SISTEMI PER L'EFFICIENZA ENERGETICA

DI ANTONIO ALLOCATI

«E-mobility: leva essenziale per la nostra strategia»



La mobilità elettrica sta acquisendo un ruolo sempre più decisivo all'interno della strategia di una utility delle dimensioni e dell'importanza di E.ON. Da circa 5 anni il gruppo opera nell'e-mobility con una divisione dedicata e oggi si presenta sul mercato con un'offerta di prodotti, di soluzioni e di applicazioni ampia e trasversale. «Il valore attuale del giro d'affari della mobilità elettrica non si identifica tanto con l'incidenza sul nostro fatturato globale, che è ancora relativamente limitata, quanto piuttosto come leva strategica all'interno di un business model sempre più orientato all'efficienza energetica», afferma in questa intervista Luca Conti, chief operating officer di E.ON Italia. «I nostri obiettivi? Molto ambiziosi. Siamo convinti che la mobilità elettrica, anche grazie alla sua capacità di generare ricavi ricorrenti attraverso i servizi di ricarica su colonnine nelle aree pubbliche, costituirà un asset molto importante per il nostro business globale».

Quali sono i punti cardine della vostra strategia commerciale?

«Noi interpretiamo la mobilità elettrica come parte integrante di un ampio ecosistema. L'obiettivo è dunque veicolare le nostre proposte sia in una modalità "stand-alone" sia, soprattutto, in modo organico e connesso a tutte le nostre attività. Ad esempio, la wall box per il cliente domestico o il fast charger, acquistano un vero valore se si allacciano e sono alimentati da un impianto fotovoltaico, preferibilmente con accumulo».

Come è composta la vostra offerta?

«La nostra proposta è molto ampia e trasversale. Per il privato abbiamo sia i prodotti del pacchetto E.ON DriveSmart Casa, per la ricarica domestica, con wall box - dai 7,4 ai 22 kW - in grado di soddisfare tutte le esigenze e di consentire anche l'integrazione con l'impianto fotovoltaico, sia il pacchetto E.ON DriveEasy, soluzione che consente di ricaricare il proprio veicolo elettrico in tutta

«Interpretiamo la mobilità elettrica come parte integrante di un ampio ecosistema. L'obiettivo è veicolare le proposte, sia in modalità "stand-alone", sia in modo organico e connesso a tutte le nostre attività, dal fotovoltaico all'efficienza energetica»

Europa grazie alla nostra applicazione E.ON Drive, interoperabile con i sistemi di tutti i gestori. Per il pubblico proponiamo ovviamente tutte le soluzioni fast e ultrafast, ma riteniamo che la soluzione migliore per questo tipo di clienti sia quella di costruire un progetto insieme a loro, considerando non solo l'hardware, ma anche i sistemi di monitoraggio e l'integrazione con eventuali altri sistemi, come il fotovoltaico. Oltre a tutto questo, effettuiamo servizi di smart charging con E.ON Home, sia con tariffa oraria sia con l'energia solare. Anche per il segmento business costruiamo insieme alla singola realtà la soluzione più in linea con le specifiche esigenze. Le nostre stazioni di ricarica E.ON DriveSmart consentono ad attività commerciali e strutture ricettive di offrire un servizio innovativo di ricarica ai propri clienti durante la loro permanenza e alle aziende di dare la possibilità a dipendenti e visitatori di ricaricare la propria auto elettrica con una soluzione sostenibile, anche abbinando un'installazione di pannelli fotovoltaici per entrare a pieno titolo nel percorso green di transizione energetica».

Avete in programma l'introduzione di nuovi modelli o soluzioni?

«Il focus è sulla nuova soluzione Grid-X, un software proprietario per l'ottimizzazione dei

consumi in funzione delle tecnologie installate a livello domestico e del proprio piano tariffario di casa: è un cervello elettronico che studia, a seconda dei desiderata, il profilo di consumo del cliente e stabilisce quando ricaricare la batteria di casa o dell'auto, sfruttando la rete o il fotovoltaico, oppure trasformando l'energia elettrica in termica e accumularla nel serbatoio della pompa di calore e via dicendo. Da solo, questo software potrebbe portare fino a 250 euro annui di risparmio a famiglia. Si tratta di un importante investimento del Gruppo E.ON per fare un ulteriore passo avanti nell'integrazione di soluzioni di efficienza energetica e di una migliore gestione dell'energia per il cliente domestico».

Chi sono i vostri clienti?

«Le aree di clienti sono due che, al momento, pesano ciascuna il 50%. Ci rivolgiamo infatti a clienti business, ovvero imprese private - area nella quale siamo particolarmente forti - e aziende pubbliche, e a clienti residenziali, compreso ovviamente il mercato condominiale. Per quanto riguarda l'area business parliamo di realtà imprenditoriali che, affidandosi a noi per l'installazione di impianti fotovoltaici, richiedono anche soluzioni per abilitare la ricarica elettrica per la flotta aziendale, o per dare un benefit ai propri dipendenti che dispongo-

PER IL PRIVATO E.ON PROPONE SIA I PRODOTTI DEL PACCHETTO E.ON DRIVESMART CASA, PER LA RICARICA DOMESTICA, SIA IL PACCHETTO E.ON DRIVEEASY, SOLUZIONE CHE CONSENTE DI RICARICARE IL VEICOLO ELETTRICO IN TUTTA EUROPA GRAZIE ALL'APPLICAZIONE E.ON DRIVE, INTEROPERABILE CON I SISTEMI DI TUTTI I GESTORI



no di un veicolo elettrico. Per il residenziale oggi arriviamo a quota 4mila clienti. In particolare, per il comparto dei condomini, registriamo un sempre più significativo legame della mobilità elettrica con la tecnologia fotovoltaica che presenta diversi elementi vincenti: la capacità di coprire le spese comuni, la possibilità di addebitare direttamente i costi a chi utilizza le colonnine di ricarica, e i benefici potenziali che possono derivare in un futuro dalla costituzione di comunità energetiche. Il più grande vantaggio per il nostro cliente è quello di rivolgersi a un'azienda leader nel segmento condominiale, capace di spaziare dall'energia elettrica e gas ai servizi di base per la gestione del condominio, dall'installazione di sistemi per la ricarica dei veicoli elettrici alla riqualificazione energetica. Mi piace anche aggiungere un'ulteriore considerazione: nel segmento business l'interesse che riscontriamo sull'e-mobility non si lega direttamente alla contingenza, e quindi alla possibilità di fruire di un incentivo. La mobilità elettrica in questo caso è parte di una strategia aziendale. Per quanto riguarda, invece, il residenziale il valore e l'impatto dell'incentivo - come è stato con il Superbonus - sono molto più significativi».

Il Superbonus quanto ha spinto l'e-mobility?

«Molto. La wall box è stata infatti interpretata, in molti casi, come un intervento "trainato"; molti clienti approfittando dell'opportunità ci hanno chiesto di poterla installare anche nella prospettiva di acquistare un'automobile elettrica. Peraltro, sebbene il Superbonus sia al momento in fase di nuova definizione, oggi continuiamo a registrare un significativo e continuo interesse dei clienti sulle nostre soluzioni di mobilità elettrica. Detto tutto questo, io auspico l'introduzione di un nuovo e più efficace modello di incentivazione, sia sui veicoli elettrici e ibridi plug-in, sia sui sistemi di ricarica... ».

Ovvero?

«Per la mobilità elettrica il beneficio dell'incentivo dovrebbe realizzarsi su più fronti. Oltre al classico modello di incentivo per l'acquisto di un veicolo o l'installazione di una wall box occorre infatti premiare l'utilizzo e i consumi. Mi riferisco quindi all'introduzione di tariffe che offrano energia elettrica a costi più convenienti per la ricarica. Sappiamo che esistono clienti che fanno una scelta di cuore, che vanno considerati come una sorta di pionieri e che non hanno necessità di incentivi per ricorrere all'elettrico. Ma poi se si vuole allargare il mercato bisogna saper essere attrattivi verso i clienti che io definisco "di testa e di portafoglio" che comprensibilmente guardano prima di tutto al fattore convenienza».

Quindi auspica che si possano mettere in campo nuovi meccanismi per avere un kWh per l'auto

elettrica che costi meno di uno ordinario...

«Come ben sappiamo l'incremento dei costi dell'energia ha penalizzato l'elettrico e la sua convenienza economica. Noi, le nostre proposte a livello istituzionale per un meccanismo di incentivazione più efficace, le abbiamo fatte. Va detto che quando si parla di fotovoltaico, o comunque di tecnologie più consolidate, la condivisione di intenti che si registra è sempre ampia. Quando invece si parla di sistemi nuovi incontriamo interessi divergenti, anche legittimi, a causa dei quali questi cambiamenti subiscono rallentamenti. Purtroppo tutto ciò che è nuovo e moderno rischia di essere penalizzato da un eccesso di prudenza e lentezza e di un approccio oramai fuori dal tempo. Siamo convinti che gli incentivi debbano invece aiutare a sviluppare, con la necessaria rapidità, un nuovo e fondamentale sistema come quello della mobilità elettrica. Proprio per questo guardiamo con estremo favore ai nuovi decreti del MASE per le installazioni di infrastrutture di ricarica che possono generare, in concreto, una serie di nuove opportunità».

Cosa prevedete per i costi della ricarica pubblica nel breve termine?

«Prevediamo che possa esserci una discesa dei prezzi, in linea con un trend ribassista che si sta vedendo sul mercato, ma - se così non fosse - auspichiamo che ci siano, appunto, incentivazioni per i clienti che decidessero di fare il passo verso l'elettrico in un momento così difficile in cui alcune sirene opportunistiche potrebbero spingere ancora a una scelta verso il motore termico. Integrando la mobilità elettrica con una generale elettrificazione a base rinnovabile, sicuramente anche l'indipendenza energetica avrebbe benefici rilevanti».

Per l'installazione delle wall box a chi vi affidate?

«Ci affidiamo a installatori professionisti, che possono essere sia dipendenti, sia installatori terzi di grande fiducia e che lavorano prevalentemente con noi. Di questi, quelli che lavorano sulla mobilità elettrica sono a oggi oltre 100. Di particolare importanza, a questo proposito, sono le attività di formazione che portiamo avanti con la Academy (vedi box) basata su corsi di aggiornamento sulle diverse tecnologie che proponiamo all'interno della nostra offerta. Per ciò che riguarda i requisiti che richiediamo agli installatori nostri partner essi devono essere in grado sia di occuparsi della parte hardware, sia di gestire un'opportuna configurazione della parte software. E, dato che ci piace pensare costantemente a un sistema integrato, servono persone capaci di collocare i sistemi di ricarica all'interno di un complesso mix di tecnologie, comprendente anche il fotovoltaico, i sistemi di accumulo e le varie applicazioni per la gestione».

Che obiettivi di crescita vi siete posti?

«Sicuramente parliamo di target molto ambiziosi. Siamo convinti che la mobilità elettrica, anche grazie alla sua capacità di generare ricavi ricorrenti attraverso i servizi di ricarica su colonnine nelle aree pubbliche, costituirà una leva molto importante per il nostro business globale. Non ci basta dare ai nostri clienti le soluzioni energetiche migliori quando "sono a casa", ma occorre sempre più "seguirli" con il nostro ventaglio di servizi digitali e le nostre applicazioni, anche quando stanno viaggiando su tutto il territorio europeo. La mobilità elettrica sarà quindi una leva molto importante all'interno del nostro perimetro dei ricavi. Vedo nell'e-mobility anche un mercato che possa contribuire a cambiare la relazione tra utility e cliente finale, abilitando ad esempio nuovi meccanismi di fatturazione che permetteranno di staccarsi da una relazione basata solo sul contatore, ma di andare veramente beyond the meter... ».

Può raccontarci delle case history di installazioni recenti, particolarmente significative?

«Ne scelgo in particolare una. Abbiamo recentemente stipulato un importante accordo di partnership, di cui siamo particolarmente orgogliosi, con un'azienda prestigiosa come Coima - piattaforma

E.ON ACADEMY: FORMARE INSTALLATORI SPECIALIZZATI

E.ON ha lanciato il progetto Academy che ha l'obiettivo di formare nuove professionalità green dotate di competenze specifiche e di riqualificare installatori già attivi perché possano operare nel settore degli impianti fotovoltaici e dei sistemi di ricarica per auto elettriche. Si tratta di una vera e propria scuola di formazione con un percorso didattico volto a favorire l'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. I candidati, dopo un primo processo di selezione coordinato dalle agenzie Manpower e Randstad, potranno entrare in E.ON come installatori di impianti fotovoltaici e termoidraulici. L'azienda mette a disposizione 100 ore di formazione gratuita per giovani neodiplomati di istituti tecnici e professionali che intendono diventare installatori. Si rivolge però anche a installatori già qualificati, ma interessati a migliorare le proprie competenze. Nonché a coloro che desiderano riqualificarsi nel mondo delle energie rinnovabili e hanno già una buona predisposizione per le professioni tecniche.

Il percorso didattico prevede lezioni online e in presenza in aule appositamente attrezzate, in cui verranno approfondite competenze tecniche e soft skill. Gli allievi affronteranno poi un processo di selezione per diventare installatori ed entrare a far parte della squadra E.ON. A seguire, ci sarà la fase di affiancamento sul campo. Gli installatori, formati dalla E.ON Academy, potranno infine contare su un aggiornamento periodico sulle soluzioni per l'efficiamento energetico. Per quanto riguarda i prossimi corsi Academy, per la formazione e l'inserimento degli installatori junior, a partire da marzo la programmazione sarà di un corso al mese fino a giugno e uno a settembre. Ogni corso prevede tre step: formazione teorica, formazione pratica e successivo inserimento in una squadra operativa che si occuperà della formazione di "cantieri". Analogamente, vi è una programmazione per la formazione e inserimento degli installatori senior, che è in continuità.



leader nello sviluppo e gestione di patrimoni immobiliari per conto di investitori istituzionali - per l'installazione di 446 soluzioni di ricarica nell'area di Porta Nuova a Milano, una delle nuove urbanizzazioni più importanti, anche a livello europeo. Siamo peraltro altrettanto orgogliosi di avere installato la colonnina di ricarica nelle abitazioni di oltre 4mila clienti domestici».

Per chiudere: quali sono i cambiamenti più significativi che ci attendono in campo energetico?

«Il sistema energetico, storicamente, si riconosce in quello che può essere definito una sorta di "trilemma". L'energia deve infatti essere accessibile, sicura, sostenibile. A questi tre fattori però penso si debba aggiungere un quarto pilastro che potrei sintetizzare nella parola "schedulabilità", ossia la capacità di poter fare previsioni su un sistema che ospita sempre di più elementi di imprevedibilità con la crescita, ad esempio, delle rinnovabili, fotovoltaico in testa. La mobilità elettrica - soprattutto una volta che ci sarà un percorso di prima maturazione - con le sue caratteristiche peculiari introduce nuovi fattori che favoriscono la schedulabilità, dato che permettono una gestione flessibile e articolata dei meccanismi di produzione, consumo e accumulo dell'energia elettrica. Le batterie della auto elettriche, in dialogo con la rete e il sistema casa attraverso wall box o colonnine, possono infatti compensare in modo significativo l'imprevedibilità delle rinnovabili».

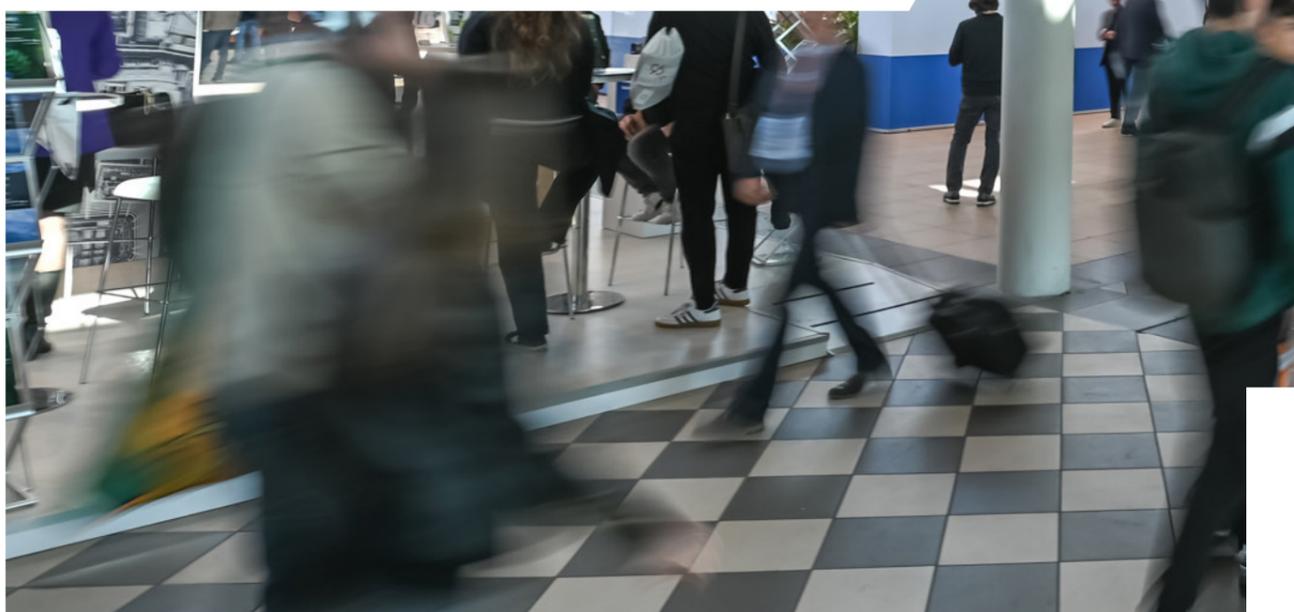
ER



K.EY: mobilità elettrica al centro dell'evento

LA PRIMA EDIZIONE DELLA FIERA DEDICATA ALLE FONTI RINNOVABILI, IN PROGRAMMA A RIMINI DAL 22 AL 24 MARZO, AVRÀ TRA I PROPRI TEMI PORTANTI L'E-MOBILITY: AMPIO SPAZIO ALL'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING, CON UN'OFFERTA TRASVERSALE DI PRODOTTI E SOLUZIONI

DI MATTEO BONASSI



E-RICARICA VI ASPETTA!

La redazione del magazine, media partner dell'evento insieme alle riviste Solare B2B ed Energia In Città, sarà presente presso lo **stand 193** di Editoriale Farlastrada, situato all'interno del **padiglione D3**.

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE TUTTI GLI EVENTI IN PROGRAMMA A K.EY



K. EY - The Renewable Energy Expo si svolgerà presso il polo fieristico di Rimini dal 22 al 24 marzo. L'evento organizzato da Italia Exhibition Group, di cui E-Ricarica è media partner, alla sua prima edizione prevede un nuovo format e un nuovo posizionamento. La manifestazione, rispetto alla precedente Key Energy, di cui K.EY è uno spin-off, potrà inoltre contare su una nuova brand identity concepita per rafforzare ed estendere il ruolo di tutte le community industriali che partecipano alla transizione energetica. K.EY presenta un layout completamente ridisegnato. In particolare, sono previsti due ingressi - Sud ed Est - che delimiteranno un spazio espositivo più esteso rispetto al passato. La manifestazione occuperà infatti la quasi totalità dell'ala est del quartiere fieristico: in totale saranno interessati 12 padiglioni dedicati alla transizione energetica e alle energie rinnovabili, suddivisi per area tematica. La nuova organizzazione degli espositori è stata studiata anche per facilitare il percorso di visita e per ottimizzare gli spazi dedicati a ciascuna tematica, favorendone allo stesso tempo l'interconnessione. Inoltre, la nuova configurazione consentirà di incontrare in un'unica area aziende, associazioni, amministrazioni, realtà editoriali e tutti i key player di ogni settore. I

padiglioni saranno dedicati a 6 temi centrali tra cui: E-mobility Expo (incentrato sulla mobilità elettrica e sostenibile, dalle infrastrutture di ricarica ai servizi di mobilità interconnessa), Solar (area dedicata a fotovoltaico e storage), Wind (ove trovano spazio tecnologie e servizi per la realizzazione e gestione di impianti di produzione da energia eolica), Hydrogen (tecnologie e progetti per la produzione e lo stoccaggio di idrogeno), Energy Efficiency Expo (tecnologie e servizi in abito industriale e building a disposizione delle aziende per ottimizzare i consumi energetici) e Sustainable City (progetto focalizzato sulla trasformazione delle città secondo il modello delle smart city). L'E-mobility Expo occuperà principalmente il padiglione 3: uno spazio dedicato al mercato dell'ev-charging che si propone come punto di riferimento per installatori, operatori specializzati, Pubblica Amministrazione, distributori e buyer internazionali. Tra gli espositori saranno presenti numerose aziende che operano nel settore delle infrastrutture di ricarica per utilizzo pubblico e domestico, tra cui Autel, Chint, Daze Technology, Energy Srl, Fronius, Growatt, Ingeteam, Mennekes, Orbis, R-ev, Scame Parre, Senec, Sma, Viessmann, ZCS. Oltre a multi-utility con soluzioni e proposte dedicate alla mobilità elettrica, tra cui Iren, Sorgenia e Cpo quali Atlante e GasGas.

K.EY IN NUMERI

3

GIORNATE DI BUSINESS

20.000

PRESENZE PREVISTE
(10% DALL'ESTERO)

400+

ESPOSITORI

28.000+MQ

LE DIMENSIONI DELLA SUPERFICIE
ESPOSITIVA

6

AREE TEMATICHE

50

START-UP

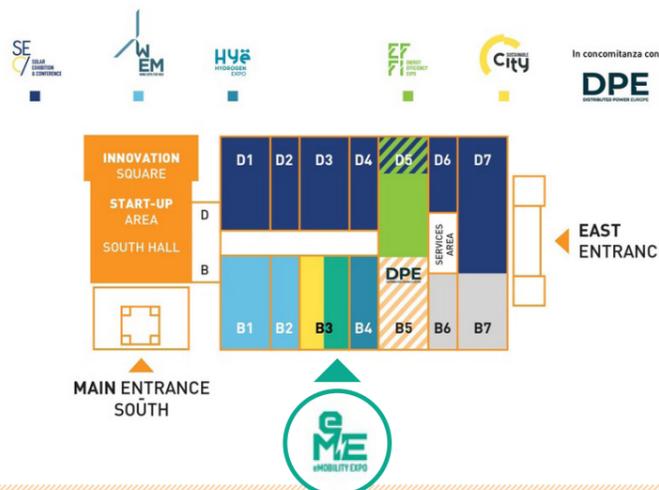
100+

CONFERENZE,
WORKSHOP ED EVENTI
DI NETWORKING



COME ARRIVARE IN FIERA

Il quartiere fieristico si trova in via Emilia 155 a Rimini, è collegato alla rete autostradale A14, la Bologna-Bari-Taranto, che a sua volta è collegata con le principali autostrade europee (Uscita: Rimini Nord). Il quartiere è dotato di una stazione ferroviaria interna di linea sulla Milano - Bari: durante le manifestazioni, numerosi treni, in direzione nord e sud, portano il pubblico direttamente in fiera da ogni parte d'Italia, da Rimini e dalla costa. Sono disponibili due navette di collegamento dei tre ingressi della Fiera per tutte le giornate con copertura oraria dalle 8:30 alle 19:00. I pick-up point sono situati davanti ai tre ingressi sotto le bandiere. È attivo anche un servizio navetta dall'Aeroporto di Bologna a Rimini Fiera (Ingresso Sud) con prenotazione obbligatoria sul sito www.shuttleitalyairport.it. Il quartiere fieristico di Rimini è inoltre a soli quindici minuti d'auto dall'aeroporto Internazionale di Rimini - San Marino "Federico Fellini".



wallbox 

Unlocking the power of EV charging.

Soluzioni per la ricarica
intelligente VE adatte
ad ogni business

Scannerizza il QR
per saperne di più!



AL VIA LO SPIN-OFF CON TAGLIO VERTICALE SUI TEMI ENERGETICI

«È STATO UN PASSAGGIO FONDAMENTALE PERCHÈ INDICA ESPLICITAMENTE LA VOLONTÀ DI PUNTARE I RIFLETTORI SULL'IMPORTANZA DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA» SPIEGA **CHRISTIAN PREVIATI**, EXHIBITION MANAGER DELL'EVENTO, CHE RACCONTA QUALI SARANNO LE NOVITÀ E GLI OBIETTIVI CON CUI È STATA IDEATA E SVILUPPATA K.EY

Come è nata la decisione di creare K.EY?

«Dopo 15 anni di contemporaneità tra Ecomondo e Key Energy, due fiere di successo che proseguivano su strade parallele e contemporanee, abbiamo sentito la necessità di dare vita a uno spin-off che permettesse di poter conservare le sinergie dei due eventi ma al contempo di raccontare in due momenti diversi i rispettivi contenuti in maniera più specifica. Quindi, se da un lato con Ecomondo ci concentriamo sui temi legati all'economia circolare, con K.EY affrontiamo il tema energetico attraverso un evento più verticale, circostanziato e collocato in una stagionalità più strategica per l'industria. Abbiamo scelto questo percorso per mantenere le sinergie fra i macro argomenti legati alla green economy, ma spacchettandoli in due appuntamenti diversi che consentissero, anche e soprattutto in termini di comunicazione, di avere una maggior risonanza ed efficacia».

Quali sono le principali differenze tra la precedente Key Energy e questa nuova formula?

«Abbiamo effettuato un rebranding e un riposizionamento. Abbiamo cambiato il nome in K.EY per mantenere il legame con una manifestazione che può contare su un know-how maturato in 15 anni di esperienza e che ora è pronta a lanciarsi verso un format diverso, più mirato e specifico, raccontato anche attraverso un nuovo pay-off: The Energy Transition Expo. Un passaggio fondamentale perché indica esplicitamente la volontà di puntare i riflettori sull'importanza della transizione energetica. L'idea di K.EY è quella di partire dalle fonti energetiche rinnovabili per declinarle nelle tante opportunità legate all'efficiamento energetico a tutto tondo».

Che ruolo ha in questo contesto la mobilità elettrica?

«L'e-mobility è, dal nostro punto di vista, uno dei settori principali e trainanti dell'energy transition, che è l'elemento comune che lega le tematiche della fiera. È anche forse una delle migliori opportunità di efficientamento anche a livello individuale. A questo tema sono legati 3 filoni principali che saranno protagonisti nel corso di K.EY: la transizione elettrica delle flotte aziendali, l'importanza delle infrastrutture di ricarica sia per le aziende che intendono elettrificare le flotte sia a livello di città sostenibile, e infine il tema dell'occupazione, con tutta una nuova serie di professionalità che l'e-mobility andrà a creare nella filiera produttiva».

Quali novità avete previsto a livello di layout espositivo?

«Il layout di manifestazione di K.EY è stato ridisegnato occupando 12 padiglioni, quasi tutta l'ala est del quartiere fieristico di Rimini, con oltre 400 espositori. La trasformazione a livello di scenario espositivo sottintende una crescita enorme e rende l'idea di come l'attenzione per i temi della transizione energetica stia esplodendo, tenendo anche conto che l'ultima edizione di Key Energy si è tenuta a novembre. K.EY prevede la presenza di sei aree tematiche: solare, eolico, idrogeno, e-mobility, efficienza energetica e Sustainable city. All'interno del padiglione 3 troveranno posto espositori legati alla città sostenibile e all'e-mobility, in modo di poter sfruttare tutte le possibili sinergie tra questi due mondi. L'automotive, ci teniamo a sottolinearlo, sarà presente in maniera marginale. Diventare un nuovo salone dell'auto non è il nostro obiettivo, ma ci teniamo a dare concretamente visibilità al livello tecnologico che hanno raggiunto i mezzi elettrici e alle opportunità che offrono».

Avete lavorato anche per migliorare l'accessibilità al polo fieristico?

«È un aspetto che abbiamo tenuto in grande considerazione, mantenendo le facilitazioni previste da Key Energy nell'ultima edizione assieme a Ecomondo. Abbiamo confermato i servizi di car-sharing, per arrivare ai parcheggi della fiera e ricaricare le vetture in loco, e la presenza di gestori di servizi di sharing dedicati alla micromobilità, per poter utilizzare i loro mezzi. Sono inoltre confermate le fermate del treno presso il polo fieristico e il rafforzamento del servizio di trasporto pubblico con i pullman che raggiungono il centro di Rimini. Infine i visitatori potranno continuare a contare sugli stalli con charging point gratuiti fino a 11 kW di potenza per ricaricare la propria vettura all'interno dei parcheggi delle fiera» (M.B.)

ATLANTE

STAND 158

PAD B3

Atlante parteciperà a K.EY per mostrare e condividere le ultime innovazioni e gli sviluppi delle proprie tecnologie studiate per garantire il continuo ampliamento della rete di ricarica rapida e ultrarapida che il Cpo sta sviluppando in Italia e nel Sud Europa. Oltre alla partecipazione a bandi internazionali per accelerare la transizione elettrica nel Continente e a porsi come interlocutore con le PA che desiderano implementare infrastrutture di ricarica sul proprio territorio, Atlante è anche alla ricerca di partner intenzionati a offrire la ricarica come servizio. Il Cpo, oltre a occuparsi della realizzazione della stazione mettendo a disposizione le proprie colonnine fast e ultrafast, garantisce visibilità alla location attraverso le principali app dedicate all'ev-charging e tramite le proprie attività marketing. Atlante valuta configurazioni da 2 a 16 stalli per seguire lo sviluppo del progetto chiavi in mano, considerando inoltre l'ampliamento successivo del sito con ulteriori punti di ricarica, oltre alla presenza di pensiline fotovoltaiche e sistemi di accumulo per alimentare la stazione.

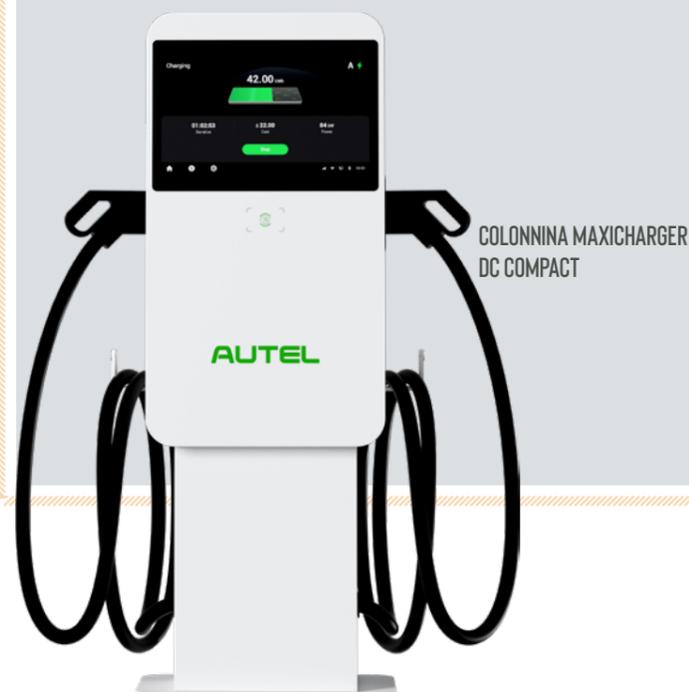


AUTEL

STAND 160

PAD B3

Autel propone come prodotto dedicato al mercato Italiano, nella categoria di ricarica in corrente continua, la colonnina MaxiCharger DC Compact 47kW. Questa soluzione rispecchia a pieno le caratteristiche richieste dal mercato Italiano, offrendo un'ottima esperienza di ricarica, con una potenza che non va a stressare eccessivamente la rete di distribuzione elettrica, ma al contempo in grado di offrire all'e-driver una tempistica di ricarica di assoluto rispetto. Il MaxiCharger DC Compact è dotato di doppia presa CCS2 e schermo Lcd Touch FullHD da 20" Pollici. Viene fornito con piedistallo oppure con Sistema Kart su ruote; è dotato, su richiesta, di sistema POS ed è completamente personalizzabile. Il prodotto è disponibile presso i distributori Autel autorizzati.



BTICINO

STAND 156

PAD B3

Bticino presenta la nuova Green Up One, una wall box in polycarbonato che rappresenta la soluzione perfetta per i luoghi all'aperto o privi di copertura. Estremamente versatile e compatta, può essere installata a parete o a terra per adattarsi alle diverse esigenze ed è dotata di un cavo integrato per la ricarica. La presa di collegamento all'auto è in Modo 3, conforme alle direttive europee. La supervisione della ricarica è affidata a Charger Control, un'app dedicata attraverso la quale è possibile anche impostare ulteriori opzioni (la wall box supporta la connettività via Bluetooth). Il dispositivo è disponibile in due tagli di potenza, da 7,4 kW (in monofase) e da 22 kW (in trifase). Come optional, Green Up One prevede la possibilità di effettuare ricariche autorizzate tramite lettore Rfid e la gestione dinamica del carico.



WALL BOX
GREEN UP ONE

CHINT

STAND 126

PAD D3

Chint WCP-2x Smart è una stazione di ricarica a parete ideale per la ricarica delle auto elettriche in ambito residenziale e presso aziende e strutture commerciali private. Conforme al Mode 3 (secondo la normativa IEC/EN 61851-1) e completa di lettore Rfid Card per l'abilitazione all'uso, WCP-2x offre un grado di protezione IP55, che consente l'installazione sia all'esterno che all'interno ed è dotata di una protezione differenziale integrata pari a 6 mA in DC e di un controller di regolazione della corrente da 6 A a 32 A. Il dispositivo è facile da utilizzare anche a distanza grazie alla funzione Smart che consente di monitorare il sistema di ricarica da remoto e dall'app tramite Wi-Fi o Bluetooth. È inoltre dotata della funzione Power Management Solar grazie a cui è possibile sfruttare l'energia green del proprio impianto fotovoltaico e controllare il flusso di energia senza rischio di distacco dalla rete elettrica. WCP-2x Smart è disponibile in versione monofase, con potenza erogabile fino a 7 kW e in versione trifase, con potenza fino a 22 a 22 kW, con connettore e cavo di ricarica di 6 mt di Tipo 2 oppure presa di Tipo 2.



WALL BOX WCP-2X



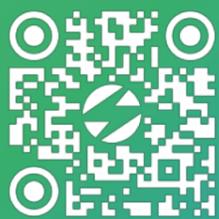
atlante
POWER TO CHANGE

JOIN THE FUTURE OF E-MOBILITY

Entra a far parte della più grande rete di ricarica rapida e ultra-rapida per veicoli elettrici nel sud Europa:

5000
punti di ricarica
entro il 2025.

35000
punti di ricarica
entro il 2030.



SCOPRI
DI PIÙ



ENERGY SPA

STAND 005 PAD B7/D7

Tra le caratteristiche salienti del dispositivo di ricarica ZeroCO₂ Sun Charger la possibilità di essere accoppiato a un sistema fotovoltaico ZeroCO₂ con sistema di accumulo senza la necessità di un meter dedicato: la wall box dialoga infatti direttamente con l'inverter prodotto da Energy Spa. Questo consente un'installazione molto più semplice, anche nel caso in cui il dispositivo di ricarica venga aggiunto a un impianto già esistente. La semplicità delle operazioni di installazione è una delle priorità con cui è stato sviluppato il prodotto: wall box e inverter leggono lo stesso meter, quindi consentono di risparmiare sui componenti. Inoltre ZeroCO₂ Sun Charger prevede altri plus, come il fatto di includere un cavo da 5 metri per la ricarica, che rimane collegato alla wall box e non può essere manomesso, oltre a garantire un risparmio sull'acquisto dell'accessorio. Inoltre ZeroCO₂ Sun Charger supporta la tecnologia plug n' charge, quindi è immediatamente funzionante e pronto all'uso.



ZEROCO2 SUN CHARGER

FRONIUS

STAND 076 PAD D3

Fronius Watto-pilot è una wall box disponibile in due modelli, Go 11 J e Go 22 J, rispettivamente con potenza fino a 11 oppure fino a 22 kW. L'ev charger consente di caricare l'auto elettrica utilizzando sempre l'energia più conveniente: quella in surplus dalla produzione dell'impianto fotovoltaico oppure quella prelevata dalla rete elettrica quando la tariffa è più conveniente. L'utente può infatti selezionare automaticamente l'alternativa migliore per il proprio rifornimento energetico. La modalità Next Trip Mode permette invece di caricare le auto elettriche in funzione di un chilometraggio preciso. Fronius Watto-pilot, se utilizzata in sinergia con un impianto fotovoltaico, è in grado di commutare automaticamente la carica tra 1 e 3 fasi con regolazione in intervalli di 1 A. In questo modo consente di sfruttare al meglio l'energia fotovoltaica in surplus compresa tra 1,38 kW e 22 kW, evitando i picchi di carico e garantendo l'alimentazione elettrica affidabile dell'intera abitazione. Inoltre attraverso l'app Fronius Solarweb è possibile tenere sotto controllo tutti i componenti dell'impianto e l'uso di tutta l'energia solare autoprodotta. Per ogni wall box è possibile creare fino a 10 profili utente, proteggere l'accesso al dispositivo con chip o tramite scheda Rfid e visualizzare un elenco dettagliato di tutti i dati di carica per ogni utente abilitato.

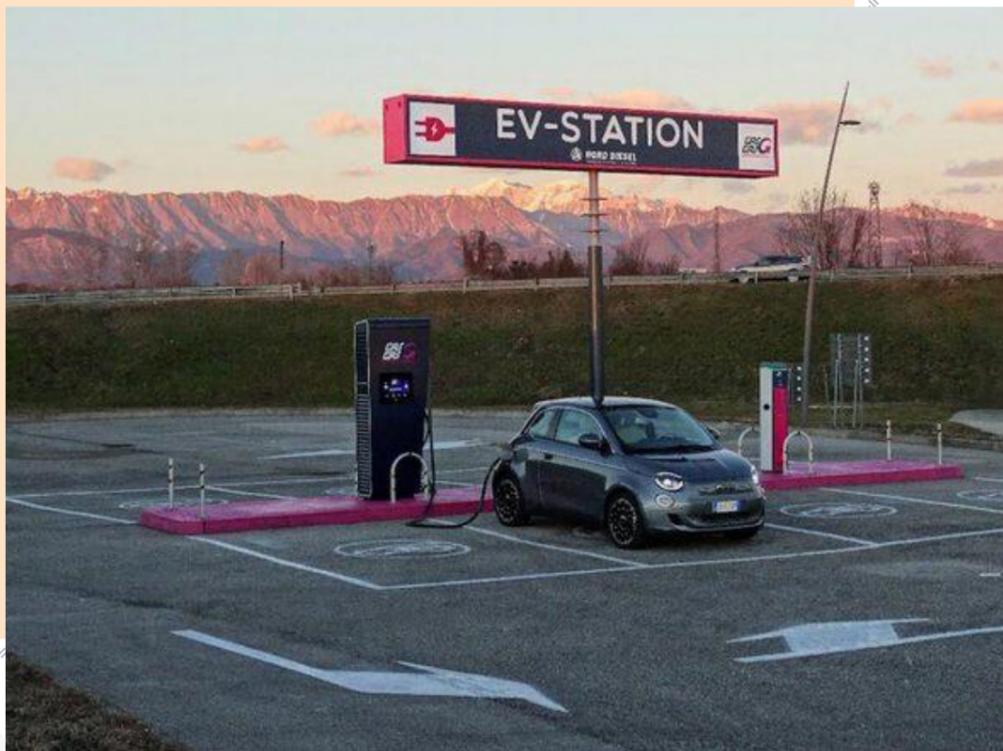


WALL BOX WATTOPILOT GO

GASGAS

STAND 198 PAD B3

Nel corso di K.EY, GasGas illustrerà la propria strategia e gli obiettivi a coloro che desiderano affidarsi al Cpo per realizzare la propria stazione di ricarica. A questo proposito la tempestività nell'attivazione del servizio e il vantaggio di proporre per primi il servizio di ev-charging garantiscono non solo di andare incontro alle esigenze degli e-driver – sempre in cerca di installazioni in punti strategici e di soluzioni per ottimizzare l'attesa durante la ricarica – ma soprattutto di avviare un percorso di fidelizzazione nei confronti di coloro che prediligono un servizio di ricarica affidabile, sicuro e semplice da utilizzare. GasGas offre sia soluzioni di ricarica in AC, sia colonnine ad alta potenza in DC. Le prime risultano perfette per quei luoghi di interesse dove l'automobilista ha voglia di fermarsi per mangiare, fare sport o acquisti. Gli ev-charger in DC sono pensati per le aree di sosta e tutti gli altri luoghi in cui il tempo d'attesa deve essere inferiore. GasGas sarà presente in fiera per raccontare le opportunità di business riservate a chi entra a far parte del proprio network.



GROWATT

STAND 040 PAD D3

La Thor Wallbox – Stazione di ricarica in DC di Growatt a connettività completa – è ideale per installazioni residenziali e commerciali e offre l'opzione sia con singolo che con doppio connettore. La protezione IP54 permette l'installazione sia indoor che outdoor ed è facilmente integrabile con ogni impianto fotovoltaico. Inoltre, supporta la connettività 4G e consente la programmabilità e il monitoraggio totale dei costi e dei consumi attraverso l'App ShinePhone. Il prodotto è compatibile con piattaforme di pagamento esterne e può ricaricare con una potenza massima di 40 kW. Come accessorio è prevista a catalogo la presenza di un pillar per installare la wall box come colonnina. Sul portale di Growatt sono inoltre presenti una serie di video tutorial dedicati all'installazione e alla configurazione dell'ev-charger.



WALL BOX THOR 40DS-P | 40DD-P

INGETEAM

STAND 074

PAD D7

Ingeteam, gruppo tecnologico internazionale specializzato nella conversione di energia, dal 2011 è presente nel settore della Mobilità Elettrica con una gamma completa

di soluzioni di ricarica Ingerev, disponibili sia in modalità AC che DC, per i veicoli elettrici di oggi e di domani. Ingerev Rapid 90/120/150/180 è una colonnina modulare per la ricarica ultra-rapida che consente di aumentare la potenza erogata inserendo moduli di potenza da 30kW ciascuno. È adatta alle necessità di ricarica di qualsiasi veicolo elettrico ed è stata progettata per soddisfare i più alti standard di qualità e prestazioni in termini di gestione della potenza, comunicazioni, affidabilità ed efficienza. Dotata di due connettori DC e, a scelta, anche di una presa Tipo 2 in AC, permette la ricarica simultanea fino a tre veicoli con gestione dinamica della potenza tra le diverse prese e anche tra diverse unità RAPID nella medesima installazione. Tra gli optional configurabili, il display da 21" per veicolare messaggi pubblicitari o di pubblica utilità, oltre a un lettore di carte di credito e bancomat. La colonnina è realizzata in alluminio e acciaio inox per garantire la massima protezione contro gli agenti atmosferici e la corrosione salina. Nel 2022 è stata premiata con il Red Dot Design Award.



EV CHARGER INGEREV RAPID

MENNEKES

STAND 170

PAD B3

La gamma dei servizi Mennekes per la gestione del network di ricarica si arricchisce: accanto a Mennekes Pay per la ricarica a pagamento, arriva Mennekes Cloud per la ricarica privata o offerta gratuitamente. Grazie all'esperienza del servizio Mennekes Pay, Mennekes ha raccolto nel tempo numerose richieste da parte dei proprietari delle stazioni che avevano precise esigenze di gestione, senza dover integrare il pagamento delle ricariche. Per rispondere alle loro richieste, è arrivato Mennekes Cloud: una nuova soluzione adatta a tutti quei casi in cui il servizio di ricarica è privato o offerto in maniera gratuita, con in più la sicurezza per il proprietario ed il manutentore di poter intervenire tempestivamente in caso di guasti o interruzioni. Mennekes Cloud offre numerosi benefici: l'accesso a un pannello di controllo ricco e intuitivo per la gestione, il monitoraggio e le configurazioni in tempo reale da remoto; l'esportazione delle statistiche di ricarica, di utilizzo e altri dati dell'infrastruttura; una linea diretta con uno specialista Mennekes per la configurazione avanzata e per l'assistenza; la ricezione di notifiche personalizzate sull'utilizzo dell'infrastruttura, malfunzionamenti e risoluzione ticket. Nel caso in cui il proprietario decidesse successivamente di attivare un servizio di ricarica a pagamento, congiuntamente o meno alla visibilità su mappa, potrà effettuare in qualsiasi momento l'upgrade da Mennekes Cloud a Mennekes Pay con un piccolo extra sul canone annuale. Mennekes Cloud, come Mennekes Pay, è attivabile solo sui dispositivi di ricarica Amtron ed Amedio Professional e richiede una connessione a Internet dei punti di ricarica. Per attivare il servizio, basta semplicemente richiedere l'intervento di un Quality Partner Mennekes.

MENNEKES CLOUD È COMPATIBILE CON GLI EV-CHARGER AMEDIO E AMTRON



EWIVA

Nati per fare la differenza.

La più grande rete di **ricarica ultra-veloce** in Italia per muoversi in elettrico, in modo **semplice e accessibile**.

Dalla Joint Venture tra **Enel X Way** e **Volkswagen Group** nasce Ewiva, la più grande rete di **ricarica ad alta potenza** in Italia, alimentata da **energie 100% rinnovabili**, pensata per rendere la mobilità elettrica sempre più semplice e aperta a tutti.

Diventa anche tu protagonista del cambiamento.

Scopri le soluzioni di ricarica su [ewiva.com](https://www.ewiva.com) e segui Ewiva su



ORBIS

STAND 124 PAD B3

Orbis presenta numerose novità nell'ambito delle stazioni di ricarica in AC, come la nuova wall box Viaris UNI+, una soluzione dalle dimensioni compatte che include un centralino da otto moduli per l'integrazione dei dispositivi di protezione e misura, e la nuova colonnina di ricarica Viaris City+ per la ricarica in ambito pubblico, che si caratterizza per il suo disegno lineare e discreto completamente personalizzabile. Sempre tra le novità, Orbis presenta il nuovo brevetto sui sistemi di ricarica in AC trifase, che permette di non interrompere la ricarica quando la potenza disponibile scende al di sotto della soglia minima del caricatore del veicolo, garantendo così la continuità del rifornimento. Sempre della linea Viaris, l'azienda presenta Viaris Solar, sistema di ricarica solare innovativo che permette di sfruttare al massimo l'energia dell'impianto fotovoltaico, consentendo all'utente di scegliere se ricaricare solo con il sole o con il contributo della rete.

Infine il nuovo software di gestione Viaris Charging Management per il monitoraggio centralizzato dei consumi nei sistemi multistazione, utile per applicazioni in condomini, hotel e aziende.



WALL BOX VIARIS

R-EV

STAND 070 PAD D7

WALL BOX
STREET 22 KW

Nel segmento degli ev-charger quick da 22kW di potenza, R-ev propone una wall box completamente made in Italy e tecnologicamente avanzata. Si tratta di un prodotto full optional, equipaggiato con tutti i sistemi di comunicazione per garantire massima compatibilità e risultare estremamente versatile in ogni contesto di applicazione. Nello specifico, il dispositivo integra un display da 5" touch screen, che permette di tenere sotto controllo in maniera intuitiva tutte le informazioni relative allo stato della ricarica, oltre alla possibilità di navigare all'interno della colonnina per gestire le varie funzioni. La Wallbox Street R-ev supporta la piattaforma OCPP, prevede il controllo dinamico del carico per evitare sovraccarichi e blackout. Può essere collegata attraverso una rete Lan, sfruttando il modulo GSM integrato, ed è predisposta per connettere la stazione di ricarica in Rete.



SCAME PARRE

STAND 199 PAD B3

In occasione della nuova edizione di K.EY 2023 Scame conferma la propria presenza con uno spazio espositivo dedicato all'offerta completa E-Mobility. Completata la gamma di stazioni di ricarica - dalla più semplice torretta per e-bike della serie BE-K, alle più recenti stazioni dedicate alla ricarica in corrente continua come la nuova wall box in DC della serie BE-D - l'innovazione tecnologica sarà il filo conduttore di Scame Parre anche per il 2023. Nel corso della fiera l'azienda svelerà in anteprima alcune delle novità tecnologiche in arrivo studiate e sviluppate con l'obiettivo di semplificare significativamente le operazioni di installazione di prodotto.



LA GAMMA EV-CHARGER

SENEC

STAND 120 PAD D1

La wall box dpm3 è una stazione di ricarica elettrica mono e trifase con potenza di carica fino a 22 kW. Può essere installata singolarmente o in gruppo, mediante configurazione master-slave. Tramite il sensore DPM, la ricarica è regolata in base alla potenza disponibile in casa, evitando spiacevoli black-out. Dotata di sensore di temperatura, che ne impedisce il surriscaldamento, e di presa con otturatore di protezione integrato, garantisce massima sicurezza e durata. La tecnologia Rfid permette l'impiego congiunto da parte di 5 utenti e lo schermo touch visualizza in tempo reale tutte le informazioni rilevanti direttamente sul dispositivo. Il protocollo di comunicazione Ocpp integrato rende la wall box compatibile con gran parte delle piattaforme di back-end, consentendo diverse soluzioni di monitoraggio e smart charging. L'installazione, grazie anche al peso e all'ingombro ridotti, è facile e veloce e può essere realizzata anche all'esterno, grazie al grado di protezione IP55. Tramite l'app è possibile gestire da remoto il processo di ricarica, monitorare funzionamento della wall box, ricevere notifiche a fine ricarica o in caso di anomalie e localizzare e accedere alla rete di 280.000 stazioni di ricarica presenti sul territorio europeo appartenenti alla rete F2MeS.



WALL BOX DPM 3

SMA

STAND 087 PAD D1

SMA presenterà a K.EY alcuni dei prodotti più importanti dell'azienda, tra cui SMA EV Charger, il sistema di ricarica che consente ai proprietari di impianti fotovoltaici di ricaricare i veicoli elettrici in maniera intelligente e sostenibile, disponibile nelle potenze da 7.4 e da 22kW. Ricaricando con l'energia solare, infatti, i costi per l'acquisto dell'energia elettrica dalla rete si riducono al minimo. Oltre a questo modello dedicato ai privati, SMA dispone di un sistema anche per il segmento commerciale: SMA EV Charger Business, per la ricarica delle flotte di veicoli elettrici. Questa soluzione consente di realizzare sistemi di ricarica per singole colonnine, o per interi parchi di ricarica, ottimizzando il risparmio economico con un approccio eco-sostenibile.

SMA EV
CHARGER



SORGENIA

STAND 31

PAD D7

Sorgenia partecipa al K.EY 2023 mettendo al centro della propria offerta la sostenibilità: ovvero proponendo un ecosistema completo che abbina la presenza di un dispositivo di ricarica per veicoli elettrici alla presenza di un impianto fotovoltaico: soluzione intelligente e sostenibile per gli utenti che desiderano mettersi al riparo dal caro bolletta ed effettuare il rifornimento energetico del proprio veicolo elettrico a costi contenuti. Sorgenia utilizza per i propri impianti domestici la wall box I-ON, che garantisce una ricarica veloce ed affidabile rispettando i più alti standard di sicurezza. Obiettivo di Sorgenia è quello di rendere i propri clienti il più possibile autosufficienti dalla rete di distribuzione, grazie a impianti su misura per le specifiche esigenze di ciascuno, così da autoprodurre l'energia di cui si occorre. Nel corso di K.EY sarà possibile approfondire anche l'offerta di soluzioni di energy management dedicate alle aziende per la gestione oculata dell'energia necessaria alle imprese. Un'altra opportunità che sarà possibile approfondire durante il corso della manifestazione è rappresentata dalle comunità energetiche rinnovabili, un modo interessante, green e sostenibile per condividere con aziende e cittadini l'energia prodotta anche con le modalità semplificate consentite dall'autoconsumo diffuso per una singola azienda che possiede più siti produttivi.



VISSMANN

STAND 012

PAD B5-D5

VEC04
SMART

Disponibile in due versioni diverse, monofase e trifase, il nuovo modello di colonnina di ricarica per auto elettriche Viessmann, wall box VEC04 Smart, può essere installato in ambito domestico, alberghiero e commerciale, rappresentando, grazie al suo pregevole design, una soluzione ideale per garantire una ricarica in AC veloce e sicura dei veicoli elettrici. La soluzione di ricarica intelligente Viessmann rende la mobilità elettrica un'opportunità non solo residenziale, attraverso gli sconti fiscali e gli incentivi di cui si può usufruire, ma anche di business per le attività commerciali grazie alle loro caratteristiche e vantaggi come: tre taglie regolabili di potenza: 7,4 kW monofase, 11 e 22 kW trifase; la presenza di una presa di Tipo 2 senza cavo; Led di stato e display Lcd a colori; interfaccia Lan e Wi-Fi (con l'app Drive Green) per configurazione e monitoraggio; interfaccia Rfid e 3 card incluse; controllo dinamico dei carichi prevedendo apposito energy meter esterno; la possibilità di installazione a parete o su piedistallo e la possibilità di collegare più unità. Viessmann offre anche la possibilità di installazione assieme a un impianto fotovoltaico incaricato della produzione dell'energia elettrica. In questo modo si avrà la possibilità di autoprodurre energia elettrica per la propria abitazione e ricaricare il proprio mezzo senza ulteriori spese.



ZUCCHETTI CENTRO SISTEMI

STAND 120

PAD D3

STAZIONE DI
RICARICA ZCS

Le stazioni di ricarica proposte da ZCS sono disponibili in due modelli che differiscono per potenza erogata, da 7 e 22 kW. Entrambe supportano l'identificazione tramite Rfid e sono progettate per lavorare in perfetta sinergia con un impianto fotovoltaico con sistema di accumulo. Grazie al sistema Predictive Energy Intelligence, l'ev-charger può ottimizzare il flusso di energia da utilizzare per la ricarica e a ripartirlo in base alle esigenze dell'utente. Inoltre può prevedere la quantità di energia prodotta dall'impianto fotovoltaico in base alle condizioni meteo.



IrenGO, l'App per chi sceglie di godersi il viaggio.



Scopri tutti i vantaggi per una guida elettrica senza pensieri.

Con l'App IrenGO puoi pianificare il tuo viaggio, verificando la mappatura delle colonnine disponibili, e gestire con semplicità i tuoi pagamenti. E, grazie alla personalizzazione dei percorsi in base alle caratteristiche della tua auto e allo stato della batteria, puoi finalmente dire addio all'ansia da ricarica.

Disponibile su



Scopri di più su irenlucegas.it/appirengo

IrenGO
A ZERO EMISSIONI

Cpo: chi sono, cosa fanno e come cresceranno ancora

I CHARGING POINT OPERATOR SONO LE SOCIETÀ CHE SI OCCUPANO DI INSTALLARE E GESTIRE LE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE DI RICARICA CON L'OBIETTIVO DI RENDERE SEMPRE PIÙ CAPILLARE LA PRESENZA DI COLONNINE NEL NOSTRO PAESE. ECCO ALCUNI DEI PLAYER CHE STANNO CRESCENDO SUL NOSTRO TERRITORIO E LE STRATEGIE CON LE QUALI INTENDONO ACCELERARE LA TRANSIZIONE ELETTRICA

Charging Point Operator, tradotto letteralmente "operatori del punto di ricarica", sono le aziende che si occupano di installare, gestire e mantenere una rete di stazioni di ricarica attraverso una piattaforma interconnessa. Possono offrire il proprio servizio direttamente all'utente finale, oppure decidere di abilitare uno o più E-mobility service provider per garantire l'interoperabilità della propria infrastruttura, consentendo agli e-driver di utilizzare le colonnine attraverso app o Rfid card di altri operatori collegati al proprio network. Il modello di business prevede di norma che il Cpo acquisti hardware da terzi, oppure scelga di produrre direttamente i propri ev-charger, per poi proporsi - ad esempio attraverso la partecipazione a bandi di concorso della PA, dialogando con i Comuni che concedono spazi per la realizzazione di infrastrutture di ricarica, oppure ancora rispondendo alle esigenze di esercizi commerciali che decidono di offrire la ricarica come servizio - in qualità di partner per la realizzazione di charging point a utilizzo pubblico.

Un panorama già affollato e molto competitivo

In Italia sono già presenti diversi Cpo. A pagina 36 potete trovare le mappe aggiornate dei player che offrono un servizio di geocalizzazione con cui viene segnalata l'ubicazione delle proprie colonnine attraverso app o portali Web. Alcuni hanno già delineato delle strategie di sviluppo chiare, puntando su alcune peculiarità distintive in termini di posizionamento e del tipo di servizio offerto.

Enel X Way, ad esempio, è a oggi tra i Cpo presenti in maniera più capillare nel nostro Paese, con più di 17mila punti di ricarica pubblici che abbracciano diversi tagli di potenza, dalla ricarica quick in AC fino a 22 kW fino a dispositivi in DC fast e ultrafast: un ventaglio di soluzioni in grado di rispondere alle esigenze dei centri urbani (ma non solo) che decidono di elettrificare il proprio territorio. Lo scorso dicembre è invece sbarcato ufficialmente in Italia Ewiva, Cpo nato da una joint venture che vede sempre protagonista Enel X Way insieme a Volkswagen Group, con l'obiettivo realizzare sul territorio una rete di ricarica ultra-veloce affidabile e capillare, interamente alimentata con energia rinnovabile. Ewiva conta di gestire 3mila punti di ricarica - ognuno con una potenza fino a 350 kW - in 800 siti entro il 2025, concentrandosi prevalentemente nei centri urbani, nelle aree suburbane e nelle strade principali percorse da pendolari e turisti. Free To X, società di Autostrade per l'Italia impegnata nello sviluppo di servizi dedicati alla mobilità elettrica e non solo, al momento ha puntato con decisione sullo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica ultrafast sulla rete autostradale, per rispondere alle esigenze di coloro che utilizzano l'auto elettrica per lunghi tragitti e hanno necessità di ottimizzare i tempi di rifornimento energetico affidandosi a stazioni in grado di restituire l'80% dell'autonomia in 15-30 minuti circa. Atlante, società del Gruppo Nhoa, punta invece sulla realizzazione di hub di ricarica ultraveloce organizzati in microgrid per privilegiare l'autoconsumo - grazie all'utilizzo di pensiline con impianti

fotovoltaici e sistemi di accumulo - e ubicate in centri di traffico nevralgici (ad esempio stazioni ferroviarie e aeroporti) o in prossimità delle uscite autostradali. Un panorama in veloce evoluzione, quello dei Cpo, con numerose aziende già attive e altre che si sono affacciate solo di recente sul territorio italiano, come ad esempio la francese Electra, che intende dedicarsi all'installazione di colonnine ultrafast presso parcheggi di centri commerciali, supermercati, hotel e ristoranti gestendo a 360 gradi il processo di installazione e facendosi carico dell'intero investimento. Entro il prossimo triennio prevede di investire 200 milioni di euro per installare 3mila punti di ricarica ultrafast con potenza tra i 150 e i 300 kW (a livello europeo l'obiettivo del Cpo è quello di raggiungere quota 8mila colonnine ultrafast entro il 2030). Società come Enerbroker intendono invece sviluppare il proprio business soprattutto nel centro-sud del Paese, colmando un gap in termini di capillarità che, secondo dati Motus-e, vede il 57% dei punti di ricarica per il momento concentrati al Nord, il 23% al centro e il 20% al Sud. Rientra di fatto nella categoria dei Cpo anche Tesla, che con ormai circa 20 stazioni di ricarica Supercharger aperte a utenti di altri marchi sul territorio italiano, si propone come uno dei player di primo piano anche nel nostro Paese, con hub che arrivano a includere fino a 20 colonnine Hpc con potenza da 250 kW. A livello tecnologico si distingue invece la rete di Ionity, Cpo nato dalla joint venture di noti marchi dell'automotive (tra cui BMW, Ford, Hyundai, Mercedes, Volkswagen, Audi e Porsche) che presso i propri hub - in Italia 25 stazioni

di ricarica per un totale di 132 charging point - offre colonnine con singolo punto di ricarica in grado di garantire al veicolo in rifornimento fino a 350 kW di potenza. Il Cpo GasGas ha scelto di affidarsi alla formula del crowdfunding per finanziare la crescita della propria rete di ricarica, dialogando sia con la Pubblica Amministrazione, sia con esercizi commerciali intenzionati a offrire la ricarica come servizio: a oggi il network conta 176 stazioni già installate in 13 regioni e ha l'obiettivo di aggiungere quota 1.500 entro il 2025. In termini di capillarità, tra gli operatori più diffusi in base ai punti di ricarica attivi sul territorio, figura Plenitude Be Charge, con più di 13mila charging point installati e 4,8mila siti in costruzione. A2A, con la propria divisione dedicata all'e-mobility è presente prevalentemente nel Nord Italia con circa 300 colonnine attive: l'obiettivo come Cpo è di raggiungere quota 24mila charging point entro il 2030 grazie a un investimento dedicato di 18 miliardi di euro. Particolarmente attiva nel Centro Italia si segnala Acea Innovation, Cpo con cui la multiutility Acea opera nel settore della ricarica pubblica: il piano industriale prevede, entro il 2024, l'installazione di 2.200 colonnine elettriche, per un investimento complessivo di 29 milioni (a oggi sono più di 300). Sul nostro territorio sono inoltre presenti, tra gli altri, Duferco, che si distingue soprattutto in qualità di Emsp con oltre 25mila colonnine interoperabili attraverso la propria app (più di 200 quelle installate come Cpo). Anche E.ON garantisce accesso a 25mila colonnine interoperabili e conta 70 colonnine attive sul nostro territorio: in cantiere un accordo a livello europeo con il produttore Alpitronic per 2mila charging station ultrafast che verranno installate nel Vecchio Continente entro la fine del 2024. Il Cpo olandese Allego ha sviluppato invece la propria infrastruttura di ricarica Hpc in Italia principalmente attraverso un accordo con Tamoil, per un totale di 11 stazioni presenti presso i distributori di carburante.

Opportunità di crescita, soprattutto in DC

I dati sulla ricarica pubblica (fonte Motus-E) parlano di quasi 33mila colonnine attive a settembre 2022, di cui il 90% sono punti di ricarica in AC e il 10% in DC. Ma è proprio quest'ultimo il segmento che registra la crescita più importante (+74% sul trimestre precedente) e la ricarica ultrafast ad alta potenza è uno dei comparti su cui si stanno concentrando gran parte dei Cpo, visto che le soluzioni in DC sono le più adatte per un impiego in prossimità di autostrade e strade extraurbane dove è necessario un rifornimento veloce. A questo proposito lo scorso settembre l'UE ha ufficializzato lo stanziamento di fondi per oltre 100 milioni di euro destinati alla realizzazione di infrastrutture nel nostro Paese. Tra le società a cui è stato garantito l'accesso ai contributi ci sono, tra le altre, Atlante, con oltre 19 milioni di euro per la realizzazione di 604 punti di ricarica (436 da 150 kW e 165 da 350 kW) presso 180 stazioni ubicate tra Italia, Francia e Spagna;

ATLANTE

"VOGLIAMO SFRUTTARE TUTTE LE POTENZIALITÀ DI UNA RICARICA SOSTENIBILE"

Stefano Terranova, Ceo

«Atlante è una società del Gruppo NHOA che nasce con la mission di sviluppare stazioni di ricarica per veicoli elettrici 100% green e di creare una rete di ricarica in grado di supportare e inserirsi perfettamente nel contesto del pacchetto "Fit For 55", adottato dalla Commissione Europea, che tra le priorità ha quella di abbattere l'inquinamento atmosferico attraverso l'immatricolazione di veicoli a zero emissioni e la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica capillare a livello continentale entro il 2035. Proprio per questo motivo, Atlante si pone come obiettivi primari la realizzazione di stazioni di ricarica rapida e ultra-rapida in prossimità delle reti autostradali e delle strade a elevata percorrenza, essenziali per gli spostamenti a lungo raggio, oltre che nei punti nevralgici dei centri urbani e presso esercizi commerciali, per favorire la possibilità di effettuare ricariche "on-the-go" e "ricariche di destinazione". Tra le peculiarità della nostra proposta c'è la volontà di sviluppare uno dei più importanti network di ricarica in Sud Europa, intelligentemente integrato con la rete elettrica esistente grazie all'impiego di soluzioni di accumulo d'energia e, ove possibile, l'utilizzo del fotovoltaico - con pensiline e pannelli nelle zone limitrofe delle stazioni. Questo approccio ci permette di massimizzare una sostenibilità a tutto tondo, minimizzando infatti l'impatto sulla rete elettrica da un lato e contenendo i costi di ricarica per i nostri clienti dall'altro. Parliamo quindi di un'infrastruttura connessa in modalità mi-



crorete, che in futuro sarà in grado di utilizzare anche le più avanzate tecnologie Vehicle-to-Grid. Tutto questo deve integrarsi in aree di sosta che risultino confortevoli con ev-charger semplici da utilizzare e pagamenti semplificati tramite, ad esempio, POS. Inoltre, Atlante può contare su di una piattaforma cloud proprietaria per monitorare e gestire tutti i propri siti ed efficientare le operazioni di manutenzione. I nostri target di crescita a medio termine prevedono di installare in Italia, Francia, Spagna e Portogallo almeno 5mila punti di ricarica rapida e ultra-rapida entro il 2025 e oltre 35mila entro il 2030. In quest'ottica, il voto del parlamento europeo sullo stop alla produzione di veicoli endotermici entro il 2035 ha definito con precisione quale sarà il futuro della mobilità. Affinché la transizione energetica avvenga nei tempi previsti, è necessario realizzare una rete di ricarica ad alta potenza che permetta agli utenti di ricaricare in tempi brevi. Di sicuro Atlante, selezionata dall'UE per un contributo pari a 22,7 milioni di euro nell'ambito del programma CEF Transport, giocherà un ruolo di primaria importanza nella transizione elettrica in Italia oltre che a livello europeo. Nel nostro Paese gli incentivi legati ai fondi del PNRR potrebbero rappresentare per Atlante un'ulteriore leva per raggiungere in anticipo comunità meno popolate. A questo proposito ci allineiamo a quanto sottolineato dall'associazione Motus-E nei giorni scorsi: bisognerà velocizzare i tempi burocratici necessari alla realizzazione delle infrastrutture, altrimenti potrebbe essere impossibile utilizzare i fondi messi a disposizione»

ATLANTE IN NUMERI

Punti di ricarica:

5mila stazioni Hpc in Europa entro il 2025

Potenza delle colonnine:

da 60 a 300 kW

Dimensioni delle

location: dalla singola colonnina agli 80 ev-charger previsti presso l'hub di ricarica di Padova



e Free To X cui sono andati quasi 12 milioni di euro per 117 colonnine Hpc sulla rete autostradale italiana. Più recente è invece lo stanziamento di fondi del PNRR pari a 713 milioni di euro, per la realizzazione di oltre 21mila colonnine di ricarica pubbliche entro i prossimi 3 anni. I Cpo che riusciranno ad accedere ai fondi entro la fine del 2025 saranno impegnati nell'installazione di almeno 7,5mila stazioni di ricarica sulle strade extraurbane e 13.755 nei centri urbani. Nel primo anno sono previste 2,5mila colonnine sulle superstrade e 4mila colonnine nelle aree urbane. I fondi del PNRR finanzieranno il 40% del costo di realizzazione del piano, che prevede una distribuzione uniforme delle colonnine sul territorio, con un livello minimo di infrastrutture per ogni area e che privilegerà le stazioni di servizio già esistenti. Per le superstrade sono previste colonnine da 175 kW per garantire ricariche in tempi brevi, mentre nei centri urbani è prevista una potenza da almeno 90 kW. Un'opportunità importante per accelerare la transizione elettrica, purché, come sottolineato da Motus-E in una nota ufficiale, il Governo intervenga per velocizzare le pratiche burocratiche necessarie a procedere con l'installazione delle infrastrutture: il rischio per i Cpo è quello di non riuscire

a ottenere le autorizzazioni necessarie nei tempi previsti e di non riuscire a sfruttare i contributi. Anche la decisione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di privilegiare le stazioni di servizio già esistenti nei criteri di distribuzione delle colonnine ha destato le perplessità dell'associazione. Ricaricare un'auto elettrica, anche presso una colonnina ultrafast, può richiedere infatti diverse decine di minuti: una sosta prolungata che mal si sposa con un'area nei pressi di una strada extraurbana, magari isolata e dove non sono presenti aree di ristoro.

La location "perfetta"

Nella "corsa" all'elettrificazione del Paese, ci sono diversi aspetti su cui si gioca la partita tra i Cpo che, nel corso della loro espansione, non solo devono tener conto della capillarità ovvero del numero di colonnine attivate, ma anche della qualità delle location, ovvero puntare ad aggiudicarsi luoghi prossimi a dorsali ad alta percorrenza, oppure in prossimità di punti di interesse, centri commerciali e supermercati. a questo proposito bisogna sempre tenere presente che chi sta ricaricando il proprio veicolo elettrico, seppur per poche decine di minuti, preferisce

location in cui ci sia la possibilità di impiegare il tempo con altre attività. ci sono poi altre feature che contribuiscono alla qualità di un hub di ricarica, tra cui anche interoperabilità della colonnina - ovvero la possibilità di utilizzarla attraverso più app di diversi E-mobility service provider - e il prezzo al kW della ricarica possono valere un vantaggio competitivo importante. Senza dimenticare la facilità di fruizione dell'hardware impiegato e i metodi di pagamento consentiti: la tecnologia Plug & Charge prenderà sempre più piede evitando all'e-driver di dover interagire con altri strumenti (smartphone o Rfid card) ma anche l'utilizzo della semplice carta di credito è un plus che diversi Cpo stanno considerando e in alcuni ambiti già sperimentando. Nella configurazione della stazione di ricarica "ideale" non va dimenticata la presenza di pensiline, in grado di riparare gli e-driver dal sole e dalle intemperie durante la ricarica e, dove possibile, di stalli passanti, in modo da non dover costringere magari Bev con annesso rimorchio, a scomode manovre per ricaricare il veicolo.

ER

ENEL X WAY

"UNA RETE CAPILLARE E INTEROPERABILE"

Chiara Bronco, Head of Sales

«La strategia di Enel X Way per supportare la crescita e diffusione della mobilità elettrica nel Paese si muove seguendo due direttrici: la capillarità delle installazioni dei punti di ricarica e la diversificazione delle tecnologie. Due processi che si integrano perfettamente, ma che rappresentano due fasi diverse del piano lanciato nel 2017. L'obiettivo iniziale è stato di creare una rete capillare e resiliente di infrastrutture di ricarica che servisse da spina dorsale per gli utilizzatori di un veicolo elettrici e oggi siamo arrivati a oltre 18mila punti di ricarica attivi lungo tutto lo stivale che, grazie alla seconda fase del Piano, sono stati arricchiti da circa 750 caricatori High Power Charging, con una potenza fino a 350 kW, che garantiscono tempi di ricarica più rapidi. Questo secondo passo lo stiamo realizzando attraverso Ewiva, la joint venture per la mobilità elettrica con Volkswagen, annunciata a dicembre. L'obiettivo è di arrivare a 21mila punti di



ricarica attivi entro il 2023 ed entro il 2025 a 3mila caricatori ultrafast. Un altro aspetto importante della strategia di Enel X Way è l'interoperabilità, ovvero il processo che consente alle persone di ricaricare comodamente l'auto presso le stazioni di ricarica anche di altri operatori attraverso un unico punto d'accesso, l'app Juice Pass Enel X Way. Si tratta di uno strumento che consente di svolgere tutte le operazioni di ricarica in modo semplice e veloce. Questi due

elementi sono essenziali per una corretta customer experience del cliente perché solo garantendo un comodo accesso alle infrastrutture di ricarica è possibile avvicinare quanti più utenti possibile all'e-mobility. Abbiamo dialoghi costanti con le Pubbliche Amministrazioni per dotare grandi città e piccoli Comuni delle infrastrutture di ricarica in linea con le esigenze dei cittadini perché crediamo fortemente che la cooperazione tra tutti gli attori della transizione dalla mobilità tradizionale a quella elettrica sia la chiave vincente per raggiungere l'obiettivo dell'elettrificazione dei trasporti. Nel corso



ENEL X WAY IN NUMERI

Punti di ricarica: oltre 18mila
Potenza delle colonnine: da ev-charger in AC con connettore di Tipo 2 a colonnine Ultrafast fino a 350 kW

degli anni abbiamo incontrato alcune criticità legate agli iter burocratici da seguire per l'attivazione delle infrastrutture che spesso si rivelano troppo lunghi. Oggi la situazione sta cambiando e confidiamo nel fatto che il percorso di semplificazione intrapreso sia quello definitivo».

EWIVA

"RENDERE L'ESPERIENZA DI RICARICA ANCORA PIÙ SEMPLICE, VELOCE E CONFORTEVOLE"

Federico Caleno, Ceo



«Ogni giorno lavoriamo per abbattere la principale barriera che oggi hanno gli e-driver, ovvero partire dalla necessità di pensare che ci sia un numero di stazioni di ricarica adeguato e che, soprattutto, ci siano tempi di ricarica compatibili con il viaggio. Vogliamo ren-

dere felici i clienti di muoversi in elettrico, consentendo agli e-driver di adottare l'auto elettrica come unico mezzo di trasporto dimostrando che è possibile utilizzarla anche per lunghi spostamenti, con ricariche che possono durare, in condizioni standard, circa 20 minuti. Per consentire ciò, Ewiva adotta un modello aperto e accessibile a tutti: l'intera infrastruttura, infatti, è utilizzabile dai guidatori di veicoli elettrici di qualsiasi tipologia e marchio ed è accessibile a condizioni non discriminatorie a tutti i fornitori di servizi di ricarica (Emsp). Al 2022, gli e-mobility service provider con cui Ewiva è interoperabile sono oltre 30, tra i principali operatori italiani ed europei. Il network dei partner è in espansione per rendere l'esperienza della ricarica sempre più semplice, veloce e confortevole. Inoltre, con questo obiettivo, nel corso del 2023 Ewiva sta sviluppando nuovi servizi tra cui la possibilità di ricaricare

pagando tramite carta di credito, e la funzionalità Plug&Charge, con cui collegandosi alla presa il sistema in automatico riconosce il veicolo, semplificando notevolmente l'esperienza di ricarica. In parallelo con l'innovazione del servizio, Ewiva porta avanti il piano di sviluppo della rete che prevede di realizzare 500 nuovi siti nel 2023 e di arrivare al 2025 con un'infrastruttura di 3000 punti di ricarica in 800 siti. L'ubicazione dei siti, nel percorso di sviluppo, continua a essere il valore differenziale di Ewiva: da un lato resta cruciale per garantire la copertura territoriale dell'HPC lungo tutto il Paese, offrendo la possibilità di ricarica ultra-veloce nei centri urbani, nelle aree suburbane e nelle strade principali percorse da pendolari e turisti, dall'altro per offrire agli e-driver dei servizi di cui usufruire durante il tempo della ricarica».

EWIVA IN NUMERI

Punti di ricarica: A dicembre 2022 Ewiva ha realizzato in Italia 800 punti di ricarica in 250 siti.

Potenza e standard di connettore delle colonnine: da 100kW a 350kW, con connettori CCS 2. Presso alcune stazioni è presente anche lo standard CHAdeMO.

Dimensione delle location: 4 formati differenti: Stand-alone (1 infrastruttura di ricarica con 1 connettore); Basic (sito costituito da 2 infrastrutture per un totale di 4 punti di ricarica Hpc); Convenience (sito costituito da 3 infrastrutture per un totale di 6 punti di ricarica); Premium (almeno 6 infrastrutture, in totale 12 punti di ricarica, con lounge esclusiva, area break, wi-fi, meeting room, area relax).

PERCHÉ SIAMO LA PRIMA GREEN TECH ENERGY COMPANY ITALIANA?

La risposta è semplice: perché offriamo da sempre ai nostri clienti soluzioni personalizzate, tecnologicamente avanzate e semplici da usare per autoprodurre energia pulita, per costruire insieme un modello di consumo più sostenibile.

SCOPRI TUTTE LE NOSTRE GREEN TECHNOLOGIES PER IL TUO BUSINESS SU WWW.SORGENIA.IT

 **sorgenia**
YOUR NEXT ENERGY



FREE TO X

**"IN FUTURO SVILUPPEREMO
PROGETTI ANCHE OLTRE LA RETE
AUTOSTRADALE"**

Stefano Catolino, Head of E-mobility



«Con l'attivazione della prima stazione di ricarica nel maggio 2021, Free To X, azienda del gruppo Autostrade per l'Italia dedicata allo sviluppo di numerosi servizi avanzati per la mobilità, è al lavoro per realizzare e gestire come Charging Point Operator la più estesa rete di ricarica ad alta potenza, con ev-charger fino a 300kW, per i veicoli elettrici su tutta la rete autostradale. Presenti da nord a sud in 100 aree di servizio della rete Autostrade entro l'estate 2023 con un investimento di 75 milioni di euro autofinanziato, le colonnine di Free To X consentono di ricaricare i veicoli elettrici in soli 15-20 minuti con energia 100% green, garantendo tempi di rifornimento compatibili con un viaggio di lunga percorrenza. Alla fine del piano, la distanza media tra le varie aree di ricarica sarà di circa 50km

e permetterà un'esperienza di viaggio simile a quella effettuata con un veicolo endotermico. Sostenibilità, innovazione, mobilità, ma anche neutralità: sono queste le parole chiave che caratterizzano la nostra azienda. Neutralità tecnologica, assicurando tutti gli standard di connettori, per permettere la ricarica a tutte le diverse tipologie di veicoli; neutralità commerciale, garantendo la fruizione a parità di condizioni a tutti i Mobility Service Provider anche attraverso le piattaforme di e-roaming; e neutralità geografica coprendo in modo capillare l'intero territorio nazionale. L'obiettivo di Free To X nel prossimo futuro è quello di sviluppare progetti anche oltre la rete autostradale. Un esempio concreto è la Superfast Charging Station inaugurata all'aeroporto di Milano Linate nel settembre 2022: una delle più grandi stazioni di ricarica presenti in uno scalo internazionale che consente la ricarica ad alta potenza a 10 veicoli contemporaneamente. Ovviamente ci auguriamo che le difficoltà riscontrate a causa della particolare congiuntura, legate ai prezzi delle materie prime e dell'energia, vengano presto superate. Ma auspichiamo anche che rimanga costante l'erogazione di incentivi nazionali ed europei, necessari a stimolare il mercato e tutta la filiera dell'e-mobility, come ha dimostrato il resto dell'Europa».

FREE TO X IN NUMERI

- Punti di ricarica:** attivati a oggi in Italia circa 350
- Potenza delle colonnine:** Hpc fino a 300 kW e in AC fino a 22 kW
- Dimensioni delle location:** in ogni stazione sono presenti due colonnine da 300 kW ciascuna con due connettori CCS2 più una colonnina da 64 kW dotata di un connettore CCS2, un connettore CHAdeMO ed un connettore di Tipo 2 per ricarica in AC da 22 kW



GASGAS IN NUMERI

- Punti di ricarica:** attivati a oggi in Italia 176
- Potenza e standard di connettore delle colonnine:** da 22 kW con connettore di tipo 2 per il servizio Quick; da 50 kW a 120 kW con presa CCS2 e CHAdeMO per il servizio Fast e Super-Fast
- Dimensione delle location:** ogni stazione di ricarica prevede da 1 a 4 colonnine.



GASGAS

**"UNA RETE AFFIDABILE
E UN'ATTENTA SELEZIONE
DELLE LOCATION"**

Alessandro Vigilanti, Ceo e co-founder

«Posizionare i sistemi di ricarica dove servono per garantire una buona rotazione della clientela è una delle chiavi del successo di GasGas. Un attento studio dei potenziali siti e una scrupolosa analisi del fabbisogno del servizio di ricarica permettono alla rete GasGas di rispondere in maniera efficace alle esigenze degli edriver. L'infrastruttura GasGas è interoperabile attraverso i più diffusi sistemi di pagamento e app dedicate all'e-mobility tra quelle attive sul nostro territorio e nel resto d'Europa. Inoltre l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili è uno standard "obbligatorio" per una società come GasGas, che ha fatto della sostenibilità uno dei suoi valori principali. Lato utente, il punto di forza principale di GasGas è quello di garantire una colonnina sempre funzionante, un servizio clienti estremamente disponibile e reattivo, oltre a un design accattivante delle nostre stazioni di ricarica, che le rendono immediatamente riconoscibili. Per quanto riguarda i proprietari delle location che si rivolgono a noi per implementare un'infrastruttura, come ad esempio esercizi commerciali, alberghi e ristoranti: la colonnina GasGas funge da catalizzatore, da polo attrattivo per una nuova clientela togliendo al contempo ogni incombenza al proprietario dell'area per la gestione del punto di ricarica. Le PA invece negli ultimi 12 mesi hanno visto in GasGas un player affidabile, disponibile a chiarire qualsiasi dubbio e proattivo nel costruire insieme ai Comuni una strategia che include la pianificazione nella scelta delle corrette aree e delle migliori soluzioni tecnologiche con tempi certi di



realizzo della rete sul territorio. GasGas ha impostato il 2023 sulla spinta dello sviluppo del proprio portafoglio, puntiamo ad espandere sia sul fronte pubblico, sia sul fronte privato gli accordi di installazione dei punti di ricarica. Sulla coda degli ottimi risultati raggiunti nel 2022 abbiamo previsto che entro il Q2 del 2023 avremo già raggiunto gli obiettivi di portafoglio di tutto l'esercizio: questo ci consentirà di rivedere al rialzo le nostre prospettive di business. Contiamo inoltre di proseguire con una campagna importante di upgrade degli impianti già operativi. In merito alle criticità che ancora contribuiscono a frenare il progresso del settore, sul fronte pubblico sarà importante che le Amministrazioni comunali si pongano obiettivi precisi, con tempistiche esatte per spingere in modo importante la diffusione di colonnine in maniera uniforme su tutto il territorio. Sul fronte privato attendiamo invece l'avvio di una campagna di incentivazione seria allo sviluppo delle colonnine ad accesso pubblico, che è il tassello che ancora manca per velocizzare la crescita dell'e-mobility nel nostro Paese».

R-EV

"POSSIAMO OPERARE ANCHE COME EMSP PER SODDISFARE LE ESIGENZE DEL CLIENTE"

Alessandro Calò, Ceo e founder



«Stiamo sviluppando la nostra rete attraverso delle convenzioni dirette con i Comuni, che ci concedono gli spazi per collocare le nostre colonnine. A oggi abbiamo convenzionato più di 30 Comuni. Il nostro investimento principale avviene nel Sud Italia, mentre, dal punto di vista commerciale, lo sviluppo della rete sta avvenendo anche attraverso contatti con strutture alberghiere, centri commerciali e attraverso una rete vendita che è presente in tutta Italia. Questa rete vendita farà in modo di installare il nostro prodotto presso le strutture e noi forniremo la nostra piattaforma che permetterà la gestione delle stazioni di ricarica. Per garantire l'interoperabilità dei propri charging point R-ev è associata ad Hubject quindi il nostro back-end è interoperabile con tutti i maggiori provider di servizi per la mobilità elettrica. Il metodo di pagamento è, solitamente, quello con carta di credito o con la ricarica di un wallet. Per quanto riguarda, invece, l'energia che forniamo sulle nostre colonnine, utilizziamo quella dei nostri impianti fotovoltaici. Attraverso una struttura del Gruppo che è un operatore di mercato, infatti, siamo in grado di distribuire energia proveniente da fonti rinnovabili direttamente sulle nostre infrastrutture. Il nostro punto di forza è che siamo in grado di operare sia come Cpo, sia come Emsp. Siamo in grado, cioè, non solo di fornire il nostro hardware ma anche la nostra piattaforma di back-end ad utenti che hanno già acquistato la colonnina da un produttore terze parti, siamo aperti a tutti i protocolli di gestione. In più, a livello di utente finale, diamo la possibilità, attraverso l'interoperabilità della nostra piattaforma, anche di non avere, necessariamente, la nostra applicazione installata, ma di poter caricare sulle nostre colonnine, o sulle colonnine che aderiscono al nostro servizio di ricarica, anche attraverso la piattaforma di un altro operatore. Questo fa sì che all'e-driver venga garantito un accesso semplice alla ricarica, perché non è costretto a scaricare la nostra applicazione, ma può procedere tramite il proprio operatore. Successivamente,

siamo noi a gestire la transazione con la controparte. Il nostro obiettivo, in generale, è quello di realizzare la nostra infrastruttura di ricarica, che prevede l'installazione di colonnine in corrente continua da 24 kW a 180 kW. Abbiamo previsto di realizzare circa 3.000 punti di ricarica nel triennio. Entro l'anno in corso vorremmo raggiungere almeno 500 punti di ricarica. A questo proposito le criticità più urgenti da risolvere per velocizzare la diffusione dell'e-mobility, sono sicuramente quelle legate all'iter burocratico (come sottolineato anche dall'associazione Motus-E riguardo ai fondi stanziati dal PNRR, [Ndr]). Vorremmo, infatti, si riuscisse ad avere un protocollo prevalentemente con i Comuni, che permetta un'installazione più rapida dell'infrastruttura di ricarica. Al momento, oltre alla firma della convenzione, per ogni colonnina che noi andiamo ad installare, abbiamo una serie di aspetti burocratici che dobbiamo rispettare e questo sicuramente comporta un allungamento dei tempi per la realizzazione della rete».

R-EV IN NUMERI

Punti di ricarica attivati a oggi in Italia: 25

Potenza e standard di connettore delle colonnine: da 24 a 180 kW in DC

Dimensione delle location:
Comuni fino a 5.000 abitanti: 2 colonnine;
Comuni fino a 15.000 abitanti: 5 colonnine;
Comuni superiori a 15.000 abitanti: 15/20 colonnine.
Per le aree urbane e metropolitane vengono definiti accordi ad hoc



AUTEL
POWERING THE PLANET



MaxiCharger AC Wallbox

7,4 kW | 11 kW | 22 kW

Available Colors:
Dark Grey, Silver, White and Rose Gold



MaxiCharger DC Compact

Max. 47 kW



MaxiCharger DC Fast

60 kW - 240 kW



Digital Brochures!
Scan the QR-Code
download the digital brochures
of our EV Chargers

evinfo.eu@autel.com
www.autelenergy.eu

Aiaga: la sfida della transizione elettrica per i fleet manager

GIOVANNI TORTORICI, PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA ACQUIRENTI E GESTORI AUTO AZIENDALI, RACCONTA QUALI SONO LE MODALITÀ CON CUI VIENE PONDERATO IL PASSAGGIO ALL'ELETTRICO E COME VIENE GESTITA L'INSTALLAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA: «LA TRANSIZIONE STA ANDANDO A RILENTO, SOPRATTUTTO PER LA PARTICOLARE CONGIUNTURA ECONOMICA CHE STIAMO ATTRAVERSANDO»

DI **MATTEO BONASSI**

Aiaga (acronimo di Associazione Italiana Acquirenti e Gestori di Auto aziendali) è stata fondata il nel 2011 su iniziativa di un gruppo di manager e responsabili della gestione di parchi auto di aziende e gruppi multinazionali operanti sul territorio italiano. Il suo presidente, Giovanni Tortorici (purchasing manager di Barilla), racconta come le aziende stanno affrontando la transizione elettrica, come si stanno muovendo per realizzare la propria rete di ricarica e quali sono le criticità che comporta questo cambiamento.

DA PRASSI A LEGGE

Aiaga si sta impegnando per il pieno riconoscimento e per la crescita della figure professionali che si occupano di mobilità aziendale, figure che ricoprono responsabilità e sono parte integranti delle più evolute strategie organizzative di aziende pubbliche e private. Un passo fondamentale di questo percorso è stato la firma dell'accordo di collaborazione con l'UNI che ha portato nel 2018 alla pubblicazione della Prassi di Riferimento UNI/PdR 35:2018 che, come

previsto dal Regolamento UE n. 1025/2012, raccoglie le prescrizioni relative a procedure condivise all'interno di Aiaga, in tema di mobilità aziendale. Il documento potrebbe diventare normativa entro il 2023.



INQUADRA IL QR CODE
PER VISUALIZZARE
IL DOCUMENTO



Può spiegarci con quali modalità opera Aiaga e chi rappresenta?

«Aiaga non coinvolge le aziende in quanto associate, ma lavora a diretto contatto con la persona che si occupa di mobilità e fleet management all'interno di quest'ultima. Abbiamo preferito questa modalità perché l'iter per far aderire le aziende era molto complesso e richiedeva una serie di permessi e procedure burocratiche. Abbiamo scelto di procedere a livello personale visto che il nostro scopo primario è quello di raccogliere idee, esperienze e competenze che possano aiutare concretamente chi opera in questo settore. Ci siamo mossi nella direzione più agile, quindi rivolgendoci direttamente ai dipendenti. Oggi sono circa 200 i soggetti che fanno parte del nostro network. A partire dal 2018 abbiamo sviluppato anche una prassi di riferimento per i ruoli all'interno delle organizzazioni - questo è il termine con cui preferiamo definire le aziende - che partono dal fleet manager per arrivare a definire i compiti del mobility manager, coprendo anche il corporate mobility manager e il travel manager. Questo documento sta diventando una normativa che molto probabilmente vedrà la luce entro la fine del 2023».

La sostenibilità è ormai una priorità per tante delle aziende presenti sul nostro territorio. Come si pone Aiaga nei confronti della transizione elettrica?

«Come associazione non possiamo dare delle spinte a favore di una tecnologia piuttosto che un'altra. Cerchiamo invece di dare tutte le informazioni e i dati affinché ad esempio un fleet manager possa intraprendere la strada più corretta rispetto ai propri obiettivi. Crediamo quindi nella libera scelta. Bisogna essere "convinti" del proprio percorso che, secondo la nostra filosofia, non può essere qualcosa di indottrinato, ma una necessità compresa e armonica. Per questo ci concentriamo sulle informazioni con dati concreti. Non diamo mai indicazioni di merito: il nostro compito è quello, ad esempio, di informare relativamente alla presenza di incentivi, su come sta andando un

determinato mercato, su come si stanno muovendo i Paesi, come evolvono le leggi, i trend a livello globale anche per valutare un panorama a lungo termine. Insomma, una serie di spunti per capire e avere una visione quanto più allargata possibile. La scelta finale resta solo nelle mani della persona interessata».

Secondo la vostra percezione come sta procedendo il passaggio all'elettrico?

«La transizione sta andando molto a rilento, principalmente per motivi legati alle risorse disponibili. La situazione, o meglio la congiuntura economica di questo momento storico, è tutto fuorché rosea, quindi quello che accade è che c'è un certo ristagno dovuto proprio a una serie di incertezze. Il prezzo dei carburanti fossili è alle stelle nonostante il prezzo al barile sia quello di 15 anni fa e lo stesso accade per l'energia, nonostante anche il prezzo del gas sia diminuito. Ci sono tante anomalie che paralizzano il mercato».

Oggi a chi si rivolge un'azienda che intende elettrificare la propria flotta e installare delle colonnine di ricarica presso la propria sede?

«Questo passaggio avviene tramite due tipi di approccio differenti. Uno vede protagoniste le società di noleggio, che sono legate a loro volta a un provider, ovvero un fornitore di energia, che poi si occupa dell'infrastruttura di ricarica. La seconda vede invece coinvolti gli energy manager interni all'azienda, che si appoggiano all'utility allargando questa collaborazione anche alla gestione della flotta aziendale. La strada che prevede la sinergia con le utility è forse quella strategicamente più adatta alle aziende di grandi dimensioni, che prevedono appunto l'installazione di un numero importante di punti di ricarica. Questo per il fatto che, oltre una certa soglia di assorbimento, è necessario installare delle cabine



GIOVANNI TORTORICI È PRESIDENTE DI AIAGA E PURCHASING MANAGER DI BARILLA. AZIENDA DOVE DAL 2015 SONO STATE ADOTTATE VETTURE IBRIDE E CHE ATTUALMENTE, PER POLICY AZIENDALE, HA ESCLUSO L'ADOZIONE DI VEICOLI CON MOTORE 100% ENDOTERMICO

di media tensione: un investimento non proprio economico – parliamo di una cifra che spazia dai 150 ai 200mila euro. In questo senso infatti la presenza di un'utility che cura questi aspetti può rappresentare un grande vantaggio. Anche perché, ad esempio, sopra i 100 kW di incidenza sulla rete, gli operatori difficilmente riescono a gestire le potenze in gioco e quindi richiedono questo tipo di procedura. 100 kW possono sembrare tanti, ma bastano 5 vetture elettriche che ricaricano a piena potenza. L'auto elettrica consuma molta energia per un prolungato lasso di tempo ed è molto facile mettere sotto stress la rete elettrica».

Come procedono invece le aziende che decidono di fornire al dipendente un punto di ricarica presso il suo domicilio?

«Avere una wall box a casa fornita dalla propria azienda va incontro a quello che dal punto di vista legale viene definito fringe benefit, perché di fatto il datore di lavoro sta erogando come benefit dell'energia, quindi un qualcosa che va quantificato, tassato e rendicontato. Poi ci sono tutta una serie di criticità tecniche da non sottovalutare. Installare una wall box in un garage o presso un appartamento con un impianto elettrico datato non è semplice, soprattutto se il dipendente abita in un condominio e bisogna ottenere i relativi permessi. Parlando di auto elettriche, l'azienda può chiaramente decidere di installare le colonnine di ricarica all'interno dei propri spazi e parcheggi privati senza problemi, ma anche in questo frangente possono crearsi delle criticità nella gestione dei dipendenti che magari non hanno l'auto aziendale: alcuni potrebbero avere un veicolo elettrico di proprietà, oppure un'ibrida plug-in, ma non possono collegarsi alle colonnine dell'azienda, perché sarebbe corrente "regalata", a meno che non vengano implementati dei sistemi di paga-

LE FINALITÀ DELL'ASSOCIAZIONE

Oltre ai soci fondatori, oggi fanno parte di Aiaga circa 200 professionisti tra gestori di flotte, compratori di auto aziendali, responsabili del personale, responsabili acquisti, facility manager, responsabili dei servizi generali, enti ed altre organizzazioni pubbliche e private che possiedono o utilizzano autoveicoli aziendali. Scopo principali dell'associazione, come recita lo statuto è: "La promozione di studi e ricerche nel settore dell'auto aziendale, la promozione di attività di formazione ed aggiornamento degli addetti all'acquisto ed alla gestione di auto aziendali da utilizzare per l'attività dell'azienda o anche come elementi dei pacchetti retributivi di quadri e dirigenti aziendali, nonché la promozione di studi, ricerche e formazione nel settore della mobilità aziendale".

mento ad hoc. La stessa azienda potrebbe avere dei problemi a livello fiscale, perché magari sta "vendendo" energia in maniera non conforme».

Può raccontarci qualche esempio virtuoso di aziende che hanno elettrificato le proprie flotte?

«Tra le multiutility che operano sul territorio, Engie sta lavorando molto in questo senso: è una multinazionale francese che sta puntando in questa direzione con soluzioni ad hoc. Posso poi citare la mia esperienza personale in Barilla, dove dal 2015 abbiamo adottato l'ibrido cavalcando un'iniziativa di Volkswagen, che con il super ammortamento ci ha permesso di costituire una flotta di vetture ibride con un investimento congruo. Da quel momento abbiamo sempre preso auto o ibride o elettriche: anche per policy aziendale abbiamo escluso qualsiasi veicolo a motore puramente endotermico».

Come operate per i corsi di formazione dedicati ai vostri associati?

«Aiaga eroga i propri corsi attraverso società terze parti. All'interno di questi vengono trattati diversi argomenti: dalla telematica all'operazione di ricarica di un veicolo entrando anche nei dettagli a livello pratico. Non diamo delle indicazioni di profilo commerciale, siamo un'associazione no profit, quindi raccontiamo l'offerta, spieghiamo molto chiaramente come funzionano le cose e le tecnologie che si affacciano sul mercato. Ad esempio, in passato ci è capitato di dover mettere in guardia i nostri associati da un fornitore di colonnine molto blasonato sulla carta, che però proponeva con un sistema informatico antidiluviano. È chiaro che tutte queste nozioni oggi vanno nella direzione del Green Deal dettato dell'UE, ma bisogna avere anche il coraggio di raccontare le incongruenze, le criticità dei passaggi in maniera imparziale. Si parla molto di auto elettriche, ma troppo poco di transizione energetica. Ci si è subito concentrati sull'ultimo anello della catena senza affrontare i problemi che stanno alla radice. A Milano ad esempio durante l'estate si verificano ancora blackout per l'utilizzo dei climatizzatori, bisognerà capire come risponderà la rete al fabbisogno delle auto. Sicuramente è una visione che si realizzerà a lungo termine, ma ci sono alcuni punti su cui bisogna lavorare».



- Lan e 4G integrati
- Schermo Touch Screen
- Lettore RFID di serie
- Compatibilità con piattaforme di pagamento esterne

Soluzioni a connettività completa

IL FUTURO È SUPER

GROWATT
f in v o www.growatt.it **ITALIA**

Bundle wall box e auto elettrica: analisi di un canale alternativo

OGGI MOLTE CASE AUTOMOBILISTICHE, IN FASE DI VENDITA DI UN VEICOLO ELETTRICO, PROPONGONO AL CLIENTE ANCHE UN EV-CHARGER DI PROPRIA PRODUZIONE O, PIÙ DI FREQUENTE, UN CARICATORE PRODOTTO DA AZIENDE TERZE PARTI E RI-BRANDIZZATO. ECCO QUALI SONO LE PECULIARITÀ DI QUESTA DISTRIBUZIONE "PARALLELA" PER LA RICARICA DOMESTICA

DI FEDERICA MUSTO

SONO SEMPRE PIÙ NUMEROSI I MARCHI DI AUTOMOBILI CHE PROPONGONO STAZIONI DI RICARICA INSIEME ALL'AUTO. AD ESEMPIO HYUNDAI, NELLA FOTO SOTTO, PREVEDE LA POSSIBILITÀ DI INSTALLARE UN EV CHARGER PULSAR PLUS DI WALLBOX

Secondo un recente report redatto da Motus-E, l'80% degli utilizzatori di veicoli elettrici ricarica la propria auto principalmente tramite una wall box domestica, ossia grazie a una stazione di ricarica a muro in AC installata nel proprio garage o giardino. Oltre ai produttori specializzati, sono numerose le case automobilistiche che propongono, contestualmente alla vendita di un'auto elettrica o ibrida plug-in, la possibilità di scegliere, tra gli accessori, anche una wall box per la ricarica domestica

in AC. La tipologia dei dispositivi proposti varia in base a diversi fattori. Talvolta - anche se raramente - vengono prodotti dallo stesso marchio automotive (si veda ad esempio il caso delle wall box Tesla), ma più di frequente sono frutto di un accordo tra il brand automotive e un'azienda terze parti, già impegnata nella produzione di stazioni di ricarica, che in questo caso fornisce una wall box brandizzata come accessorio del veicolo in vendita. È questo, ad esempio, il caso di Stellantis, che in abbinata alla sua 500e full electric propone una wall box di Free2move eSolutions, pro-

dotta dall'italiana Daze Technology; oppure Hyundai, che offre come optional in vendita insieme alle sue Ioniq 5 e 6 o alla Kona, il modello Pulsar Plus di Wallbox. E ancora, Toyota e Lexus che da quest'anno, grazie a un recente accordo con Enel X Way, propongono ai propri clienti "elettrificati" l'ev-charger WayBox Procellular da 7,4 kW: all'interno del pacchetto Enel X Way riserva ai clienti Toyota e Lexus anche la possibilità di acquistare un voucher della durata di 12 mesi da 1.385 kWh da spendere presso le stazioni di ricarica pubblica interoperabili con il Cpo. Esistono inoltre alcuni marchi, come Nissan, che hanno stretto accordi con multiutility - in questo caso Iberdrola - per proporre ai propri clienti pacchetti dedicati che includono anche un ev-charger. Volkswagen ha creato una divisione dedicata all'ev-charging denominata Elli, brand con cui propone i propri sistemi di ricarica domestici e un servizio di installazione dedicato a cui i clienti possono rivolgersi via mail o contatto telefonico. Renault ha lanciato invece il programma Mobilize Power Solution, che consente di scegliere la propria wall box contestualmente all'acquisto dell'auto e di programmare l'installazione





MOLTO SPESSO LE WALL BOX PROPOSTE INSIEME ALL'AUTOVETTURA SONO PRODOTTI RIBRANDIZZATI DI AZIENDE TERZE PARTI. SE DA UN LATO L'ACQUISTO INSIEME AL VEICOLO PUÒ RISULTARE UN'OPZIONE PIÙ SEMPLICE, CI SONO DIVERSI FATTORI DA VALUTARE CON ATTENZIONE PRIMA DI PROCEDERE ALL'INSTALLAZIONE DI UN SISTEMA DI RICARICA DOMESTICO RELATIVI SIA ALL'IMPIANTO ELETTRICO DEL CLIENTE SIA ALLE CARATTERISTICHE DEL SUO VEICOLO

direttamente presso il concessionario: in fase di sottoscrizione del contratto viene già stabilito un prezzo fisso per la fornitura elettrica, grazie a un programma fornito da Google Maps che non richiede l'uscita preventiva di un operatore in loco. Un installatore contatta poi il cliente per il montaggio dell'ev-charger entro 45 giorni dalla firma del contratto.

Le caratteristiche fanno la differenza

Insomma, i casi di proposta "all-inclusive" al momento dell'acquisto dell'auto elettrica tra veicolo e soluzione di ricarica sono numerosi. Ma all'utente finale conviene acquistare la wall box proposta dalla casa auto, oppure è meglio sceglierne una tra quelle proposte sul mercato da produttori dedicati? La risposta, come spesso accade, dipende da diversi fattori e altrettante variabili. Il punto fondamentale da cui partire dunque è la circostanza in cui si trova il singolo utente: i suoi bisogni, le sue abitudini, il taglio del suo impianto elettrico domestico e se possiede o meno un impianto per la produzione di energia rinnovabile. Bisogna innanzitutto partire da una premessa: quando si parla di ricarica in corrente alternata (AC) non sarà solo la wall box in questione a decidere quanta energia erogare, ma sarà anche e prima di tutto l'OBC (on board charger), ossia il caricatore a bordo dell'auto, a definire la potenza massima che il veicolo è disposto ad accettare. Questo si-

gnifica che un'auto con un caricatore di bordo da 7,4 kW assorbirà al massimo 7,4 kW di potenza, anche se connessa a una stazione da 22 kW. Quindi, per sfruttare al meglio le performance di una wall box da 22 kW sarà necessaria un'auto con un OBC da 11 kW o ancor di più 22kW. Dunque, il primo dettaglio da verificare per la scelta di una wall box è la potenza massima assorbita dall'OBC del veicolo acquistato. Spesso, le case auto che vendono veicoli con tagli di OBC differenti, presentano soluzioni di ricarica capaci di soddisfare tutte le potenze in ingresso, come ad esempio la Pulsar Plus di Wallbox da 22 kW proposta da Hyundai insieme ai propri modelli full electric. Oppure viene contemplata una soluzione di ricarica "a fasce", che propone diverse wall box a seconda della necessità del cliente. Come suggerisce Stellantis che, insieme alla sua 500e offre molteplici alternative, partendo dalla easyWallbox in Modo 2 da 2,3 kW, che prevede la possibilità di essere collegata semplicemente e senza l'impiego di un elettricista alla rete elettrica domestica tramite presa standard (Schuko), oppure la JuiceBox (o Connected Wallbox), sviluppata in collaborazione con Enel X Way, con tagli di diversa potenza fino a 22 kW e che, essendo una stazione di ricarica in Modo



3, prevede la necessità di essere installata presso l'abitazione del cliente da un tecnico specializzato. A questo proposito, altri criteri che possono influire sulla scelta sono la tipologia e i costi di installazione. In genere, le wall box sono stazioni di ricarica che operano in Modo 3 e solitamente consentono una ricarica in monofase fino a 32 A e 250 V, mentre in trifase lavorano a 32 A e 480 V. Per il montaggio di una wall box è quindi previsto l'intervento di un installatore professionista, affinché il caricabatterie sia installato in modo corretto e sicuro nel rispetto di tutte le normative vigenti. Senza contare che, per alcuni punti di ricarica, la garanzia non sarà più valida se non vengono installati da un elettricista certificato. Spesso le case auto che



DALLE WALL BOX AI DESTINATION CHARGER, FINO ALLA RICARICA PUBBLICA

L'ambito della ricarica domestica non è l'unico in cui sono presenti i marchi dell'automotive. Un mercato in forte crescita, soprattutto in un Paese come l'Italia che vede nel settore turistico uno dei pilastri della propria economia, è il cosiddetto destination charging, ossia la ricarica presso le destinazioni turistiche. Anche in quest'ambito si stanno sviluppando una serie di reti "Destination Charging" brandizzate dalle stesse case auto, sul modello di quanto fatto da Tesla a partire dal 2016 per rispondere all'esigenza di ricarica dei propri clienti distribuendo - nel caso del marchio americano all'inizio gratuitamente - quelli che oggi sono arrivati a oltre 35mila punti di ricarica (wall box del tutto simili a quelle vendute ai clienti insieme al veicolo) attivi presso le strutture ricettive più interessanti. Lo stesso ha fatto Porsche nel 2020 lanciando il progetto "Porsche Destination

Charger", e altre case auto si stanno preparando a farlo. Riguardo invece alle stazioni di ricarica pubblica legate a brand dell'automotive, Volvo ha lanciato le proprie stazioni PowerStop, che al momento sono presenti a Bari, Rimini, Bologna, Milano, Perugia, Bolzano, Ferrara, Verona, Roma, Trento, Ancona, Torino, Frosinone, Civitanova Marche (in provincia di Macerata), Padova e Ravenna. Si tratta di colonnine ultrafast installate presso i concessionari Volvo situati in prossimità delle principali arterie stradali e autostradali. Entro la fine dell'anno in corso l'obiettivo è quello di raggiungere 25 stazioni attive sul territorio. Altro esempio è quello di Mercedes che, oltre a offrire con i propri veicoli elettrici una wall box smart e connessa con potenza fino a 22 kW, ha annunciato la volontà di realizzare le proprie stazioni di ricarica pubbliche: 2,5 mila punti ultrafast attivi nel mondo entro il 2027.

propongono la wall box come accessorio forniscono anche una serie di contatti preferenziali per l'installazione dell'infrastruttura di ricarica. Ad esempio, i clienti che acquistano una easyWallbox o una eProWallbox presso un rivenditore Stellantis potranno usufruire dell'installazione del dispositivo in casa propria da parte di un tecnico specializzato della rete Allianz Partners, fornitore e installatore di riferimento delle wallbox di Free2move eSolutions in Italia e in Germania.

Una scelta dettata da più fattori

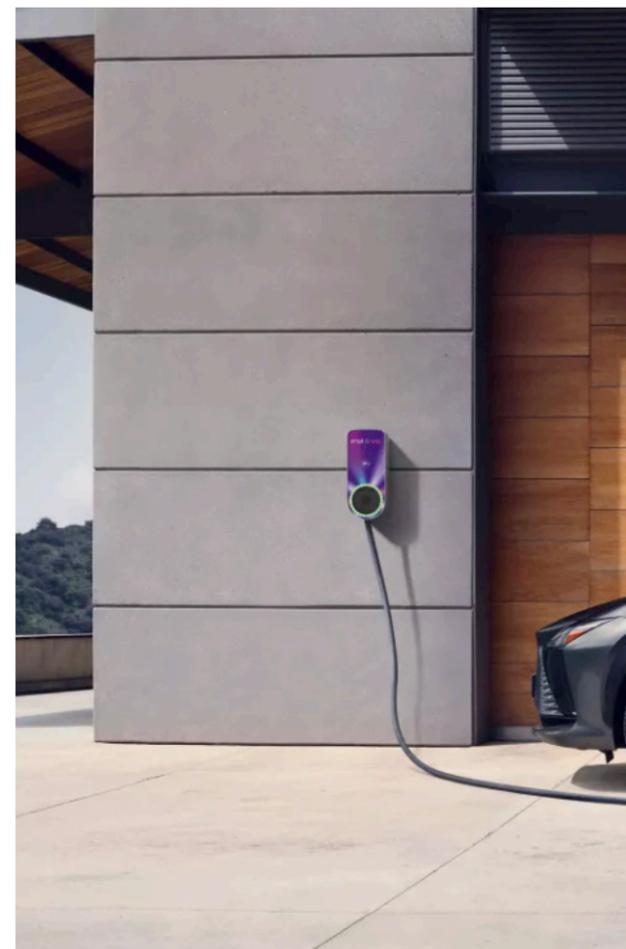
Al netto della comodità di poter usufruire di una proposta "all inclusive" al momento dell'acquisto dell'auto elettrica, è consigliabile valutare attentamente il grado di sofisticazione della wall box di cui si ha bisogno e verificare se il caricatore proposto insieme al Bev all'atto della vendita soddisfi o meno tali caratteristiche. Qualora il concessionario offra una wall box compatibile con le proprie esigenze, l'acquisto in bundle con la vettura può essere un'opzione più snella e veloce, soprattutto se nel pacchetto è incluso anche l'intervento del tecnico specializzato per la valutazione dell'impianto - un servizio che, in genere, è da pagare separatamente - e preveda anche l'installazione a norma con certificazione. Nel caso in cui, invece, la wall box proposta dalla casa auto non sia provvista di tutte le funzionalità di cui l'utente ha bisogno o di cui vorrebbe avvalersi in futuro - come ad esempio gestione dinamica del carico, ottimizzazione della ricarica in base alla presenza di un impianto fotovoltaico, oppure abilitazione della ricarica attraverso Rfid card, ecc. - sarà preferibile optare per una stazione di ricarica domestica terze parti conforme alle proprie esigenze.

L'importanza dell'installazione

Con il diffondersi dei veicoli elettrici e quindi delle wall box, sono sempre più richiesti gli interventi di tecnici specializzati che verifichino la fattibilità e quindi procedano all'installazione delle stazioni di ricarica

domestiche. Si tratta di un settore in forte espansione che richiede la figura di un elettricista preparato sulle caratteristiche specifiche del prodotto che deve installare. Il ruolo del tecnico specializzato si fa ancora più decisivo per le installazioni condominiali, in cui oltre a verificare l'adeguatezza del cavo di linea di alimentazione nel caso in cui la potenza della wall box superi quella del contatore presente nel box, va verificato anche lo stato del CPI (certificato di prevenzione incendio). A questo proposito, la rete delle case automobilistiche che includono le wall box nel pacchetto accessori, ma soprattutto i concessionari presso cui le auto vengono acquistate a livello locale, possono rappresentare un'opportunità per allargare il proprio business.

ER



E-MOBILITY SYSTEM INTEGRATOR

LA SCELTA GIUSTA NEL MONDO DELLE RETI DI RICARICA.

Nel panorama della mobilità elettrica GASGAS è EPC, CSO e CPO, **un soggetto verticalmente integrato in tutta la catena del valore, in grado di rispondere alle esigenze di tutti gli attori del settore.**

GASGAS crede nella rivoluzione della mobilità elettrica e **ha implementato una rete proprietaria di colonnine in forte sviluppo, oltre ad ambiziosi progetti per conto di clienti terzi.**

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



COME POSSIAMO DARTI SUPPORTO?



1
PROGETTAZIONE PRELIMINARE ED ESECUTIVA



2
PROCESSI AUTORIZZATIVI*



3
CONNESSIONI ALLA RETE ELETTRICA



4
FORNITURA E INSTALLAZIONE



5
CERTIFICAZIONE E COLLAUDO DELL'IMPIANTO



6
MONITORAGGIO E ASSISTENZA TECNICA



7
CONNETTIVITÀ DATI



8
MANUTENZIONE ANNUALE



9
SOLUZIONI A INVESTIMENTO ZERO

* nel caso di privati quest'attività è valida solo per condomini.

ENTRA A FAR PARTE DEL NETWORK GASGAS.

INFO@GASGAS.FUN +39 02 8088 9455

WWW.GASGAS.FUN



QUANDO WALL BOX E AUTO COSTITUISCONO UN PACCHETTO AD HOC

Nell'ambito dell'offerta che prevede l'acquisto dell'ev-charger contestualmente a quello dell'auto, uno degli esempi recenti in cui questa formula risulta particolarmente interessante è quello proposto lo scorso anno da Ford con il lancio negli Usa del proprio pick-up full electric F-150 Lightning che, grazie all'utilizzo della Ford Charge Station Pro abbinata, è in grado di alimentare i sistemi primari di un'abitazione (illuminazione, elettrodomestici ed eventuali sistemi di allarme) per circa 3 giorni. La vettura, infatti, una volta collegata alla wall box, grazie alla funzionalità Vehicle to grid eroga una potenza di

9,6 Kw, sufficienti per gestire eventuali situazioni di emergenza che, nelle zone rurali degli Stati Uniti, si verificano spesso a causa degli agenti atmosferici. Nel momento in cui la corrente attraverso la rete torna disponibile, la Charging Station Pro inverte la funzione e torna a ricaricare il pick-up. Tra le implementazioni già previste per il futuro, Ford introdurrà la funzione Intelligent Power, che consentirà di alimentare casa attraverso il pick-up durante il giorno, quindi nelle ore di punta con le tariffe più alte, e di ricaricare l'auto nella notte quando le tariffe sono più convenienti.



NELLA FOTO SOPRA IL PICK UP FORD F-150 LIGHTNING, CHE SFRUTTA LA FUNZIONALITÀ V2G DELLA WALL BOX CHARGE STATION PRO PER ALIMENTARE LA RETE DOMSTICA IN CASO DI BLACK-OUT. A SINISTRA UNA LEXUS RZ IN FASE DI RICARICA COLLEGATA A UNA WALL BOX ENEL X WAY: GRAZIE A UN ACCORDO SIGLATO TRA QUEST'ULTIMA E IL GRUPPO TOYOTA, I CLIENTI CHE SCELGONO UNA VETTURA DEL MARCHIO NIPPONICO (INCLUSA LEXUS) POSSONO ACCEDERE A UNA SERIE DI VANTAGGI



Key-Energy 2023

Rimini | 22 - 24 marzo

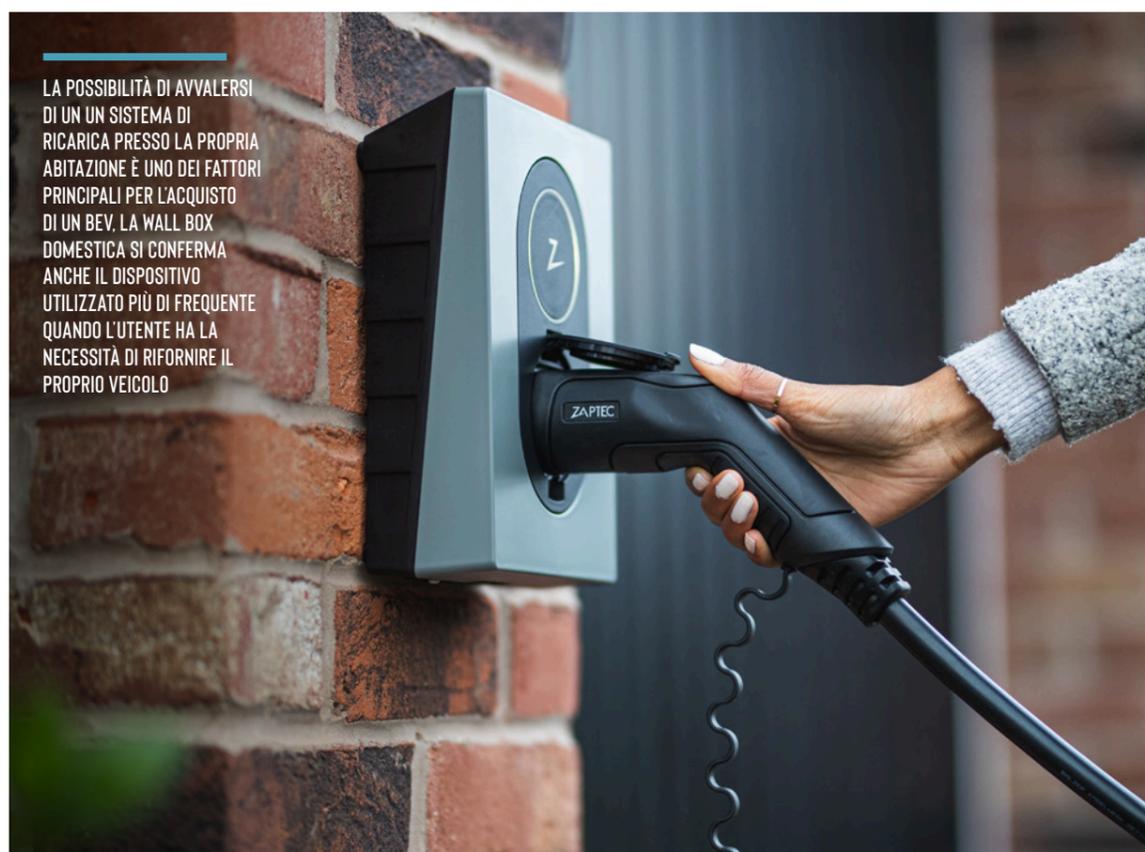
Padiglione B3 | stand 198

Ti aspettiamo!

Per il 70% degli e-driver la wall box domestica è fondamentale

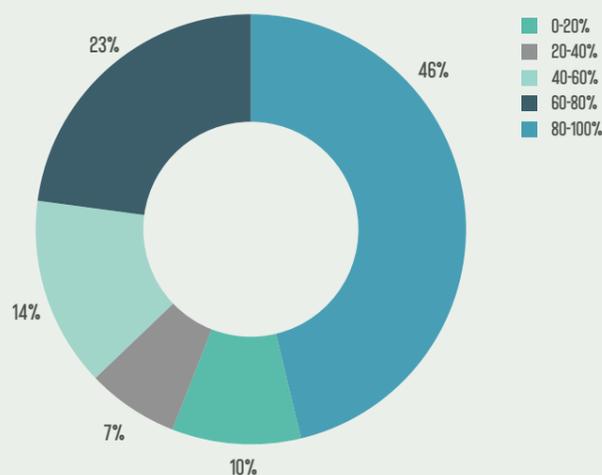
SECONDO I DATI RACCOLTI DALLO SMART MOBILITY REPORT 2022 LA POSSIBILITÀ DI USUFRUIRE DI UN EV-CHARGER PER RICARICARE L'AUTO PRESSO LA PROPRIA ABITAZIONE È UN REQUISITO IRRINUNCIABILE PER PASSARE ALL'ELETTRICO. E 8 UTENTI SU 10 SCELGONO DI AFFIDARSI A UN INSTALLATORE SPECIALIZZATO

DI ALESSANDRO TABARO

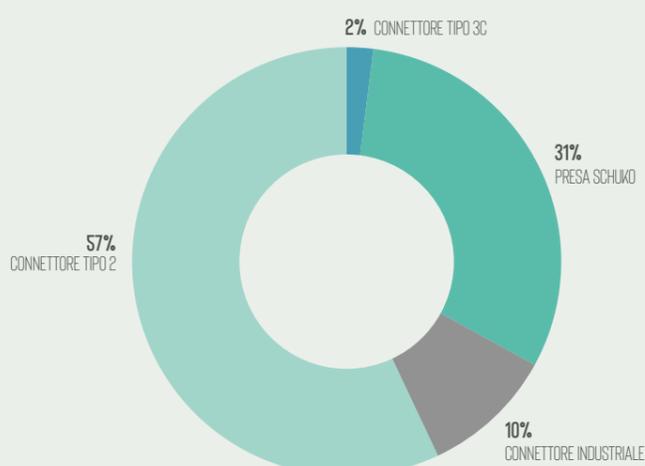


LA POSSIBILITÀ DI AVVALERSI DI UN UN SISTEMA DI RICARICA PRESSO LA PROPRIA ABITAZIONE È UNO DEI FATTORI PRINCIPALI PER L'ACQUISTO DI UN BEV. LA WALL BOX DOMESTICA SI CONFERMA ANCHE IL DISPOSITIVO UTILIZZATO PIÙ DI FREQUENTE QUANDO L'UTENTE HA LA NECESSITÀ DI RIFORNIRE IL PROPRIO VEICOLO

PERCENTUALE UTILIZZO WALL BOX DOMESTICA



TIPO DI CONNETTORE UTILIZZATO PER LA RICARICA DOMESTICA



Secondo quanto riportato all'interno dell'edizione 2022 dello Smart Mobility Report - curata dal Politecnico di Milano in collaborazione con Energy & Strategy Group - la possibilità di poter contare su di un dispositivo domestico per il rifornimento energetico rimane, per il 70% del campione intervistato, la "conditio sine qua non" per passare all'utilizzo di un'auto elettrica. Mentre questo dato si conferma in linea con il passato (nel 2021 era il 72%), cala la percentuale di coloro che ritengono indispensabile poter contare su di un punto di ricarica presso il posto di lavoro (9%, contro il 21% del 2021) e cresce invece in maniera importante la percentuale di utenti che sceglie di utilizzare un veicolo elettrico impiegando solo ed esclusivamente punti di ricarica pubblici: dal 7% del 2021 al 21%. Un dato che lascia intendere come i progressi fatti in termini di capillarità dalle colonnine ad accesso pubblico siano stati in effetti percepiti dagli utenti finali. Inoltre, il 70% degli e-driver che possiede una wall box ha dichiarato di utilizzare anche le colonnine pubbliche con una certa frequenza: il 40% le adopera almeno una volta alla settimana.

Dove si ricarica più frequentemente?

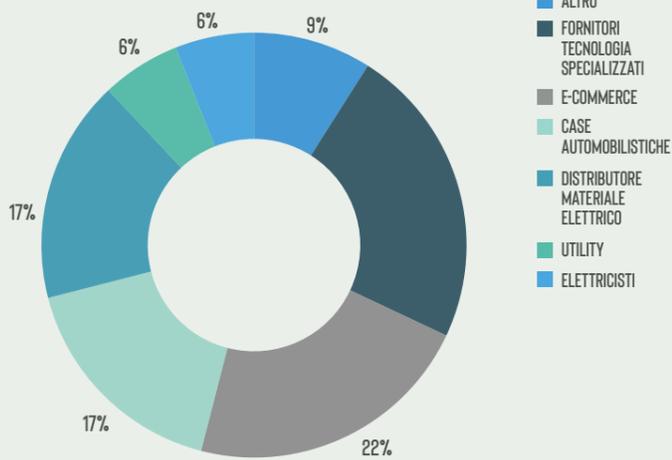
La wall box domestica rimane, per coloro che l'hanno installata, la modalità di ricarica prediletta e più utilizzata: il 46,3% degli intervistati

la utilizza per quasi la totalità dei rifornimenti energetici, ovvero per l'80-100% delle ricariche. Per quelle effettuate fuori casa da questa porzione di intervistati, le colonnine pubbliche contano il 77% dei rifornimenti (+26% rispetto al 2021), mentre la ricarica sul posto di lavoro ha un peso del 23% (-3% rispetto al 2021). Di contro, solo il 9,7% dei possessori di Bev ha dichiarato di adoperare la wall box di casa meno del 20% sul totale delle ricariche effettuate.

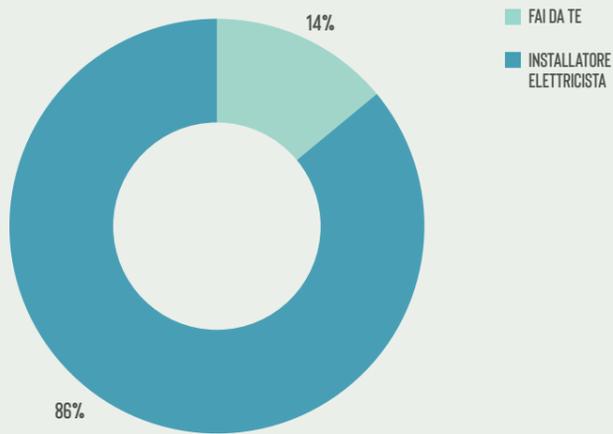
Questione di potenza

Considerando i possessori di wall box domestiche, oltre l'85% del campione ha confermato di averla installata all'interno di un box privato o in uno spazio di proprietà. Il restante 15% ha optato per il giardino di casa oppure ha scelto uno spazio di pertinenza all'abitazione (come ad esempio un'autorimessa) o ancora in uno spazio o box condominiale. Il 49% delle installazioni vedono l'impiego di wall box con potenza pari o inferiore ai 3,7 kW. Il 45% ha optato per caricatori con potenza tra i 4,5 e i 7,4 kW. Solo il restante 6% ha scelto un ev-charger di tipo quick, tra gli 11 e i 22 kW. Un segmento, quest'ultimo, che avrà in prospettiva futura importanti margini di crescita. Al momento risulta frenato dalla presenza di numerosi impianti elettrici domestici che necessitano un adeguamento in termini di cablaggi e potenza. Inoltre, è auspicabile che il progresso tecnologico delle vetture

FORNITORE WALL BOX



INSTALLAZIONI RICARICA DOMESTICA



IL GRAFICO DI SINISTRA EVIDENZIA COME NEL CORSO DEL 2022 I FORNITORI DI TECNOLOGIA SPECIALIZZATI ED E-COMMERCE SIANO STATI I CANALI PREFERITI DAI CONSUMATORI PER ACQUISTARE UNA WALL BOX. IL GRAFICO DI DESTRA SOTTOLINEA COME GLI INSTALLATORI SPECIALIZZATI SIANO L'INTERLOCUTORE PRINCIPALE A CUI RIVOLGERSI PER IL MONTAGGIO

*FONTE: SMART MOBILITY REPORT 2022 A CURA DEL POLITECNICO DI MILANO

in termini di capienza della pacco batterie e potenza dei caricatori di bordo spingerà col tempo diversi utenti all'acquisto di un ev-charger più performante.

Un altro dato che testimonia come il mercato ev-charger sia ancora per certi aspetti acerbo è quello relativo ai tipi di connettore utilizzati. Se gran parte delle installazioni private (il 52%) prevede l'utilizzo di un cavo di ricarica di Tipo 2, ovvero lo standard utilizzato dalla grande maggioranza delle wall box AC in commercio, esiste ancora una fetta molto grossa, pari al 31% degli utenti, che collega l'auto alla presa Schuko. Il 10% si affida invece alla presa industriale. Sommando i dati si evince che il 41% del pubblico coinvolto nel survey sceglie ancora una ricarica cosiddetta "di emergenza" in Modo 2. Infine, solamente il 40% delle wall box installate è abilitato allo smart charging, ovvero dispone di funzionalità connesse e intelligenti nella gestione dell'energia. Tra i criteri che guidano la scelta di un determinato modello di wall box, al primo posto troviamo la facilità di utilizzo e il costo dell'ev-charger.

Wall box: dove si acquistano e chi le installa

Considerando le abitudini d'acquisto dell'utente finale, il 23% si è affidato a negozi specializzati in tecnologia per acquistare un ev-charger (-22% rispetto al 2021), mentre il 22% si è affidato a siti E-commerce. Il 17% si è rivolto ai concessionari (dove probabilmente hanno acquistato anche l'auto) e solo il 6% ha scelto un distributore di materiale elettrico. Infine, una percentuale sempre del 6% si è affidata alle utility, molte delle quali propongono wall box con promozioni legate al costo della corrente per la ricarica. Sul 100% delle wall box acquistate, l'86% degli utenti si è rivolto a un installatore o a un elettricista per il montaggio, mentre il 16% ha optato per il fai da te. Il canale presso cui è stata acquistata la wall box nel 37% è stato lo stesso attore che ha provveduto all'installazione: nel 39% dei casi questa è stata effettuata da fornitori di tecnologia, nel 24% da un distributore di materiale elettrico e nel 15% dei casi da un elettricista. Considerando invece il restante 63%, 8 utenti su 10 hanno contattato un installatore dopo l'acquisto per montare il caricatore, un trend che conferma l'importanza di un professionista qualificato a cui rivolgersi quando si acquista un ev-charger.

E-TECH EUROPE 2023

THE AUTOMOTIVE ELECTRIFICATION INDUSTRY

European Exhibition and Conference on Advanced Batteries and Technologies for Electric Vehicles and E-Mobility

2ND EDITION

19-20 APRIL 2023

BOLOGNA EXHIBITION CENTRE - ITALY

ORGANIZED BY



IN COLLABORATION WITH



CO-LOCATED WITH



WWW.E-TECH.SHOW

Ewiva porta la ricarica ultrafast nel cuore di Roma

IL CPO HA INAUGURATO UN'INFRASTRUTTURA IN VIA FLAMINIA CHE CONTA 14 COLONNINE HPC CON POTENZA FINO A 300 KW. UNO SPAZIO "PREMIUM" CON PENSILINE FOTOVOLTAICHE E AREA LOUNGE PER SODDISFARE LE ESIGENZE DEGLI E-DRIVER CHE SI MUOVONO NELLA CAPITALE

inaugurata lo scorso dicembre in occasione della presentazione ufficiale del Cpo, l'infrastruttura di ricarica attivata da Ewiva in via Flaminia 871 a Roma è tra gli hub più importanti tra quelli presenti sul nostro territorio all'interno di un centro urbano (e non solo), sia per numero di colonnine presenti, sia per l'ubicazione della location. La stazione è in grado di intercettare il traffico che si sposta verso e fuori dalla capitale, e di rispondere così sia alle esigenze degli e-driver che necessitano di ricaricare prima di lasciare la città sia di coloro che, magari giunti a destinazione con poca autonomia, sono alla ricerca di una stazione ultrafast per una ricarica veloce che gli consenta di continuare a viaggiare. La stazione di Ewiva si trova a nord di Roma, a pochi chilometri dal quartiere Parioli: una zona nevralgica poiché situata a ridosso di strade consolari che, dal centro di Roma, si dirigono verso il Grande Raccordo e fuori città. Inoltre la possibilità di usufruire di una ricarica ultrafast è importante anche in ambito urbano perché consente di rifornire velocemente anche a coloro che non hanno a disposizione un punto di ricarica privato presso la propria abitazione oppure sul posto di lavoro. L'area di via Flaminia mette a disposizione 7 colonnine Hpc con potenza fino a 300 kW - ognuna con doppio stallo - in grado di ricaricare due veicoli contemporaneamente, per un totale di 14 charging point.

Il sito utilizza colonnine in DC con connettori CCS Combo 2. Presso le colonnine Ewiva è possibile pagare utilizzando Rfid card dedicate, l'apposita app oppure una delle applicazioni sviluppate dagli oltre 30 Emsp compatibili con il servizio. Gli ev-charger sono coperti da una pensilina con pannelli fotovoltaici prodotti da 3Sun Gigafactory di Enel Green Power. A questo proposito va ricordato che tutti gli ev-charger gestiti dal Cpo sono alimentati da energia 100% green proveniente da fonti rinnovabili. Quella di via Flaminia è inoltre una stazione di ricarica premium, che si distingue anche per i servizi offerti: ovvero una lounge a uso degli e-driver che scelgono di ricaricare presso la stazione stessa dove è aperto un punto ristoro con connessione wi-fi, toilette e meeting room. Insomma tutto ciò che serve per impiegare in maniera confortevole il tempo necessario alla ricarica della propria auto e di farlo in maniera sicura, visto che gli stalli sono presidiati 24 ore su 24 da un servizio di video sorveglianza. «La mission di Ewiva è di rendere "felici" gli utenti che decidono di spostarsi in auto elettrica, fornendo un servizio di ricarica facile e veloce» ha dichiarato Federico Caleno, Ceo di Ewiva. «Ewiva è la joint venture creata tra Enel X Way e Volkswagen con l'obiettivo di infrastrutturare il Paese con stazioni ad alta potenza distribuite su tutto il territorio. La nostra mission è favorire lo sviluppo della mobilità elettrica realizzando infrastrutture di ricarica ad alta



potenza che consentano agli utenti di impiegare il proprio veicolo elettrico come unico mezzo di trasporto, dimostrando che l'auto elettrica può essere impiegata anche per lunghi spostamenti impiegando un tempo limitato, tra i 15 e i 20 minuti, per fare rifornimento. Uno dei valori differenziali di Ewiva è proprio nella selezione dei siti, che vengono scelti privilegiando location in cui il cliente abbia la possibilità di impegnare con altre attività i minuti necessari alla ricarica. Quindi non guardiamo solo alla dimensione delle infrastrutture in termini di copertura territoriale ma siamo attenti anche ai servizi di cui il cliente può usufruire in quel lasso temporale. Vogliamo anche essere un traino per le vendite di vetture elettriche a livello nazionale e un player di prim'ordine nel sostegno dell'elettrificazione di tutti i trasporti».



In via Flaminia Ewiva ha realizzato una stazione di ricarica Premium, con lounge dedicata agli e-driver provvista di connessione wi-fi, meeting room, punto di ristoro e toilette



LA STAZIONE NEL DETTAGLIO

Progetto: Ewiva

Ev-charger utilizzati: 7 colonnine Hpc in DC con potenza fino a 300 kW

Punti di ricarica disponibili: 14

Indirizzo: via Flaminia 871, 00191 Roma



NELLA FOTO: ELISABETTA RIPA, CEO DI ENEL X WAY, EUGENIO PATANÈ, ASSESSORE ALLA MOBILITÀ ROMA CAPITALE, ED ELKE TEMME, SVP CHARGING AND ENERGY DI VOLKSWAGEN GROUP.



SPAZIO INTERATTIVO

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE LA LOCATION

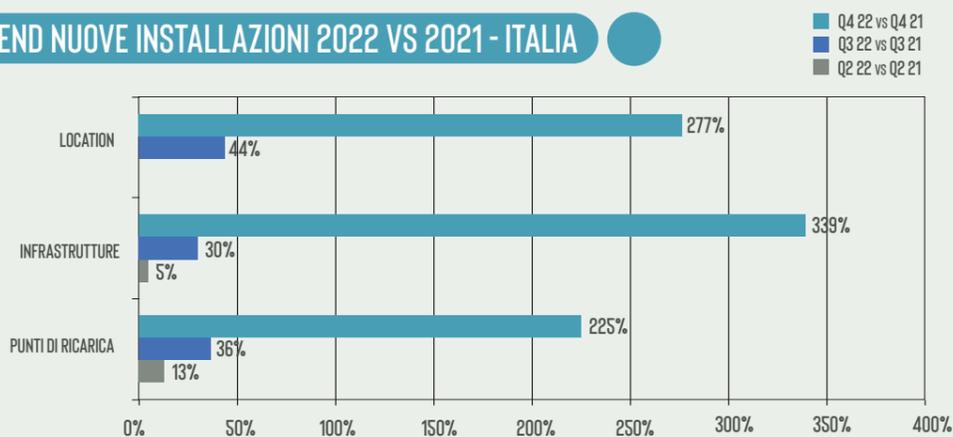
Ricarica pubblica: come crescono le installazioni

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

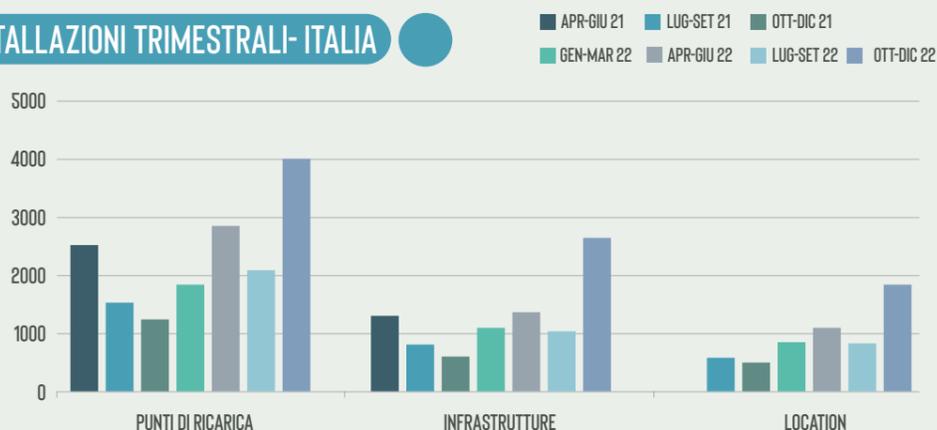
NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE - ITALIA



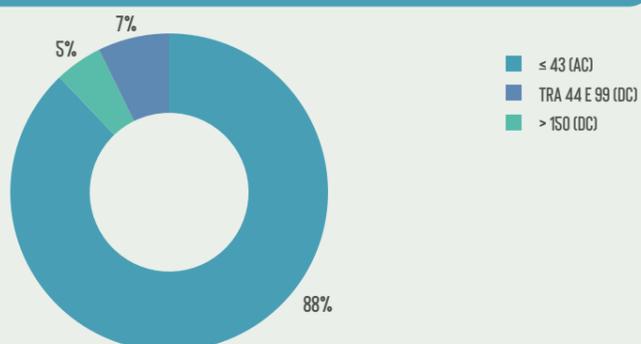
TREND NUOVE INSTALLAZIONI 2022 VS 2021 - ITALIA



INSTALLAZIONI TRIMESTRALI- ITALIA



SEGMENTAZIONE COLONNINE INSTALLATE PER POTENZA (IN KW) - ITALIA



*ELABORAZIONI DI E-RICARICA SU DATI MOTUS-E (ULTIMO AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)

Entra nella nostra
RETE DI RICARICA



Il tuo operatore per la
MOBILITA' ELETTRICA

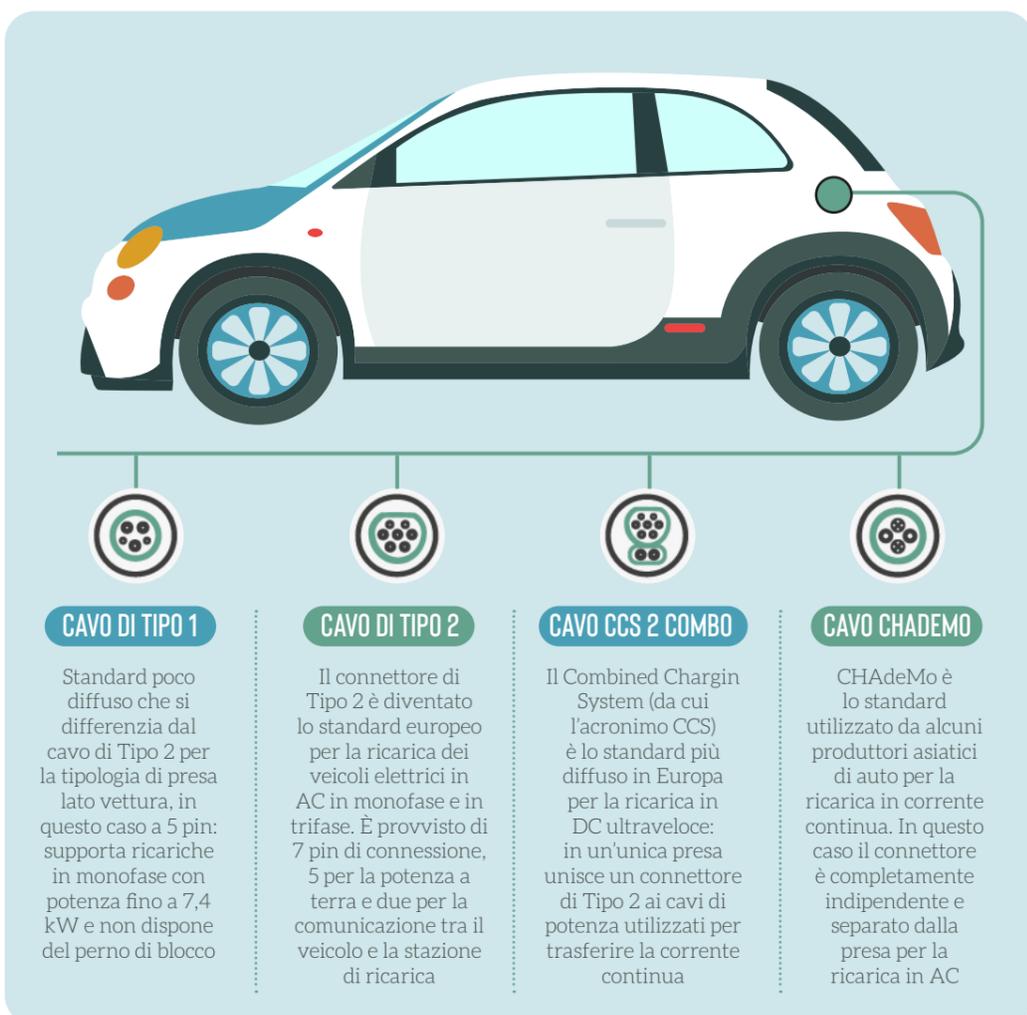


Tutti gli operatori
in un'unica
PIATTAFORMA



Come "districarsi" tra i cavi di ricarica

ECCO UNA GUIDA AGLI STANDARD DI CONNETTORI PIÙ DIFFUSI PER UTILIZZARE UNA WALL BOX O UNA COLONNINA PUBBLICA



CAVO DI TIPO 1

Standard poco diffuso che si differenzia dal cavo di Tipo 2 per la tipologia di presa lato vettura, in questo caso a 5 pin: supporta ricariche in monofase con potenza fino a 7,4 kW e non dispone del perno di blocco

CAVO DI TIPO 2

Il connettore di Tipo 2 è diventato lo standard europeo per la ricarica dei veicoli elettrici in AC in monofase e in trifase. È provvisto di 7 pin di connessione, 5 per la potenza a terra e due per la comunicazione tra il veicolo e la stazione di ricarica

CAVO CCS 2 COMBO

Il Combined Charging System (da cui l'acronimo CCS) è lo standard più diffuso in Europa per la ricarica in DC ultraveloce: in un'unica presa unisce un connettore di Tipo 2 ai cavi di potenza utilizzati per trasferire la corrente continua

CAVO CHADEMO

CHAdeMo è lo standard utilizzato da alcuni produttori asiatici di auto per la ricarica in corrente continua. In questo caso il connettore è completamente indipendente e separato dalla presa per la ricarica in AC

Il cavo di ricarica più diffuso è quello con connettore di Tipo 2 (chiamato anche Mennekes, perché è stata proprio l'azienda tedesca a introdurre questo standard nel 2014), che viene adoperato per ricaricare l'automobile in Modo 3, ovvero in AC attraverso una wall box oppure tramite una colonnina pubblica fino a 22 kW di potenza. È un compagno di viaggio indispensabile per ogni e-driver, visto che molto spesso si rivela necessario per rifornirsi presso le colonnine ad accesso pubblico che ne sono sprovviste. Il cavo di Tipo 2 può essere di tre tipologie: monofase da 16 ampère o da 32 ampère (per utilizzare potenze fino a 3,7 Kw nel primo caso, oppure 7,4 kW nel secondo), trifase a 16 ampère (per potenze fino a 11 kW) e trifase a 32 ampère (per sfruttare fino a 22 kW di potenza). La scelta in questo caso andrà ponderata in base alla potenza del caricatore a bordo della vettura e della soluzione di ricarica utilizzata con più frequenza. La ricarica in Modo 3 può avvenire anche attraverso un cavo di Tipo 1, standard che si differenzia dal classico Mennekes per la tipologia di presa lato vettura, in questo caso a 5 pin: supporta ricariche in monofase con potenza fino a 7,4 kW e non dispone del perno di blocco (può essere scollegato

durante la ricarica). Il cavo di Tipo 1 si collega alla rete sia con connettore di Tipo 2, sia con la classica presa industriale. Passando invece alla ricarica in DC il più diffuso è lo standard CCS Combo 2 dedicato alla ricarica fast e ultrafast, un cavo di cui però gli e-driver non devono preoccuparsi visto che, per motivi di sicurezza legati ai voltaggi in gioco, è sempre presente presso le colonnine Hpc e già collegato alla stazione (proprio come le pompe di benzina tradizionali). Esiste poi lo standard CHAdeMO, tradotto letteralmente dal giapponese "O cha demo ikaga desuka", ovvero "prendiamoci un tè mentre ricarichiamo". In Europa è diffuso principalmente sulle auto elettriche nipponiche oltre che su alcune auto americane e supporta la ricarica in DC ad alta potenza fino a 100 kW. La ricarica in DC attraverso cavo CCS Combo 2 o CHAdeMO viene definita in Modo 4. È prevista infine la ricarica in Modo 2 - conosciuta anche come opportunity charging (ovvero ricarica d'emergenza) - che può essere effettuata in ambito privato ovunque sia presente una presa di corrente e prevede l'utilizzo di un cavo con connettore di Tipo 2 o Tipo 1 per collegarsi all'auto e della classica presa Schuko per connettersi all'impianto elettrico domestico.

ER



L'ABC DELLA RICARICA

IN QUESTO ELENCO (AGGIORNATO MENSILMENTE) IL SIGNIFICATO DEI TERMINI PIÙ DIFFUSI NEL MONDO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

Afir:

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

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

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

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

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

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

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

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

Hpc (High Power Charger): colonnine di ricarica ad alta potenza (presso stazioni che superano i 50 kW).

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

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

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

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

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

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

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

Rfid card: carte magnetiche per effettuare ricariche previa autenticazione.

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

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

Wall box: caricatore per auto elettriche installato a muro.



In cima ai nostri pensieri **ENERGIA PULITA**

Sistemi e soluzioni per il mercato fotovoltaico



www.SMA-Italia.com





KEY
THE ENERGY TRANSITION EXPO

DRIVING THE ENERGY TRANSITION.

#CLIMATEFRIENDS

**22-24 MARZO
2023**



**RIMINI EXPO CENTRE
ITALIA**



organizzato da

in collaborazione con

in contemporanea con



Scansiona il QR Code per maggiori informazioni