N.3 | MARZO 2024

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

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

MERCATO

A PAGINA 24

Le nuove sfide dell'alta potenza

Il segmento degli ev-charger fast e ultrafast è in continua evoluzione per garantire a Cpo e multiutility colonnine ancora più potenti, affidabili e in grado di far fronte alle nuove sfide della transizione, tra cui il rifornimento dei mezzi pesanti

PRIMO PIANO

A PAGINA 18

Formazione: workshop e seminari favoriscono la specializzazione

Aumentano gli appuntamenti dedicati al training: ecco una panoramica sugli eventi dei prossimi mesi e sulle formule utilizzate dai produttori che puntano su format ibridi tra webinar e incontri in presenza, con un'attenzione crescente sulle normative

COVER STORY

Soluzioni professionali senza compromessi

*Intervista ad **Alessandro Cicerchia**, sales manager Italia di **Alfen***

FOCUS

Ricarica e storage: i punti di forza in ambito pubblico e domestico

INSTALLAZIONI

FastWay azzera la range anxiety a Crema

ATTUALITÀ

Elettrico batte idrogeno: i vantaggi dei Bev nella transizione energetica

Redazione: Via Martiri della Libertà 28 - 20833 Giussano (MB) - Tel: 0362/332160 - redazione@e-ricarica.it - www.e-ricarica.it - Stampa: Ingraph - Seregno (MB) - Registrazione al Tribunale di Monza n.20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale - 70% - LO/MI. In caso di mancato recapito inviare all'ufficio postale di Roserio per la restituzione al mittente che si impegna a pagare la tariffa.

f in

www.e-ricarica.it

Insieme generiamo energia infinita

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

REGALGRID | bcer | cerbo | cogenera
www.regalgrid.com — smart@regalgrid.com — 0422 591702

REGALGRID GROUP

Le scuse sono finite: l'Italia è pronta per la transizione elettrica

D'ora in poi chiunque affermi che l'auto elettrica non decolla perché… "in Italia mancano i punti di ricarica" può oggettivamente essere annoverato nella categoria degli ignoranti, o di chi non dice la verità. A dicembre il nostro Paese ha tagliato il traguardo dei 50mila punti di ricarica pubblici installati, 50.578 per l'esattezza (a pag. 38 trovate tutti i dati aggiornati dell'ultimo report a cura di Motus-E), e l'alibi delle infrastrutture che scarseggiano non regge più. Chi guida un Bev può tranquillamente dimenticarsi il concetto di "distributore" se è in possesso di una wall box domestica, e anche se così non fosse, con oltre 2mila charging point mediamente a disposizione nel raggio di 10 chilometri in prossimità di centri urbani e città, effettuare il rifornimento energetico non è più un problema. Se si aggiungono gli oltre 900 punti di ricarica sulla rete autostradale, ovvero almeno un'area di servizio su 3, anche gli spostamenti a lungo raggio sono oramai "a prova di ansia da ricarica". Il quadro attuale delle infrastrutture pubbliche presenti in Italia, va sottolineato, rappresenta una vera e propria eccellenza anche a livello europeo. Con 23 punti di ricarica a uso pubblico ogni 100 auto elettriche circolanti, l'infrastruttura italiana si conferma davanti a quella francese (14 punti ogni 100 auto elettriche circolanti), a quella tedesca (10 punti ogni 100 auto elettriche circolanti) e a quella inglese (10 punti ogni 100 auto elettriche circolanti). Anche considerando solamente i punti di ricarica veloci in corrente continua, l'Italia si conferma al primo posto con 3,4 punti ogni 100 auto elettriche circolanti, superando la

Francia (2,1 punti ogni 100 auto elettriche circolanti), la Germania (2 punti ogni 100 auto elettriche circolanti) e il Regno Unito (1,5 punti ogni 100 auto elettriche circolanti). A questo proposito va specificato che i risultati sono dovuti anche a una penetrazione più bassa dei Bev rispetto ad altri Paesi, ma è altrettanto vero che, in prospettiva futura, l'aumento delle immatricolazioni rappresenta un'ulteriore opportunità di crescita. Al peso dei numeri aggiungiamo quello dei fatti: come potete leggere negli speciali presenti su questo numero, l'industria sta lavorando per non farsi cogliere impreparata dalle sfide che già stanno per affacciarsi all'orizzonte. La ricarica ad alta potenza è già una realtà (trovate una panoramica dell'offerta di mercato a pag. 24), ma nonostante questo diverse aziende sono impegnate per garantire un servizio di ricarica adeguato ai mezzi pesanti, oltre allo sviluppo di infrastrutture di ricarica sempre più versatili in grado di offrire soluzioni compatibili con qualsiasi esigenza di spazio, in contesti differenti e soprattutto in grado di assicurare rifornimenti in tempi brevi anche laddove ci siano difficoltà in termini di connessione o approvvigionamento dalla rete. Al momento in cui scriviamo l'ottima proposta sottoscritta dal Governo per gli incentivi 2024 all'acquisto di un veicolo elettrico non si è ancora trasformata in decreto ma dovrebbe farlo in tempi brevissimi. La loro efficacia sarà un banco di prova determinante per capire quali saranno gli sviluppi futuri della transizione elettrica.

La redazione

A dicembre il nostro Paese ha tagliato il traguardo dei 50mila punti di ricarica pubblici installati, 50.578 per l'esattezza. Con oltre 2mila charging point mediamente a disposizione nel raggio di 10 chilometri in prossimità di centri urbani e città, effettuare il rifornimento energetico non è più un problema

SOMMARIO

COVER STORY

Soluzioni professionali senza compromessi

A PAGINA 12

PRIMO PIANO

Formazione: l'elettricista non basta più

A PAGINA 18

MERCATO

Evoluzioni ad alta potenza

A PAGINA 24

News **pag. 5**

Focus **pag. 15**
Storage e ricarica: alleanza strategica

Attualità **pag. 30**
Elettrico batte idrogeno: ecco perché

Installazione del mese **pag. 32**
FastWay azzera la range anxiety a Crema

Dati e Statistiche **pag. 34**
Installazioni: come vincere una corsa a ostacoli

Numeri e Trend **pag. 38**

N. 3 - MARZO 2024

Direttore responsabile
Davide Bartesaghi
bartesaghi@farlastrada.it

Responsabile Commerciale
Marco Arosio
arosio@farlastrada.it

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

Hanno collaborato: Federica Musto, Alessandro Tabaro

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

E-Ricarica: periodico mensile Anno II - n. 3 – Marzo 2024. Registrazione al Tribunale di Monza n. 20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA - Spediz. in Abb. Postale D.L. 353/2003 (Conv. in Legge 27/02/2004 n°46) Art.1 Comma 1 D.C.B. Milano - L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati personali in suo possesso. Tali dati saranno utilizzati per la gestione degli abbonamenti e per l'invio di informazioni commerciali. In base all'Art. 13 della Legge numero 196/2003, i dati potranno essere rettificati o cancellati in qualsiasi momento scrivendo a Editoriale Farlastrada srl.

Questo numero è stato chiuso in redazione il 16 febbraio 2024

EDITORIALE FARLASTRADA

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

Impaginazione grafica:
Ivan Iannacci, Marcella Sambruni

Responsabile dati:
Marco Arosio

SCADENZA IL 14 MARZO PER IL BONUS COLONNINE

Il Mimit (Ministero delle imprese e del Made in Italy) ha riattivato il Bonus colonnine destinato all'installazione di stazioni di ricarica da parte di privati e condominii. Il Bonus riguarda tutte le installazioni avvenute nel corso del 2023, quindi ha una duplice funzione, ovvero sia coprire le ultime settimane dello scorso anno che non erano state incluse nel decreto precedente (che si limitava alle installazioni effettuate entro il 23 novembre), sia dare una seconda opportunità a tutti coloro che hanno installato una wall box lo scorso anno e non sono riusciti a inviare la richiesta nei tempi previsti dai decreti precedenti. Le domande potranno essere presentate attraverso la consueta piattaforma telematica fino al 14 marzo. Il contributo è pari complessivamente a 40 milioni di euro per il 2023 (come anticipato qui) e copre fino all'80% della spesa (prezzo d'acquisto e messa in opera), con un tetto massimo pari a 1.500 euro per il richiedente e a un massimo di 8mila euro per i condominii.

NEWS

RICARICA PUBBLICA: LE ASSOCIAZIONI CONTESTANO LA GESTIONE FISCALE DELLE INFRASTUTTURE

Anie Federazione, Elettricità Futura e Motus-E hanno trasmesso una lettera al MEF (Ministero Economia e Finanze) per richiedere con urgenza una modifica alle normative fiscali in vigore con l'obiettivo di regolamentare la trasmissione dei corrispettivi per le transazioni effettuate per la ricarica nei casi in cui non sia necessario l'emissione della fattura al cliente. Il regolamento Afir prevede obbligatoriamente che, a partire da aprile 2024, tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico consentano anche modalità di ricarica specifiche per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati. La lettera riporta in merito le seguenti richieste: "Le scriventi Associazioni, rappresentanti: la filiera industriale nazionale dell'energia elettrica con oltre il 70% del mercato elettrico italiano; le imprese ad alta e medio – alta tecnologia attive nelle filiere dell'Elettrotecnica e dell'Elettronica e i General Contractor industriali; gli operatori industriali e la filiera automotive italiana della mobilità elettrica, sottolineano a tal proposito l'esigenza di prevedere con un'urgenza una proposta emendativa da inserire all'interno dell'art. 2 del d.Lgs. n. 127/15 che permetta di regolare la trasmissione dei corrispettivi per le transazioni effettuate per la ricarica nei casi in cui non sia necessario l'emissione della fattura al cliente. Al riguardo, anche a seguito di alcuni confronti per le vie brevi con l'Agenzia delle Entrate, proponiamo che il rifornimento mediante colonnina elettrica possa essere assimilato, ai fini del processo di memorizzazione e trasmissione telematica dei corrispettivi, alla cessione di carburante tradizionale prevedendo un protocollo tecnico-operativo che possa tenere in considerazione le necessarie esigenze e specifiche tecniche degli operatori".

EMPOWER EUROPE

19–21 GIU 2024

MESSE MÜNCHEN, GERMANIA

La fiera specialistica internazionale dedicata alla gestione dell'energia e alle soluzioni energetiche interconnesse

- **Ognuno è importante:** il ruolo dei prosumer per un approvvigionamento energetico rinnovabile 24/7
- **Ottenere il massimo:** integrazione alla rete e gestione energetica degli impianti decentrati
- **Ricavi invece di spese:** condividere l'energia, commercializzare la flessibilità, ridurre i costi
- **Appuntamento del settore:** oltre 115.000 esperti di energia e 2.800 espositori in quattro fiere concomitanti

www.EM-Power.eu

Part of THE smarter EUROPE

E-MOBILIDENTIKIT

AL VOLANTE CON...

DANIELE INVERNIZZI,
FONDATORE DI EV-NOW! E DI TESLA OWNERS ITALIA

SCHEDA E-DRIVER
Auto posseduta
Tesla Model X
Km percorsi in elettrico
Oltre 1 milione
Tipologia di ricarica più utilizzata
esclusivamente stazioni pubbliche

Quanti chilometri hai percorso in elettrico?
«Ho superato abbondantemente il milione. Ho approcciato l'elettrico più di 17 anni fa. Il passaggio è coinciso con uno sviluppo tecnologico delle batterie che finalmente consentiva di utilizzarle anche a bordo di un'auto per sostituire il tradizionale motore endotermico».

Qual è stata la tua prima auto elettrica?
«L'idea con cui siamo partito con il progetto EveV-now! è stata quella di riconvertire l'auto di Ritorno al Futuro, una Delorean, a veicolo elettrico per celebrare i 25 anni della pellicola. abbiamo messo in piedi un'attività di comunicazione mirata e un'officina dove stato realizzato questo progetto. È stata la mia prima auto elettrica con cui ho percorso circa 40mila km. Eravamo agli inizi del progetto: ci chiedevano di partecipare agli eventi e il nostro obiettivo era raggiungerli senza adoperare bisarche, quindi da quel momento è iniziata anche una lunghissima esperienza nell'inventarci punti di ricarica pubblici che ai tempi non esistevano, utilizzando la comune presa di correte dove c'era l'opportunità di farlo. Poco dopo ho avuto la fortuna di guidare una Roadster per sei mesi, portandola a Motorshow, in attesa della prima Model S ancora targata Olanda: ai tempi già stavamo collaborando con il marchio per lo sviluppo della rete Supercharger in Italia. Sette anni fa ho acquistato la prima Model X e ora sono alla seconda».

Cosa ti ha colpito maggiormente del motore elettrico?
«La cosa che mi ha colpito subito del motore elettrico, oltre alle prestazioni, è stato il completo stravolgimento di paradigma rispetto all'endotermico, ovvero la possibilità di prelevare energia dalla presa di casa e di poterla utilizzare per spostarmi con l'auto: questa opportunità mi ha davvero spalancato un mondo, perché mi sono subito reso conto di essere di fronte a una rivoluzione industriale epocale. Tornando alla sensazione di guida quello che ancora oggi dopo tanti chilometri mi entusiasma è la silenziosità perché permette di percepire meglio cosa sta facendo l'auto in ogni circostanza e soprattutto molte meno distrazioni. Ed è una caratteristica che si apprezza ancora di più con l'utilizzo di una moto elettrica: si avverte la presenza di un auto con grande anticipo ed è un fattore che influisce anche sulla sicurezza».

Dove ricarichi l'auto abitualmente?
«Non utilizzo sistemi di ricarica domestica. Preferisco utilizzare le colonnine pubbliche anche perché, come eV-Now!, la mission è quella di mettere alla prova, sperimentare e toccare con mano lo stato dell'infrastruttura presente in Italia e le evoluzioni tecnologiche che ne segnano il progresso. Anche perché solo sperimentando in prima persona si capiscono le eventuali criticità e si possono proporre delle soluzioni per risolverle. L'unico luogo dove capita di utilizzare una wall box è il nostro eV-Chalet! a Morterone (in provincia di Lecco [Ndr]) per dei test e dove l'energia impiegata proviene al 100% dall'impianto fotovoltaico installato sulla struttura».

Cosa consigli a chi sta valutando il passaggio all'elettrico?
«Consiglio vivamente di frequentare i forum o i gruppi dove davvero può recuperare informazioni da utenti competenti che guidano abitualmente un'auto elettrica e che magari hanno già esperienza in merito. Bene le informazioni che arrivano dai media, ma per capire meglio cosa può essere più adatto alle proprie esigenze è necessario il confronto con gli altri. Poi bisogna stare molto attenti alle fake news, ai troll che fingono di avere un'auto elettrica per screditarla. E infine consiglio di puntare su marchi che vendono tante vetture elettriche, perché dall'altra parte troveranno anche una rete di venditori più competente».

Qualche aneddoto sulla ricarica che ti piacerebbe condividere?
«Ce ne sono davvero parecchi. La seconda Tesla l'abbiamo acquistata in Austria: al rientro in Italia, al Brennero, ci siamo accorti che l'auto non ricaricava al Supercharger, ci siamo collegati a una colonnina da 22 kW che in realtà caricava a 3 kW e abbiamo dovuto passare la notte nell'anticamera di un bar chiuso. Un'altra volta sull'Appennino eravamo con un trailer a rimorchio che falsava l'autonomia dell'auto.
Ci siamo fermati in un parcheggio con colonnine non funzionanti, ma per fortuna siamo riusciti a ripartire utilizzando la poca corrente residua del trailer alimentato da fotovoltaico. Tutte esperienze che ricordiamo con il sorriso e che oggi ci fanno capire quanto sia cambiata l'e-mobility e quanto sia realmente efficiente la rete pubblica in Italia».

CHARGING POINT PUBBLICI: ALTRI 1,6 MILIONI PREVISTI A LIVELLO MONDIALE ENTRO FINE 2024

Secondo quanto riportato da BloombergNEF all'interno della ricerca EVs and Clean Transport, entro la fine dell'anno in corso a livello globale verranno attivati 1,6 milioni punti di ricarica pubblici, in crescita rispetto agli 1,2 milioni realizzati nel 2023, per un totale di 52 TWh erogati, la stessa quantità di energia consumata dall'intera Grecia in un anno. Secondo le stime di Bloomberg nel 2024 verranno venduti 16,7 milioni di veicoli elettrici, oltre a 1 milione di veicoli commerciali a batteria: la quota equivale a circa il 20% delle nuove immatricolazioni per un parco circolante totale che raggiungerà i 57milioni di unità entro fine anno (pari al 4%). Sempre secondo BloombergNEF nel 2023 gli investimenti a livello globale sulle rinnovabili sono aumentati del 17%, toccando quota 1,8 trilioni di dollari. Il settore maggiormente in crescita è quello relativo all'elettrificazione dei trasporti: nel 2023 gli investimenti sono aumentati del 36% per un totale di 634 miliardi di dollari.

ORBIS: ACCORDO CON FOLGOR PER I SERVIZI LEGATI ALL'INSTALLAZIONE

Orbis e Folgor, società che opera nel campo dei servizi dedicati all'installazione di infrastrutture di ricarica, hanno stretto un accordo in seguito al quale le due società lavoreranno in sinergia per offrire soluzioni complete e personalizzate. L'obiettivo della partnership è infatti quello di garantire sia agli installatori sia ai clienti finali assistenza post vendita e supporto tecnico. Questa collaborazione permetterà a Folgor di ampliare ulteriormente la sua offerta, coprendo tutti gli ambiti applicativi: dall'installazione residenziale a quella condominiale, dal settore commerciale e aziendale fino alle soluzioni per gli spazi pubblici. Orbis Italia, grazie alla sua gamma di prodotti inAC e in DC, fornirà le tecnologie necessarie per soddisfare ogni esigenza specifica, assicurando flessibilità e innovazione. «L'unione delle forze con Orbis Italia rappresenta un passo fondamentale per Folgor S.r.l. nel nostro impegno continuo verso l'innovazione e la qualità nel campo della mobilità elettrica», ha dichiarato Luigi Cristo, fondatore di Folgor. «Questa partnership ci permetterà di offrire ai nostri clienti soluzioni ancora più complete e all'avanguardia, rafforzando il nostro impegno per una mobilità sostenibile e accessibile».

SIEMENS COMPLETA L'ACQUISIZIONE DI HELIOX PER STAZIONI AD ALTA POTENZA

Siemens ha completato l'acquisizione di Heliox, azienda olandese specializzata nella progettazione e produzione di soluzioni di ricarica ad alta potenza per eBus ed eTruck. La multinazionale tedesca ha così ampliato l'attuale portafoglio di soluzioni di ricarica per l'eMobility, aggiungendo prodotti che spaziano dai 40 kW ai Megawatt necessari per i depositi e per la ricarica in viaggio dei mezzi pesanti. Il portafoglio di Heliox estende inoltre il raggio d'azione di Siemens sul mercato, principalmente in Europa e Nord America, migliorando al contempo le capacità nel campo dell'elettronica di potenza. Matthias Rebellius, Ceo di Smart Infrastructure e membro del consiglio di amministrazione di Siemens AG, ha dichiarato: «Stiamo assistendo a una crescita senza precedenti nel mercato delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici. Le soluzioni di ricarica rapida in corrente continua per le flotte di eBus ed eTruck sono considerate il segmento in più rapida crescita. Con l'acquisizione di Heliox, Siemens eMobility è ben posizionata per servire i nostri clienti in tutto il mondo».

V2C: ACCORDO CON ROAD PER IMPLEMENTARE L'INTEROPERABILITÀ DELLE STAZIONI

Il produttore di ev-charger V2C ha stretto un accordo con la piattaforma Road per aumentare l'interoperabilità delle proprie colonnine e rendere più semplice la gestione delle ricariche. Road attualmente conta oltre 10mila utenti attivi: la partnership consentirà a V2C di includere nel servizio le stazioni di ricarica Pole Pro ad accesso pubblico. La colonnina supporta l'utilizzo di Rfid Card e diverse funzionalità smart. Inoltre grazie all'accordo stretto con la piattaforma Road, gli utenti non dovranno ricorre ad altre app o sistemi di pagamento. Infine attraverso la piattaforma E-Flux di Road gli esercizi commerciali che propongono la ricarica come servizio avranno la possibilità di gestire il proprio network de tutti gli aspetti legati alla fatturazione delle ricariche.

POWY: PARTNERSHIP CON PARKINGMYCAR PER LE STAZIONI DI RICARICA

Powy ha ufficializzato una nuova collaborazione con ParkingMyCar, piattaforma attraverso cui è possibile cercare e prenotare online parcheggi in aeroporti, porti, città e stazioni. La partnership consentirà di trovare e selezionare parcheggi presso cui sono presenti anche stazioni di ricarica rendendo il processo del rifornimento energetico ancora più semplice e veloce. ParkingMyCar copre una rete di oltre 4.754 parcheggi su tutto il territorio nazionale. Il network di Powy conta invece più di 150 location per un totale di oltre 400 charging point installati e un portafoglio di oltre 1.000 punti di ricarica in via di attivazione.

80 COLONNINE IN 8 COMUNI EMILIANI GRAZIE AI FONDI EUCF

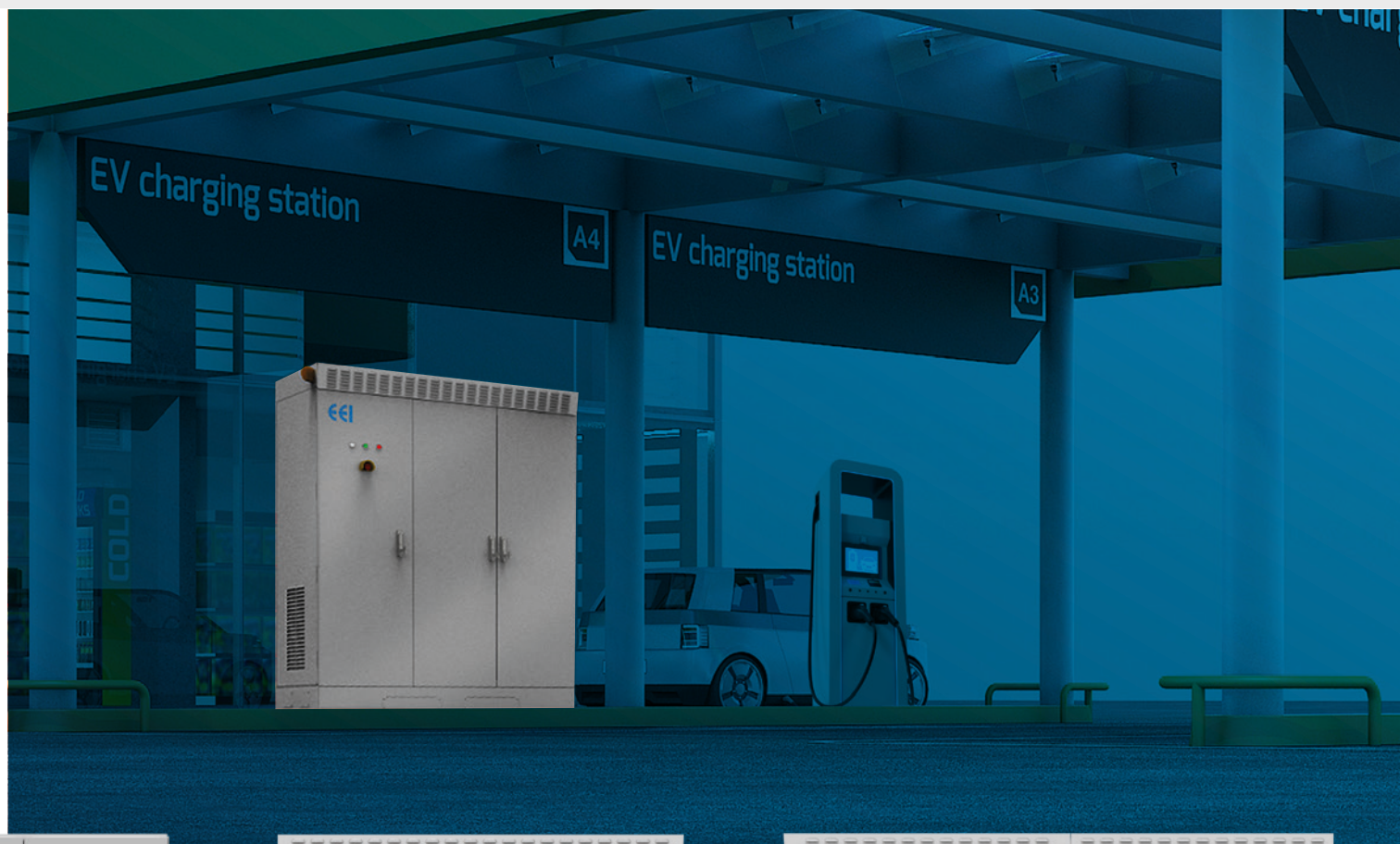
L'Unione Terre di Castelli, ente che riunisce otto Comuni della provincia di Modena tra cui Castelnuovo Rangone, Castelvetro di Modena, Guiglia, Marano sul Panaro, Savignano sul Panaro, Spilamberto, Vignola e Zocca, si è impegnata a ridurre le emissioni nocive del 55% entro il 2030.
Tra gli impegni sottoscritti è confermata la volontà di installare entro questa scadenza 80 nuove colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici, oltre a prevedere interventi di riqualificazione energetica per 45 edifici di proprietà degli enti locali. Per finanziare il progetto l'Unione Terre di Castelli ha stretto una partnership con Aess, grazie a cui otterrà 60mila euro messi a disposizione dal fondo EUCF (European City Facility).

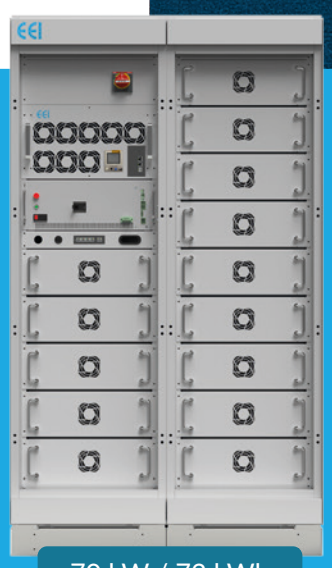
MaxBESS

Il sistema di accumulo industriale per le stazioni di ricarica veloce

Scopri le configurazioni!

CEI 0-16
CEI 0-21
OUTDOOR: IP54





70 kW / 72 kWh
35 kW / 72 kWh

60 kW / 144 kWh

90 kW / 200 kWh

ITALIAN POWER TECHNOLOGY

R-EV INAUGURA 4 INFRASTRUTTURE IN PROVINCIA DI AVELLINO

R-ev, azienda che opera sia nella produzione di stazioni di ricarica sia nella gestione dei charging point in qualità di Cpo, ha inaugurato di recente 4 stazioni di ricarica ad accesso pubblico. Tre colonnine sono state installate presso il Comune di Aiello del Sabato (in provincia di Avellino): in viale dell'Unità d'Italia sono state installate due colonnine, una da 24 kW e una da 22 kW. Mentre in via Stradone è presente una colonnina da 22 kW. I punti di ricarica sono stati inaugurati alla presenza del sindaco Sebastiano Gaeta e dell'amministratore unico di R-ev Alessandro Calò. A Cesinali (sempre in provincia di Avellino) R-ev ha infine attivato una colonnina in AC da 22 kW in via Roma. R-ev ha lanciato due nuovi piani in abbonamento dedicati alla ricarica pubblica a cui è possibile accedere scaricando l'app gratuita per device iOS e Android. Il piano City prevede un abbonamento mensile al costo di 55 euro che include 100 kWh ed è valido su tutte le stazioni di ricarica gestite da R-ev. Il piano Metro, al costo di 6 euro mensili, prevede invece la possibilità di ottenere uno sconto del 10% rispetto alla tariffa di ricarica esposta nell'app ed è valido presso tutte le stazioni di ricarica coperte dal servizio. L'app di R-ev consente di visualizzare sulla mappa il punto di ricarica più vicino alla propria posizione e utilizza il navigatore Google per raggiungere la destinazione in maniera facile e intuitiva. L'app inoltre fornisce una serie di informazioni in tempo reale sullo stato delle colonnine, come ad esempio il tipo di connettori supportati, la potenza erogata, il corretto funzionamento della stazione, le tariffe e i metodi di pagamento supportati.

ALFEN E LEITNER ENERGY: 14 STAZIONI DI RICARICA A RISCONE (BOLZANO)

Alfen e Leitner Energy, hanno realizzato un'infrastruttura di ricarica a Riscone, frazione di Brunico (in provincia di Bolzano), presso cui sono stati installati 14 ev-charger Alfen Double Pro-Line, per un totale di 28 punti di ricarica. La stazione risulta particolarmente strategica per offrire il servizio di ricarica ai clienti che frequentano la località sciistica di Plan de Corones. La wall box Eve Double Pro-line è infatti il prodotto di punta tra le soluzioni intelligenti Alfen per spazi semi-pubblici, come aziende e supermercati. Il suo involucro resistente è progettato per un uso intenso e per un'alta frequenza di utenti e può essere montato su palo o a muro. Dispone di due prese di ricarica, entrambe con bilanciamento del carico opzionale. L'interfaccia di utilizzo è dotata di schermo a colori con la possibilità di inserire un logo personalizzato. Un lettore Rfid integrato supporta l'identificazione dell'utente e un misuratore MID rende possibili i pagamenti. Infine, il dispositivo supporta la connessione Internet tramite LTE/ethernet con dati compatibili con sistemi gestionali terze parti.

FREE TO X: ATTIVATA CITTADELLA SUD SULLA A1, RESTYLING DEL PORTALE WEB

Free To X prosegue l'allargamento della propria infrastruttura di ricarica ad alta potenza sulla rete autostradale italiana. Nei giorni scorsi è stata inaugurata la stazione di Cittadella Sud, sull'A1 in direzione Capodichino, con l'obiettivo di agevolare i viaggi a lungo raggio in elettrico in Campania. La nuova infrastruttura presenta due colonnine ultrafast da 300 kW oltre a una stazione fast multistandard con connettori CHAdeMO e Tipo 2. Tra le altre attivazioni più recenti si segnalano Gargano Ovest sulla A14 Bologna Taranto tra San Severo e Foggia; e quella di Brembo Nord sulla A4 Torino Trieste tra Dalmine e Capriate in direzione Milano. Il Cpo ha recentemente aggiornato anche la propria pagina Web. Il portale presenta una veste grafica rinnovata, più semplice e intuitiva, una nuova mappa riassuntiva delle stazioni attive sul territorio. oltre a un blog con diversi approfondimenti dedicati ai viaggi in elettrico.

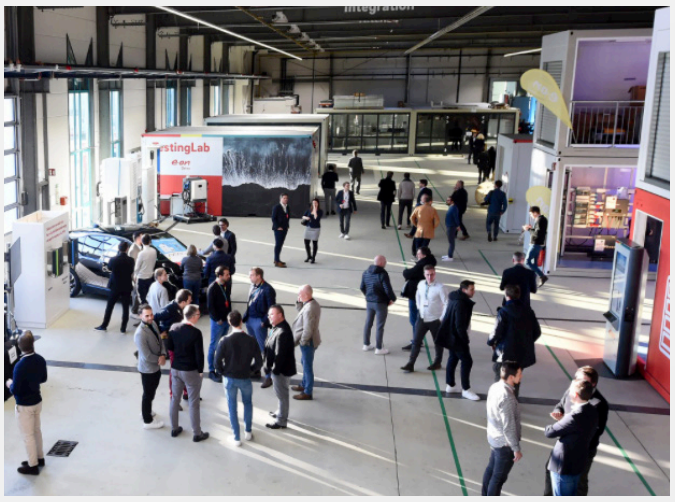
A2A PORTA LE COLONNINE CITY PLUG A MILANO, OBIETTIVO 4MILA CHARGING POINT IN 2 ANNI

A2A ha inaugurato ieri, 15 gennaio, a Milano in via Manara la prima infrastruttura di ricarica con colonnine City Plug: replicando il progetto pilota lanciato lo scorso anno a Brescia, la stazione non prevede stalli dedicati e offre una ricarica a bassa potenza e a costi contenuti per supportare la transizione elettrica, agevolando così il rifornimento lento e notturno soprattutto per coloro che non hanno la possibilità di installare una wall box nella propria abitazione. Presso l'infrastruttura di via Manara a regime saranno attive 7 colonnine City Plug con potenza fino a 7 kW, per un totale di 14 charging point. L'obiettivo di A2A E-Mobility è quello di attivare 4mila punti di ricarica (suddivisi in 285 stazioni) entro i prossimi 2 anni, portando così Milano a essere la città con la maggior densità di charging point pubblici in Italia e tra le prime in Europa. Le colonnine City Plug supportano inoltre il load balancing, per gestire in maniera smart l'energia impiegata per rifornire più veicoli contemporaneamente.

FASTNED AGGIORNA L'APP: INCLUSI 400MILA PUNTI DI RICARICA IN EUROPA

Fastned ha operato un importante aggiornamento alla propria app grazie al quale consentirà ai propri clienti di accedere a un totale di 150mila location sparse in tutta Europa. Fastned ha quindi deciso di puntare sull"introperabilità del proprio servizio, includendo 400 mila punti di ricarica. L'app di Fastned è operativa in 50 Paesi ed è in grado di offrire sia ricariche veloci ad alta potenza sia ricariche quick, in base alle diverse esigenze. Questo nuovo aggiornamento dell'app segue infatti un approccio "e-inclusive" all'infrastruttura di ricarica, il che significa che tutte le stazioni sono visibili indipendentemente dall'operatore.

E.ON INAUGURA IN GERMANIA UN CENTRO DEDICATO AI TEST SULLA RICARICA



E.ON ha aperto a Essen, in Germania, un centro dedicato ai test delle stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Presso la struttura, che si sviluppa su oltre 10.000 metri quadri, sono state installate 25 colonnine e sono stati allestiti ambienti di prova digitali per testare le performance dei veicoli e degli ev-charger. Inoltre il centro è dotato di 5 camere climatiche in grado di mettere alla prova le infrastrutture in situazioni estreme, simulando tutte le condizioni di temperatura che si verificano a livello globale: dal gelo al caldo torrido. Ad esempio, il comportamento di ricarica delle auto elettriche può essere testato a temperature comprese tra – 40 e + 50 gradi Celsius. Ciò significa che i clienti, come le case automobilistiche, non saranno più costretti a effettuare lunghi e costosi test in ambienti reali. Oltre alla ricerca e allo sviluppo, E.ON utilizza il proprio Test Lab anche per formare i propri partner in materia di installazione e manutenzione delle stazioni.

ELECTRA: RACCOLTI 304 MILIONI PER ACCELERARE L'ESPANSIONE DEL NETWORK

Electra ha annunciato di aver effettuato un aumento del capitale pari a 304 milioni di euro per accelerare l'espansione del proprio network a livello europeo. L'obiettivo è quello di realizzare 2,2mila hub supercharger ad alta potenza per un totale di 15mila nuovi charging point entro il 2030. L'aumento di capitale del Cpo è guidato dal fondo olandese PGGM, con la partecipazione di BpiFrance, Rive Private Investment, il gruppo SNCF e Serena. In Italia Electra ha già installato i suoi primi 5 hub di ricarica e altri 7 verranno realizzati entro la fine di aprile, per un totale di 100 punti di ricarica veloce. Il Cpo intende raggiungere quota 3mila nel prossimo triennio. Complessivamente, Electra ha raccolto quasi 600 milioni di euro di capitale in 3 anni con l'obiettivo di realizzare una delle reti più capillari di ricarica ultraveloce a livello europeo.

WALLBOX LANCIA LA VERSIONE SOCKET DELL'EV-CHARGER PULSAR PLUS

Wallbox ha lanciato la versione senza cavo di uno dei suoi ev-charger di maggior successo, ovvero Pulsar Plus, che ora si presenta anche nella versione Socket per consentire agli utenti di utilizzare il proprio cavo di ricarica per garantire piena compatibilità con ogni veicolo e ridurre ulteriormente gli ingombri. Compatta, smart e ancora più accessibile, Pulsar Plus Socket è ideale per il target domestico e per le rimesse private. L'ev-charger in AC ha una potenza di 22 kW e supporta la funzione Power Boost, per evitare sovraccarichi indesiderati, oltre alla funzione Eco Smart per sfruttare l'energia prodotta da un eventuale impianto fotovoltaico. Pulsar Plus Socket può contare infine su un firmware ulteriormente aggiornato e sulla connettività Wi-Fi e BlueTooth per gestire tutte le funzionalità attraverso l'apposita app gratuita. Il dispositivo è inoltre compatibile con il protocollo OCPP per la gestione attraverso una piattaforma di back-end.

Wallbox ha inoltre stretto un accordo con l'istituto bancario BBVA che garantirà all'azienda spagnola fondi per 25 milioni di euro al fine di supportare la crescita del marchio specializzato nella produzione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici. Il finanziamento è curato da BBVA Spark, divisione specializzata nel supportare aziende che operano in mercati innovativi con prodotti ad alto tasso tecnologico. Il finanziamento è stato strutturato attraverso un modello di debito di rischio, consentendo a Wallbox di aumentare la propria liquidità in modo da sostenere il proprio piano strategico.

zeroCO$_2$® sun charger

Per una ricarica green e smart scegli la

Wallbox zeroCO$_2$ sun charger

7 kW
potenza Monofase

22 kWh
potenza Trifase

Facile Installazione
leggera e compatta

Soluzioni di ricarica per ogni esigenza, Monofase per uso **residenziale**, o trifase per **Condomini**, **Aziende**, **Edifici Commerciali** e **Comunità Energetiche**.

Controllabile tramite l'APP di monitoraggio, è perfettamente integrata con tutti i prodotti della famiglia zeroCO$_2$, permettendo così di sfruttare a pieno tutte le funzionalità.

zeroCO$_2$® è un marchio di energy®

Energy s.p.a.
Tel. +39 049 2701296
info@energysynt.com

energyspa.com

E RICARICA SUPERA I 6.700 FOLLOWER SU LINKEDIN

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

Inaugurata nel secondo semestre del 2021, la pagina Linkedin di E-Ricarica è un importante punto di incontro tra i professionisti del settore dell'ev-charging. Da inizio 2023 i follower della pagina sono cresciuti del 60%, totalizzando circa 100mila visualizzazioni mensili.
Il social network infatti ha una marcata connotazione business e su questa piattaforma il magazine E-Ricarica può già contare (dato aggiornato a settembre) su di una community di oltre 6.700 follower, formata da esponenti del settore della filiera, tra produttori di sistemi di ricarica, installatori, Cpo, Emsp ma anche PA e associazioni di categoria che possono trovare quotidianamente le news pubblicate su E-Ricarica.it e condivise anche sulla pagina Facebook del magazine. Inoltre, sulla pagina Linkedin vengono proposti e condivisi i principali articoli e approfondimenti che trovano spazio sulla rivista cartacea.

COME SEGUIRE LA PAGINA

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

KEMPOWER LANCIA UNA NUOVA GAMMA DI EV-CHARGER AL CARBURO DI SILICIO

Kempower, azienda specializzata nella progettazione e produzione di sistemi di ricarica in DC, ha lanciato una nuova gamma di ev-charger con tecnologia SiC, al carburo di silicio, in grado di migliorare sensibilmente le prestazioni delle stazioni e l'esperienza di ricarica per l'utente finale. La tecnologia al carburo di silicio verrà estesa a tutta la gamma entro il primo trimestre 2024, mentre sui mercati Usa sarà disponibile dal secondo trimestre 2024. I caricatori manterranno il medesimo design. «Con questa linea di produzione di nuova generazione, lanciamo la Versione 2 del Power Module di Kempower, dotato di tecnologia al carburo di silicio (SiC). Sulla base dei primi progetti pilota con i clienti e dei test di resistenza, la nuova tecnologia offre un flusso di elettricità compatibile con la rete con livelli di THD estremamente bassi, maggiore efficienza e un ampio intervallo di temperatura operativa» ha commentato Jussi Vanhanen, Chief Market Officer di Kempower. «Grazie ad una maggiore efficienza e ad un fattore di potenza fino a 0,98 PF, i costi dell'infrastruttura elettrica possono essere ridotti fornendo ai veicoli elettrici la stessa potenza di ricarica garantita dalla linea precedente. Altri vantaggi sono una migliore compatibilità elettrica con le installazioni esistenti ed una maggiore resilienza della rete in caso di siti con molti punti di ricarica».

CHINT SVELA LA WALL BOX DSCP SMART CON DOPPIA PRESA

Chint amplia la propria gamma di ev-charger con l'introduzione della nuova wall box Dscp Smart. Dopo aver lanciato la stazione di ricarica Chint Cep e le sue versioni più evolute Chint Wcp-2 con Rfid card e Chint Wcp-2x con funzione Smart e Power Management Solar, l'azienda propone una stazione di ricarica con doppia presa ideale per l'ambito residenziale, strutture commerciali e aziende. Si tratta di una wall box trifase con potenza fino a 22 kW e 2 prese di Tipo 2 con grado di protezione IP55 che ne consente l'installazione sia all'esterno sia all'interno. Il dispositivo supporta l'attivazione tramite card Rfid ed è dotato di protezione contro sovracorrenti, sovratensioni, sottotensioni e fulmini integrata, dispone inoltre di un sistema di protezione contro l'adesione del contattore e di stop di emergenza. La funzione Smart consente di monitorare il sistema di ricarica da remoto e dall'app tramite Wi-Fi o Bluetooth, mentre il supporto del protocollo OCPP 1.6 J consente di gestire la stazione attraverso una piattaforma terze parti compatibile .

CONSYSTEM: UN VIDEO SPIEGA LE FUNZIONALITÀ DEL RADAR IDR-2050 CONTRO L'OCCUPAZIONE ABUSIVA DEGLI STALLI

Consystem ha realizzato un video dedicato al radar IDR-2050 per spiegarne le funzionalità. Si tratta di un dispositivo che, montato sulle colonnine di ricarica, è in grado di segnalare con precisione l'eventuale occupazione abusiva dello stallo da parte di vetture endotermiche oppure di veicoli elettrici che non stanno ricaricando. Il dispositivo prodotto da InnoSent ha dimensioni compatte: si tratta di un sensore in grado di rilevare la presenza di un target, misurarne la distanza, la velocità con cui questo si muove e di individuarne la direzione, ovvero di rilevare se l'oggetto è in avvicinamento oppure se si sta allontanando. Il radar si integra facilmente all'interno delle colonnine, ed è in grado di comunicare in tempo reale l'occupazione dello spazio antistante all'ev-charger. La soluzione proposta da Consystem opera nel pieno rispetto della privacy e funziona in qualsiasi condizione meteorologica. Il radar inoltre garantisce un ulteriore risparmio energetico: può infatti fare in modo che la colonnina si attivi solo quando viene localizzato un veicolo nelle vicinanze.

INQUADRA IL QRCODE PER GUARDARE IL VIDEO

EV FIELD SERVICE: UNA PIATTAFORMA PER INSTALLARE WALL BOX CON PREVENTIVO IMMEDIATO

Ev Field Service – azienda con pluriennale esperienza e composta da un team di tecnici specializzati che opera principalmente nel Centro e Sud Italia – attraverso il suo portale propone un servizio innovativo che consente di ottenere in tempo reale un preventivo per l'installazione di una wall box domestica. La piattaforma permette in pochi e semplici passaggi di avere una quotazione dettagliata per l'acquisto e l'installazione di un ev-charger domestico. Il servizio è rivolto sia ai privati, inclusi coloro che risiedono in abitazioni indipendenti o condomini, sia alle aziende che desiderano passare all'elettrico. Il fondatore e Ceo, Pasquale Senese, afferma: «Il nostro portale permette di valutare l'acquisto della wall box sulla base di un prezzo chiavi in mano che include un servizio di installazione completo e certificato. Mettiamo a disposizione dei veri e propri tecnici della ricarica, professionisti qualificati che conoscono approfonditamente le caratteristiche dei prodotti. Le wall box, dispositivi sempre più complessi, richiedono l'intervento di esperti per sfruttarne al massimo le potenzialità».

CIRCONTROL: AGGIORNATO IL SISTEMA DLM PER SUPPORTARE RICARICHE IN DC E FOTOVOLTAICO

Circontrol ha implementato il proprio software DLM (Dynamic Load Management) includendo il supporto alle ricariche in DC e l'energia proveniente da un eventuale impianto fotovoltaico. Il DLM è una soluzione progettata per ottimizzare l'energia in un'infrastruttura di ricarica dotata di diversi charging point. Il software gestisce dinamicamente l'energia disponibile e bilancia la potenza in base alle esigenze del momento. In precedenza il DLM di Circontrol era in grado di gestire dinamicamente solo gli ev-charger in AC, ora può farlo anche con stazioni di ricarica veloci e ultraveloci in DC. Con questo aggiornamento sarà possibile evitare gli elevati costi di ampliamento dell'infrastruttura: il DLM infatti bilancerà sempre in modo efficiente la potenza disponibile, tenendo conto dei consumi del resto delle strutture ed evitando sovraccarichi. Questo nuovo aggiornamento del DLM ha previsto anche la possibilità di sommare l'energia prodotta da pannelli fotovoltaici. Proprio questa funzionalità è preziosa in ambienti dove è difficile fornire energia o l'investimento per aumentare la potenza contrattuale è molto elevato. Il DLM di Circontrol è compatibile con qualsiasi inverter presente sul mercato, caratteristica che permette ai progetti che già dispongono di pannelli fotovoltaici di utilizzare l'energia prodotta per la ricarica.

RENAULT ANNUNCIA L'EV-CHARGER MOBILIZE POWERBOX ABILITATA AL V2G

Renault ha annunciato la produzione della nuova wall box Mobilize PowerBox: il dispositivo che verrà costruito in Francia presso lo stabilimento di Lacroix con sede a Beaupréau-en-Mauges in Francia. La capacità di produzione iniziale sarà di 65mila unità all'anno. L'ev-charger sarà disponibile in 4 versioni diverse, di cui una pronta a supportare la tecnologia V2G, quindi in grado di restituire corrente alla rete. La wall box può essere monitorata tramite l'apposita app My Powerbox che consente di gestire tutte le funzioni principali da remoto. Il prodotto verrà proposto da Mobilize Power Solution presso tutti i concessionari della rete Renault in Europa, con pacchetti che includeranno anche il servizio di installazione. Wall box e servizi annessi verranno proposti a tutti i clienti che compreranno un'auto elettrica presso la rete di concessionari Renault. Per agevolare la transizione verso la mobilità elettrica, la clientela potrà così accedere a una soluzione di ricarica "all inclusive", con un prezzo determinato in base alle caratteristiche dell'impianto domestico: in particolare, alla posizione della stazione di ricarica rispetto al contatore elettrico. Il sopralluogo tecnico per verificare che l'impianto elettrico del cliente sia in regola sarà effettuato a distanza mediante videochiamata. Verrà poi stabilito un appuntamento per installare il dispositivo di ricarica, prima della consegna dell'auto, entro un tempo massimo di 45 giorni lavorativi dall'ordine. La Mobilize Powerbox è disponibile sia monofase sia trifase fino a 22 kW di potenza, è adatta anche all'installazione in esterno e supporta il controllo dinamico del carico. Quattro i modelli a catalogo: versione Uno, per i clienti privati alla ricerca di una soluzione di ricarica a domicilio semplice e sicura; versione Uno Plus: per le infrastrutture installate in azienda e condominio; versione Uno Pro: per le colonnine di ricarica accessibili al pubblico o installate presso le aziende; versione Verso (bidirezionale): per ricaricare il veicolo, ma anche per restituire energia elettrica alla rete domestica o pubblica. Questa stazione di ricarica bidirezionale sarà disponibile in concomitanza con il lancio di Renault 5 Electric.

PLUS EV-CHARGE

VISITATE IL NOSTRO SITO

ALFEN È TRA I MARCHI STORICI DELL'E-MOBILITY. PRESENTE SUL MERCATO DAL 2008, SI DISTINGUE PER UNA PRODUZIONE DI DISPOSITIVI IN AC PENSATI PER GARANTIRE LA MASSIMA AFFIDABILITÀ A CPO, MULTIUTILITY ED EMSP CHE DESIDERANO PUNTARE SULLA TRANSIZIONE ELETTRICA: «ABBIAMO INVESTITO IN UN PORTAFOGLIO PRODOTTI COMPLETO, IN GRADO DI SODDISFARE QUALSIASI ESIGENZA INSTALLATIVA IN OGNI CONTESTO. NON VOGLIAMO COMPETERE CON I PRODOTTI ENTRY LEVEL DEL MERCATO O CON LE AZIENDE CHE FANNO DEL PREZZO IL PRINCIPALE DRIVER DI VENDITA» SPIEGA IL SALES MANAGER ITALIA ALESSANDRO CICERCHIA

Soluzioni professionali senza compromessi

Alfen ha una storia lunga 87 anni. È stata fondata nei Paesi Bassi nel 1937 per produrre apparecchiature ad alta e bassa tensione dedicate alla gestione delle reti elettriche. Questo è stato il core business dell'azienda nei primi decenni. In seguito, ha iniziato a evolversi, abbracciando il settore delle smart grid e creando una divisione dedicata che oggi comprende applicazioni software per la gestione dell'energia e la produzione di componenti hardware a supporto delle reti elettriche. La seconda divisione creata si è concentrata sulla mobilità elettrica: risale al 2008 e vanta 16 anni di esperienza nel mercato. Alfen ha iniziato a progettare ev-charger per veicoli elettrici su richiesta del governo olandese, che già all'epoca aveva commissionato all'azienda la progettazione delle prime stazioni di ricarica. A sottolineare l'impegno e soprattutto la competenza di Alfen nel campo della mobilità elettrica, è la presenza dell'azienda tra i fondatori della Open Charge Alliance. L'OCA ha definito a livello internazionale il protocollo di comunicazione OCPP, che oggi è lo standard più diffuso sul mercato per lo scambio di dati tra i dispositivi di ricarica e le piattaforme backend. «Stiamo parlando di un marchio che possiamo definire come uno dei veri pionieri della mobilità elettrica, con una storia e un know-how che poche aziende oggi sul mercato possono vantare», sottolinea Alessandro Cicerchia, Sales Manager Italia di Alfen, che racconta i risultati e gli obiettivi di una strategia commerciale, volta a valorizzare la qualità e l'affidabilità che contraddistinguono il DNA del marchio olandese.

Come è organizzata Alfen a livello europeo?

«L'azienda è principalmente centralizzata presso la nostra sede centrale nei Paesi Bassi, dove si trovano i nostri siti produttivi per le tre linee di business e tutti i principali dipartimenti aziendali. A questo proposito, uno degli aspetti chiave che sottolineiamo sempre è che i prodotti Alfen sono realizzati al 100% in Olanda; non abbiamo siti produttivi in altri Paesi, mentre a livello commerciale Alfen è presente con uffici in 10 Paesi, tra cui l'Italia con le sue soluzioni installate in oltre 30 Paesi. In Italia, la struttura aziendale prevede un responsabile commerciale, oltre a un ufficio tecnico con sede a Milano e un'unità che si occupa degli aspetti amministrativi e logistici, anch'essa situata nel capoluogo lombardo. Si tratta di una struttura molto snella, perché gli aspetti principali dell'attività sono gestiti dall'ufficio olandese, con il quale lavoriamo quotidianamente a stretto contatto. Il nostro ruolo principale è quello di fungere da punto di contatto locale per i nostri clienti italiani. È fondamentale, ad esempio, che chi si occupa dell'assistenza sui prodotti, della formazione sull'installazione o della documentazione amministrativa sia un professionista locale in grado di interfacciarsi al meglio con i nostri clienti. Lo stesso modello viene replicato anche dalle filiali commerciali di Alfen negli altri Paesi».

Come cresce il business di Alfen in Europa e in Italia?

«Alfen pubblicherà a breve i risultati finanziari per il 2023 (al momento dell'intervista non erano ancora disponibili [N.d.R.]); tuttavia nel terzo trimestre del 2023 ha registrato un fatturato record di 136,4 milioni di euro, in crescita dell'11% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con una previsione finanziaria per il 2023 tra i 490 e i 530 milioni di euro. Siamo molto soddisfatti dell'andamento dello scorso anno, soprattutto alla luce delle condizioni sfavorevoli del mercato dei veicoli elettrici dovute in gran parte alla fine degli

incentivi legati al Bonus 110: questo ha creato un effetto "onda" per cui, dopo un 2021/2022 travolgente, in cui le wall box sono state vendute anche a chi non possedeva un'auto elettrica, nel 2023 le vendite si sono bloccate a causa delle numerose vendite anticipate e dell'attesa dei nuovi incentivi annunciati. Nonostante questo, in Italia abbiamo registrato un trend di crescita mentre, a livello generale, abbiamo raggiunto un traguardo importante: entro la fine del 2023 abbiamo consegnato oltre 592.000 punti di ricarica. Per avere un metro di paragone, consideriamo che in Italia ci sono circa 50.000 punti di ricarica ad accesso pubblico, quindi parliamo approssimativamente di 25.000 mila dispositivi di ricarica. Questo risultato ci colloca tra i primi 3 produttori a livello mondiale».

È possibile fare un confronto tra il mercato italiano e i Paesi europei dove la mobilità elettrica è più diffusa?
«Nei Paesi del Nord Europa, dove la mobilità elettrica è oggi molto più sviluppata che in Italia, abbiamo una posizione consolidata e una quota di mercato significativa. In Olanda e in Belgio, ad esempio, abbiamo raggiunto una penetrazione di mercato di circa il 30%. Considerando le vendite in numeri assoluti, i nostri mercati più importanti sono Germania, Inghilterra e Francia. In Italia abbiamo ancora ampi margini di crescita. Certo, il business non è così sviluppato come nei Paesi appena citati, ma è anche vero che siamo presenti in Italia solo da tre anni. In poco tempo, però, siamo riusciti a stringere accordi con alcuni dei principali attori del settore e le previsioni sono ottimistiche: Alfen ha investito in una filiale italiana perché ha visto un grande potenziale in un mercato che può crescere e svilupparsi in linea con le nazioni più avanzate del Nord Europa».

Quali sono le peculiarità della vostra offerta?
«Grazie al grande know-how maturato in oltre 16 anni di esperienza nella realizzazione e progettazione di sistemi di ricarica, non siamo certo una di quelle aziende che si è recentemente 'convertita' a questo settore emergente. Alfen offre soluzioni con un elevato livello di funzionalità, frutto dell'esperienza accumulata in diversi anni di innovazione e di attenzione alla qualità del prodotto. Sulla base di questi elementi, abbiamo investito in un portafoglio prodotti completo, in grado di soddisfare qualsiasi esigenza installativa in ogni contesto. Non vogliamo competere con i prodotti entry level del mercato o con le aziende che fanno del prezzo il principale driver di vendita. Non vogliamo essere in concorrenza con aziende che offrono soluzioni molto semplici. Non è questa la partita che ci interessa».

Qual è la vostra strategia di distribuzione?
«Alfen non intende vendere i propri prodotti agli utenti finali. I nostri clienti principali sono le multiutility, i Cpo e gli Emsp, quindi principalmente tutte le aziende che fanno business utilizzando infrastrutture di ricarica. Il nostro obiettivo è stabilire partnership a lungo termine. Non siamo particolarmente interessati a fare vendite o installazioni una tantum. Dal nostro punto di vista, è strategicamente più interessante lavorare su collaborazioni che nascono investendo sul nostro marchio e sui nostri prodotti per sviluppare insieme diversi progetti nel tempo. Guardando al mercato italiano, oggi ci manca ancora il canale dei distributori di materiale elettrico, perché, oltre a quanto ho appena spiegato, si tratta di una tipologia di clientela attualmente orientata verso un prodotto più semplice e con funzionalità di base, che non rientra nella nostra strategia. Il nostro interlocutore ideale è un cliente che fa business con la propria infrastruttura e ha bisogno di un prodotto che sia innanzitutto affidabile, flessibile e adatto a tutti i contesti, con sfide sia di installazione che di gestione della potenza. Sono queste le situazioni in cui la nostra funzionalità e competenza sono più apprezzate».

> *«Alfen offre soluzioni con un elevato livello di funzionalità, frutto dell'esperienza maturata in oltre 16 anni di innovazione e di attenzione alla qualità del prodotto. Il nostro obiettivo è stabilire partnership a lungo termine collaborando con aziende che intendono investire sul nostro marchio»*

Qual è l'elemento distintivo della vostra proposta?
«Alfen ha gli strumenti per rendere al meglio in qualsiasi contesto. Siamo un interlocutore privilegiato per chi cerca un prodotto di alto livello, affidabile grazie al know-how maturato nel settore, pronto per il mercato del futuro grazie ai continui aggiornamenti hardware e software, tecnologicamente avanzato – cito come esempio tutto il lavoro che stiamo facendo per essere immediatamente conformi alla nuova direttiva AFIR e alla nuova ISO15118 – e con i più alti standard di cybersecurity, tema troppo spesso trascurato da clienti e produttori».

Che rapporto avete con gli installatori?
«Il rapporto con l'installatore rimane fondamentale. Sono loro il primo cliente dei nostri clienti: pensiamo ad esempio alle multiutility che offrono le wall box come parte del loro pacchetto di consumo e si affidano a loro per tutte le installazioni. Per questo organizziamo corsi di formazione tecnica gratuiti e li supportiamo con i nostri colleghi in caso di problemi durante l'installazione o la manutenzione. Nei Paesi Bassi, inoltre, abbiamo l'Alfen Academy dedicata che forma costantemente tutti gli operatori del settore che desiderano lavorare con i nostri prodotti.
Naturalmente la filiale italiana si occupa direttamente dei propri clienti. Ogni giorno, di persona e da remoto, forniamo assistenza a chi ne fa richiesta. Crediamo che il rapporto e la formazione degli installatori giochino un ruolo decisivo nel successo del marchio Alfen. Quando l'installatore apprezza il prodotto, sa come configurarlo e lo fa funzionare, ne usciamo sempre vincenti».

Come contattate coloro che poi devono installare i vostri prodotti?
«I nostri clienti lavorano già con una serie di partner di assistenza dislocati sul territorio. Tornando all'esempio della multiutility, che copre tutto il territorio nazionale, questa si appoggerà di volta in volta all'installatore di riferimento per una determinata zona. Il contatto con questi professionisti può avvenire attraverso dinamiche diverse, che a volte ci vengono segnalate dalle aziende partner e, altre volte, sono gli stessi installatori a contattarci direttamente. A seconda delle esigenze, ci organizziamo per fornire il supporto necessario».

LA GAMMA DI ALFEN

EVE DOUBLE PRO-LINE

Si tratta di una wall box appositamente studiata per la ricarica privata ad accesso pubblico. Il dispositivo presenta una doppia presa di Tipo 2 per ricaricare due veicoli contemporaneamente con una potenza massima di 22 kW in trifase. Include misuratori MID certificati per rendicontare i rifornimenti energetici e prevede la connessione alla rete tramite modem 4G o Ethernet. L'energia viene gestita in maniera smart, variando la potenza disponibile tra i due connettori in base all'effettiva richiesta dei veicoli collegati e ella disponibilità della rete elettrica.

EVE DOUBLE PG-LINE

È una colonnina in AC progettata per strade ad alto scorrimento ed è pensata per ambienti pubblici o semi-pubblici con un'alimentazione trifase. Dispone di due prese frontali facilmente accessibili, racchiuse in una struttura anti-vandalismo in acciaio con superficie curva per impedire che oggetti e rifiuti vi vengano lasciati sopra. La Eve Double PG-line è dotata di un elegante rivestimento personalizzabile per ottenere un look unico. La colonnina include inoltre un lettore RFID e un contatore MID per elaborare pagamenti; permette l'autenticazione tramite carte Girocard e schede RFID. La connessione internet viene stabilita tramite LTE o Ethernet e i dati sono disponibili attraverso un'ampia gamma di sistemi di gestione di back office.

TWIN 5

Ev-charger studiato per un utilizzo in ambienti urbani ad alta frequentazione e adatto a qualsiasi spazio semi-pubblico o pubblico dotato di alimentazione trifasica. Offre due prese disposte una dietro l'altra in un pilastro d'acciaio anti-vandalismo, con una superficie superiore inclinata in modo che i rifiuti non possano essere lasciati sul caricatore. Il pilastro, se necessario, può essere personalizzato con un marchio. A breve sarà disponibile anche Twin 5 Plus, la prima stazione di ricarica Alfen in linea con la nuova normativa europea AFIR, in grado quindi di generare codici QR dinamici che consentiranno agli utenti di ricaricare senza doversi registrare preventivamente ad alcuna piattaforma.

LA GAMMA DI EV-CHARGER ALFEN INCLUDE ANCHE PRODOTTI DEDICATI AL SEGMENTO RESIDENZIALE. UN TARGET CHE IL PRODUTTORE OLANDESE RAGGIUNGE GRAZIE AD ACCORDI SUL MEDIO-LUNGO PERIDDO CON LE PRINCIPALI MULTIUTILITY PRESENTI IN ITALIA

Quali sono le caratteristiche della vostra gamma?
«Alfen oggi basa la sua offerta essenzialmente su prodotti in corrente alternata che vanno dalla wall box domestica da 3 kW alle stazioni di ricarica pubbliche da 2x22 kW... Posso però anticipare che presto avremo novità in ambito DC. A KEY 2024, ad esempio, abbiamo presentato la Twin 5 Plus, la prima stazione di ricarica Alfen in linea con la nuova normativa europea AFIR, che dal 23 aprile renderà obbligatorio mostrare il prezzo della ricarica in modo trasparente sul display, e in grado di generare codici QR dinamici che consentono agli utenti di pagare la ricarica senza doversi registrare preventivamente ad alcuna piattaforma. Un'altra novità che stiamo sviluppando nella gamma AC è il supporto dello standard ISO15118, passando dalla certificazione del protocollo OCPP 2.0.1 di nuova generazione a supporto della tecnologia Plug&Charge ed entro la fine dell'anno per il Vehicle to grid. Si tratta di importanti implementazioni software e hardware che diventeranno caratteristiche comuni a tutti i nostri prodotti. Un'altra caratteristica molto apprezzata della nostra gamma è la possibilità di collegarsi a qualsiasi piattaforma backend presente sul mercato con il protocollo OCPP. Alfen ha i prodotti con il maggior numero di comandi OCPP implementati e offre una gamma molto ampia di possibilità per la gestione remota della rete. Tutti i prodotti sono totalmente aperti a piattaforme di terze parti, perché il nostro obiettivo non è vendere il nostro software e creare un ambiente chiuso, ma dare al cliente la scelta e la flessibilità di cambiare software in qualsiasi momento: qualsiasi cosa accada, qualsiasi cosa il cliente scelga».

Quali sono i segmenti di mercato in cui vedete le migliori opportunità di crescita?
«Per il 2024 guardiamo con grande interesse allo sviluppo della ricarica aziendale e all'elettrificazione delle flotte in particolare. Come ho detto, il segmento residenziale avrà bisogno di tempo prima di assestarsi e tornare ai livelli precedenti al Superbonus 110. D'altra parte, stiamo assistendo a un crescente interesse, indipendentemente da qualsiasi tipo di incentivo, da parte di tutte le aziende che stanno rinnovando le loro flotte passando gradualmente dal gas all'elettrico. Inoltre, c'è un mercato sempre più importante per tutte le attività commerciali che vogliono offrire la ricarica come servizio, ad esempio le stazioni nei parcheggi privati con accesso pubblico».

Di cosa avrà bisogno il segmento domestico per ripartire?
«Sono necessari diversi fattori. Il primo e più importante è fornire informazioni corrette agli utenti finali sulla mobilità elettrica. C'è un continuo proliferare di fake news che vengono diffuse, rilanciate, commentate ed enfatizzate, che creano molta confusione a chi non è ben informato su questo settore. Questo paralizza letteralmente gli acquisti, quindi il primo passo è fornire informazioni corrette che permettano all'utente finale di fare una scelta consapevole. Un secondo punto chiave è l'educazione, la condivisione di comunicazioni che spieghino in modo semplice quelli che ormai sono diventati falsi problemi, come l'ansia da ricarica, le scarse prestazioni di un veicolo elettrico o la mancanza di piacere di guida. Sono tutti preconcetti che vanno scardinati per far capire al consumatore come orientarsi al meglio. Il fattore forse più decisivo è proprio la necessità di un'informazione coerente e corretta su diversi argomenti, dall'autonomia alle prestazioni».

Una delle questioni più importanti è anche il costo attuale dei veicoli elettrici...
«Non possiamo negare che il costo dei veicoli elettrici rappresenti ancora una grande barriera all'ingresso. È difficile trovare un Bev a circa 10.000 euro. Ma se si osserva l'evoluzione dei prezzi delle batterie si nota una graduale diminuzione: considerando che si tratta del componente più costoso del veicolo, sono convinto che non passerà molto tempo prima che il divario con le endotermiche sia completamente colmato. Tesla, ad esempio, lo sta dimostrando continuando ad abbassare i prezzi delle sue auto, andando nella direzione opposta di molti altri settori dove tutto sale di prezzo».

Parlando di criticità più in generale, cosa rallenta la transizione elettrica?
«Innanzitutto la mancanza di una presa di posizione chiara da parte del Governo, che non significa solo mettere in atto politiche finanziarie incentivanti (al momento in cui scriviamo, il Bonus Auto è ancora in fase di attuazione, [Ndr]), ma anche tutta una serie di azioni che possono essere fatte a costo zero, aiuterebbero notevolmente lo sviluppo della mobilità elettrica. Il primo esempio che mi viene in mente è quello delle lungaggini burocratiche legate all'installazione di punti di ricarica su suolo pubblico, nonché delle difficoltà che ogni operatore incontra nel rilascio delle autorizzazioni. Gli operatori della ricarica pubblica devono affrontare una vera e propria giungla di permessi e regolamenti che ritardano notevolmente i progressi e il ritorno degli investimenti. Come è facile intuire, lo sviluppo di una buona rete di ricarica pubblica è una delle condizioni fondamentali per accelerare la transizione. E non dimentichiamo che l'abbattimento di queste barriere favorisce l'ingresso sul mercato di nuovi operatori che alimentano la concorrenza e rendono la ricarica sempre più conveniente per l'utente finale. In passato abbiamo assistito a bandi di gara che sono rimasti inevasi, a causa di vincoli troppo stringenti o di condizioni economiche estremamente sfavorevoli. Questi sono tutti esempi di come, con poche e mirate modifiche al sistema, il governo potrebbe davvero dare una svolta significativa al settore».

«Alfen ha i prodotti con il maggior numero di comandi OCPP implementati e offre una gamma molto ampia di possibilità per la gestione remota della rete. Tutti i nostri prodotti sono aperti a piattaforme terze parti. Il nostro obiettivo non è vendere software e creare un ambiente chiuso»

Storage e ricarica: alleanza strategica

UN BINOMIO CHE OFFRE GRANDI VANTAGGI: IN AMBITO PUBBLICO GARANTISCE MAGGIORE RESILIENZA DELLA RETE ANCHE LADDOVE VENGONO IMPIEGATE COLONNINE AD ALTA POTENZA. MENTRE NEL PRIVATO LA SINERGIA TRA WALL BOX, SISTEMA DI ACCUMULO E FOTOVOLTAICO CONSENTE ULTERIORI RISPARMI SULLA RICARICA FAVORENDO AL CONTEMPO L'UTILIZZO DI ENERGIA GREEN PER UNA MOBILITÀ SEMPRE PIÙ SOSTENIBILE. ECCO UNA PANORAMICA DELLE SOLUZIONI E DELLE TECNOLOGIE MESSE IN CAMPO PER FAVORIRE LA TRANSIZIONE ELETTRICA

Si chiamano Energy Storage System (ESS) e sono l'equivalente elettrico di un serbatoio di carburante in grado di assicurare in qualsiasi momento alla colonnina l'energia necessaria per la ricarica. Considerando l'incremento sempre maggiore dei Bev in circolazione, la potenza crescente delle stazioni di ricarica e l'imprevedibilità legata ai costi dell'energia, questa soluzione è destinata a ricoprire un'importanza strategica nella transizione elettrica sia in ambito pubblico sia domestico. A livello residenziale il trittico wall box, fotovoltaico e inverter con storage consente, ad esempio, di conservare l'energia solare immagazzinata e di utilizzarla per il rifornimento della batteria, con un evidente risparmio rispetto all'utilizzo di energia prelevata dalla rete. In ambito industriale i vantaggi sono molteplici: dalla riduzione dei picchi di potenza in prelievo sulla rete, al consistente risparmio rispetto all'impiego di cabine di media potenza, fino alla possibilità di creare microgrid indipendenti e alimentate da fonti rinnovabili.

Una soluzione strategica per la ricarica pubblica

Vetture con batterie sempre più capienti e performanti, stazioni di ricarica sempre più potenti e destinate a superare agevolmente in poco tempo gli "abituali" 350 kW per far fronte alle esigenze dei trasporti pesanti, senza contare un parco elettrico circolante di dimensioni sempre più grandi (6,6 milioni di veicoli a basse emissioni circolanti entro il 2030 secondo l'ultimo Smart Mobility Report): un quadro che, come è facile dedurre, potrebbe in alcuni casi creare dei picchi di domanda in grado di mettere sotto stress la rete elettrica, soprattutto in prossimità delle infrastrutture dove sono presenti più punti di ricarica a elevata potenza, capaci di assorbire molto rapidamente più energia di quanta la rete sia in grado di fornire. Gli ESS supportano la rete elettrica utilizzando l'energia immagazzinata nelle batterie quando la richiesta supera la disponibilità. Inoltre lo stoccaggio dell'energia ha un doppio vantaggio: in primis evita l'impiego di cabine di media potenza, che risulta oneroso in termini di investimenti e che comporta lungaggini burocratiche che allungano i tempi di ritorno dell'investimento. Inoltre può influire sensibilmente sulle tariffe alla colonnina garantendo un risparmio per l'utente finale. È possibile ad esempio immagazzinare energia dalla rete quando il costo è più conveniente e metterla a disposizione nelle ore di punta quando i costi sono più alti. A parità di consumo, questo processo può garantire ai Cpo un vantaggio competitivo sulle tariffe, in modo da attrarre più clienti e massimizzare la redditività della stazione. Questa soluzione offre un risparmio significativo anche grazie alla possibilità di utilizzare energia prodotta da fonti rinnovabili, come solare, eolica e idroelettrica, contribuendo nel ridurre la dipendenza da combustibili fossili. L'energia accumulata dalle batterie può essere impiegata per garantire ricariche ad alta potenza anche presso le location in cui la disponibilità della rete è carente. Gli ESS sono anche in grado di contrastare i costi derivanti dai consumi di picco (che possono essere addebitati dai Dso ai Cpo) attraverso il peak shaving: le batterie accumulano energia nei momenti in cui la domanda è più bassa per poi renderla disponibile durante i momenti di maggior utilizzo. Inoltre, grazie all'impiego degli ESS, una stazione di ricarica può addirittura lavorare off-grid, ovvero in maniera completamente indipendente dalla rete. Le batterie possono ad esempio fornire energia alle stazioni anche in caso di blackout – eventualità da non sottovalutare a livello pubblico se si verificano frane, inondazioni o altre calamità naturali che possono compromettere il funzionamento della rete elettrica per lunghi periodi.

L'IMPIEGO DELLO STORAGE NELL'AMBITO E-MOBILITY COPRE TUTTI I SEGMENTI DI APPLICAZIONE, DA QUELLO PUBBLICO AL RESIDENZIALE. IN ALTO A SINISTRA LE COLONNINE RAPID DI INGETEAM ALIMENTATE DA STORAGE, CON UNA POTENZA DI 400 KW. A DESTRA LA COLONNINA E-GAP FAST. PIÙ IN BASSO LA SOLUZIONE ALL IN ONE SENEC.HOME E ACCANTO LE PENSILINE FOTOVOLTAICHE CON EV-CHARGER PRODOTTE DA LEITNER ENERGY

Alcuni esempi pratici

Sono diverse le aziende già in grado di offrire soluzioni complete per sfruttare i benefici dei sistemi ESS. Tra queste figura ad esempio Sagelio, società pugliese impegnata nel settore della ricarica per veicoli elettrici che, grazie a un accordo con FreeWire, distribuisce in Italia il dispositivo di ricarica Boost Charger, prodotto appunto da quest'ultima. La colonnina è provvista di sistema di accumulo: in questo modo può prelevare corrente in AC dalla rete per poi immagazzinarla nelle proprie batterie e successivamente garantire una ricarica in DC fino a 200 kW di potenza. Non necessitando di impianti elettrici a monte, i Boost Charger vengono installati in tempi ridotti e possono essere facilmente impiegati presso varie location, diventando anche una stazione "entry level" particolarmente versatile per testare le potenzialità di un sito prima di effettuare grossi investimenti in aumenti di potenza. E-Gap, società impegnata nell'offrire un servizio di ricarica urbana on demand, ha lanciato la sua prima colonnina "fissa". Si chiama E-Gap Fast ed è una soluzione off grid che consente di combinare una ricarica fast fino a 120 kW (distribuiti anche su due punti di ricarica con potenza fino a 60 kW) e una ricarica lenta, sfruttando fino a 5 colonnine da 22 kW e gestendo la potenza in base delle effettive necessità delle vetture per ottimizzare il prelievo dalla rete. A piena potenza è in grado di erogare fino a 230 kW su 7 charging point simultaneamente, senza prelevare energia dalla rete: questo è possibile grazie a una batteria da 200 kWh prodotta da E-Gap che accumula energia quando non viene utilizzata. Alla progettazione della colonnina ha collaborato Pinifarina, partendo dalla definizione dell'esperienza utente e lavorando successivamente sul design del prodotto. Il lato posteriore della colonnina è dotato di schermi Led di grandi dimensioni, utilizzabili sia per l'interazione con l'utente che per la proiezione di immagini e video. Ingeteam ha invece stretto una partnership con Free To X per dare il via a un progetto che ha come obiettivo quello di unire colonnine di ricarica ultrafast e sistemi di storage per l'approvvigionamento energetico, consentendo una presenza ancora più capillare dei charging point sulla rete autostradale senza appesantire la domanda di energia nei confronti della rete. Ingeteam ha realizzato uno studio ingegneristico per dotare questi punti di un sistema di accumulo, ovviando così alla mancanza di sufficiente disponibilità di potenza dalla rete elettrica presso alcuni specifici siti.
Il sistema di accumulo, con 80 kW di potenza nominale di rete elettrica, renderà disponibile, tramite un BUS in corrente continua, una capacità di ricarica di 400 kW, che potrà essere aumentata a 700 kW aggiungendo un altro sistema di accumulo LFP. Sarà inoltre possibile installare successivamente un impianto fotovoltaico collegato allo stesso BUS, raggiungendo così una potenza di oltre 1 MW. La stessa configurazione, a seconda della potenza fotovoltaica installata, sarà disponibile anche per sistemi multi-MW. Ingeteam ha inoltre fornito i suoi inverter (sia DC/DC che AC/DC) per il collegamento dei 4 punti di ricarica Rapid ST200 One, che saranno installati presso l'area di servizio Bevano Est, situata sull'A14 a Bertinoro (FC), presso un tratto autostradale ad alto traffico.

Tanti benefici, anche nel residenziale

I sistemi di storage sono la chiave di volta anche in ambito domestico: se utilizzati in sinergia con wall box, impianto fotovoltaico e inverter, sono appunto il componente grazie a cui è possibile immagazzinare l'energia in surplus prodotta dal fotovoltaico, che può essere utilizzata per ricaricare il veicolo anche attraverso diverse modalità smart grazie a cui l'utente può scegliere se utilizzare solo l'energia prodotta da fonti rinnovabili, se sfruttare un mix tra energia solare e rete oppure di scegliere solo ed esclusivamente l'energia della rete per accelerare i tempi di ricarica. Inoltre secondo l'analisi di uno studio comportamentale condotta da ricercatori del National Renewable Energy Laboratory (NREL) del Dipartimento dell'Energia degli Stati Uniti, le persone che possiedono veicoli elettrici hanno maggiori probabilità di fare un ulteriore passo avanti e installare pannelli fotovoltaici. Al contrario, anche coloro che hanno deciso di montare pannelli solari presso la propria abitazione sono utenti più propensi all'acquisto di un veicolo elettrico. Lo studio si basava su un sondaggio condotto su 869 famiglie nella zona della Baia di San Francisco.
Shivam Sharda del NREL, autore della ricerca, ha affermato «I veicoli elettrici e i pannelli fotovoltaici hanno una natura complementare, entrambi possono svolgere un ruolo fondamentale nella resilienza dei sistemi energetici, affrontando le preoccupazioni relative alla stabilità della rete e alle strategie di gestione dell'energia». Secondo il sondaggio, tra i proprietari di veicoli elettrici, il 25% aveva installato anche un impianto fotovoltaico. L'indagine comportamentale ha evidenziato due aree che potrebbero aver spinto diversi soggetti ad adottare una o entrambe le tecnologie: esserne consapevoli ed essere propensi a chiedere informazioni in merito. «Se hai un amico o un familiare che possiede un impianto fotovoltaico sul tetto o un veicolo elettrico, è probabile diventare più consapevoli sulla tecnologia, quindi conoscerne i pro e i contro oltre a tutti i vantaggi

che comporta», ha confermato Sharda. «Questo passaparola ha un'influenza significativa sull'acquisto di veicoli elettrici e di impianti fotovoltaici». Un recente studio di EUPD Research – intitolato "Market Monitor Charging Stations for Electric Vehi- cles 2022/2023" – ha invece coinvolto più di 800 installatori provenienti da 4 diversi Paesi dell'UE, interrogandoli sui trend che si stanno delineando in relazione all'installazione di infrastrutture di ricarica. Dall'indagine è emerso che il bundle con altri prodotti in grado di garantire un significativo risparmio sul rifornimento energetico in fase di ricarica, ovvero pannelli fotovoltaici e sistemi di accumulo, rappresenta un valore aggiunto sempre più importante. Ad esempio, il 49% degli intervistati in Germania offre non solo prodotti per infrastrutture di ricarica, ma anche impianti fotovoltaici, mentre circa il 40% del totale offre anche dispositivi di accumulo. Una scelta che risponde alla situazione del mercato energetico: i conducenti di veicoli elettrici stanno cercando soluzioni in grado di garantire l'autoconsumo sfruttando energia da fonti rinnovabili e la ricarica attraverso fotovoltaico è attualmente il modo più economico per alimentare un veicolo elettrico.

Ecosistemi ad hoc

Sono diverse le soluzioni messe in campo dalle aziende per gli utenti che desiderano creare un ecosistema domestico con un sistema "all in one" che comprenda, in un unico pacchetto, impianto fotovoltaico, inverter, storage e dispositivo di ricarica. Energy Spa con la gamma ZeroCO2, che include la wall box zeroCo2 Sun Charger, propone soluzioni adatte sia al settore residenziale sia a quello commerciale, Integrate con gli inverter ibridi zeroCO2 e batterie per accumulo gestite tramite la piattaforma zeroCO2 Cloud, caratterizzati da un design univoco e distintivo. Senec ha di recente lanciato il sistema di accumulo Senec.Home E4 in versione monofase da 6 kW, caratterizzato da un design compatto (la profondità è di soli 16 cm) studiato per garantire la piena compatibilità con la piattaforma Senec.360 e con la gamma di wall box Dpm3 e Dpm Pro. SMA punta su questo segmento con una gamma completa composta dall'inverter ibrido monofase Sunny Boy Smart Energy, dalla nuova batteria modulare SMA Home Energy e dalla wall box SMA Ev Charger. Anche Viessmann è tra le aziende che offrono sistemi completi di storage elettrico che moltiplicano i vantaggi dell'impianto fotovoltaico: la gamma di pannelli Vitovolt e della soluzione all in one (che unisce inverter e accumulo) Vitocharge si completa della wall box VEC04, ideale per l'utilizzo in ambito domestico, alberghiero e commerciale, con tre taglie regolabili di potenza: 7,4 kW monofase, 11 e 22 kW in trifase. L'offerta di mercato prevede anche la possibilità di utilizzare soluzione integrate che uniscono pensiline fotovoltaiche e stazione di ricarica, adatta anche ai parcheggi di piccole, medie e grandi dimensioni e integrabili con soluzioni di storage per minimizzare l'impatto sulla rete. Si tratta di infrastrutture ideali anche per esercizi commerciali, come alberghi e ristoranti, intenzionati a offrire la ricarica come servizio. Leitner Energy, in collaborazione con Wolf System propone un sistema scalabile che prevede 5 diversi modelli in acciaio o legno con la possibilità di adattare il design della struttura in base alla potenza (da 22 fino a 400 kW) e alla location. Per la gestione dei punti di ricarica in roaming internazionale, il relativo monitoraggio e la contabilizzazione delle ricariche, Leitner Energy, in qualità di Cpo, fornisce anche il software per garantire il funzionamento affidabile dell'infrastruttura di ricarica.

CASE HISTORY

ARMAROLI: "ECCO QUANTO RISPARMIO CON RICARICA E STORAGE"

IL RESEARCH DIRECTOR DEL CONSIGLIO NAZIONALE DELLA RICERCA, SPIEGA I VANTAGGI DERIVANTI DALL'IMPIEGO DI FONTI RINNOVABILI PER LA RICARICA DELL'AUTO ELETTRICA E QUALI SONO GLI ASPETTI DA CONSIDERARE PER GLI INSTALLATORI CHE VOGLIONO PROPORRE UN IMPIANTO EFFICIENTE

Per raccontare i benefici concreti di cui è possibile godere affiancando un impianto fotovoltaico con storage alla ricarica di un veicolo elettrico ecco l'esperienza di Nicola Armaroli, Research Director del Consiglio Nazionale della ricerca: uno dei più accreditati divulgatori a livello internazionale sui temi delle fonti e tecnologie energetiche, delle risorse naturali e dell'ambiente, nonché fruitore quotidiano presso la propria abitazione di un impianto fotovoltaico collegato a una wall box con cui ricarica la sua Tesla: «A casa ho installato un impianto fotovoltaico da 10,4 kW (30 pannelli da 345, per un totale di 51 mq) abbinato a una batteria da 24 kWh lordi. L'impianto viene utilizzato per ricaricare una Tesla con batteria da 50 kWh attraverso una wall box Zappi trifase da 22 kW che posso sfruttare pienamente a 11 kW. Con questo set-up lo scorso anno ho caricato utilizzando solo energia solare – da fonte rinnovabile gratuita – il 45% di 16,5mila km. Quindi quasi 8mila chilometri sono stati percorsi gratuitamente. Da casa, in totale, sono stati caricati 1.222 KWh». Nell'intervista Armaroli spiega poi, numeri alla mano, alcuni accorgimenti da considerare quando si propone o quando si progetta l'installazione di un impianto domestico per trarne i massimi benefici.

Quali sono gli elementi da tenere presente quando si considera l'eventualità di realizzare un progetto simile?

«Per replicare questa tipologia di soluzione la prima cosa di cui tener conto è la batteria del veicolo. Consiglio di puntare sul taglio più piccolo considerando le proprie esigenze di spostamento. Nella maggior parte dei casi una vettura con una batteria da 50 kWh è più che sufficiente: io ad esempio faccio pochi viaggi lunghi durante l'anno, parliamo di 4 o 5 spostamenti a lungo raggio. Questo perché una batteria di piccole dimensioni può essere gestita meglio in termini di consumi: con una batteria da 80 kWh, se arriviamo a scaricarla quasi del tutto, il rifornimento sarà lungo e preleverà molta dell'energia immagazzinata. Quindi, a meno che non si decida di investire su un impianto fotovoltaico di dimensioni davvero importanti, ad esempio 40-50 kW, diventa poi complesso gestire bene i consumi, ma oltretutto è difficile trovare impianti domestici di queste dimensioni. Chiaramente anche una batteria da 80 kWh può essere gestita in modo intelligente, magari ricaricando spesso anche quando l'autonomia non cala sotto al 70%. Però, ripeto, dimensioni più contenute facilitano una gestione più efficiente della ricarica».

Ci sono poi particolari accorgimenti di cui tener conto per ottimizzare la gestione dell'impianto?

«Io ad esempio ho installato uno switch che durante i mesi più freddi dell'anno, ovvero da metà novembre a metà febbraio, esclude l'inverter e lo storage. Questo perché in pratica è inutile impiegare quel poco di energia che si riesce ad accumulare per ricaricare la vettura. È meglio impiegarla per le pompe di calore che riscaldano la casa e utilizzare la corrente prelevata dalla rete per ricaricare il veicolo».

Quanto tempo è necessario per rientrare dell'investimento?

«Se consideriamo i circa 8mila km che ho percorso gratuitamente grazie all'energia solare, paragonandoli ai consumi della mia vecchia auto endotermica che faceva circa 15,5 km con 1 litro (una Toyota Corolla), ogni anno ho quantificato un risparmio di circa 3mila euro. Ricapitolando, se avessi percorso i 16,5mila km annuali con la mia vecchia auto avrei speso all'incirca 2.500 euro. In elettrico, tra ricariche domestiche e pubbliche, ho speso circa 550 euro, quindi un risparmio di 2mila euro a cui vanno aggiunti altri dettagli non trascurabili, come il parcheggio pubblico gratuito che utilizzo molto spesso e che incidono sul conto totale. Tenendo conto che il mio impianto domestico ha avuto un costo totale di circa 22mila euro, considerando solo il risparmio sul carburante si tratta di un investimento che si recupera in 10 anni. Ma se si aggiungono i risparmi a livello domestico e quelli legati agli interventi di manutenzione del veicolo elettrico, i tempi di rientro potrebbero avvicinarsi mediamente ai 5 anni».

L'esperienza è replicabile anche in zone più fredde del Paese?

«Assolutamente si. Vivo in una delle regioni più sfavorevoli per il fotovoltaico, soprattutto per colpa della nebbia: diciamo che la Pianura Padana è forse una delle zone più critiche da questo punto di vista. Nel Centro Sud del Paese il risparmio che si può ottenere impiegando questo ecosistema è destinato a crescere in modo importante. Il pacchetto fotovoltaico con storage e ricarica oggi è una soluzione che molto facilmente può essere implementata presso un'abitazione indipendente, mentre è più complicato declinarla a livello condominiale, dove la produzione da rinnovabili viene prevalentemente consumata per alimentare le pompe di calore».

Formazione: l'elettricista non basta più

ALLA TRANSIZIONE ELETTRICA SERVONO PROFESSIONISTI SPECIALIZZATI, TECNICI DELLA RICARICA IN GRADO DI CONSIGLIARE, INSTALLARE E CONFIGURARE EV-CHARGER SEMPRE PIÙ TECNOLOGICAMENTE AVANZATI E CONNESSI. PROPRIO PER QUESTO MOTIVO LE ATTIVITÀ DI TRAINING DELLE AZIENDE DIVENTANO INDISPENSABILI PER CREARE VALORE AGGIUNTO ATTORNO AI PROPRI PRODOTTI: WEBINAR, EVENTI IN PRESENZA, SUPPORTI MULTIMEDIALI E UN'ATTENZIONE SEMPRE MAGGIORE AGLI ASPETTI NORMATIVI. ECCO UNA PANORAMICA DELLE INIZIATIVE IN PROGRAMMA E DELLE FINALITÀ CON CUI VENGONO DEFINITE

"Le Wall box sono semplici quadri elettrici": un'affermazione che forse poteva funzionare qualche anno fa, ma che oggi risulta anacronistica. L'attuale offerta di mercato è infatti caratterizzata da prodotti sempre più complessi, anche in ambito domestico, e che per questo motivo necessitano l'intervento di professionisti qualificati. Per operare con successo in questo business cavalcando le opportunità della transizione energetica essere semplici "elettricisti" non è più sufficiente. Una volta forato il muro per fissare l'ev-charger ed effettuati i collegamenti necessari si apre un mondo fatto di app, connettività, interazioni con eventuali impianti fotovoltaici e la programmazione di tutta una serie di impostazioni per assecondare le necessità dell'utente finale. La materia diventa ancora più complessa se si considerano le colonnine pubbliche, che parlano con piattaforme di backend sempre più sofisticate e prediligono di freqiuente l'impiego della ricarica in DC per far fronte all'esigenza di ricariche più rapide.

Un investimento importante

Alla luce del panorama appena descritto diventa chiaro come la formazione degli installatori stia acquisendo sempre di più un'importanza cruciale per i produttori che operano in questo settore. I numeri parlano da soli: Circontrol ha fornito oltre 3.000 ore di formazione e ha certificato più di 285 service, Energy Spa lo scorso anno ha tenuto 18 corsi coinvolgendo 700 installatori, Growatt nel 2023 ha richiamato oltre 3.500 professionisti tra formazione online e in presenza. Lektri.CO ha accolto oltre 500 professionisti dedicati nei suoi programmi di formazione specializzata; nel 2023 Mennekes, con eMobility Start ha incontrato 200 aziende nelle tappe di Roma, Milano e Verona. E ancora, la piattaforma Senec.Academy ha raggiunto 3.225 iscritti ai webinar e 150 corsi realizzati nel 2023, mentre Viessmann nel 2023 con i propri corsi ha coinvolto circa 10.000 tra installatori e progettisti, attraverso 215 appuntamenti. Sono cifre importanti che sottolineano l'impegno e la volontà delle aziende di affidarsi a professionisti sempre più preparati per affrontare le nuove sfide imposte dal mercato. Ormai le installazioni certificate sono una prassi e soprattutto sono necessarie laddove l'utente finale abbia la necessità di accedere a eventuali bonus statali. Inoltre, proprio come raccontato sul numero di gennaio/febbraio del magazine, l'installazione di wall box all'interno di condominii o complessi residenziali è una pratica complessa che non può prescindere dall'intervento di tecnici altamente qualificati. Non bisogna dimenticare inoltre che, facendo riferimento ad esempio alle attivazioni in ambito domestico, l'installatore è il punto di contatto tra l'azienda e il cliente finale. Poter contare su una figura preparata e attenta alle esigenze del pubblico rientra sicuramente tra le priorità dei produttori: un installatore formato e competente può sicuramente trasformarsi in un venditore efficace, ma non solo. Le numerose occasioni di formazione messe a disposizione della aziende sono un'opportunità per i professionisti che intendono incrementare il proprio business. I corsi di aggiornamento sono uno strumento fondamentale per com-

CIRCONTROL

Webinar e formazione certificata

Circontrol offre regolarmente formazione ed eventi per fornire una conoscenza approfondita su argomenti specifici nel mercato della ricarica. Queste opportunità sono disponibili sia per il pubblico generale sia per la loro rete di partner. Uno dei formati preferiti per questi eventi sono i webinar, che sono sessioni online offerte periodicamente. Questi corsi coprono una vasta gamma di temi e prodotti. Ad esempio, il produttore ha recentemente condotto un webinar a dicembre per presentare le nuove soluzioni introdotte nella gamma di prodotti DC. Alcuni webinar sono organizzati internamente dal team di Circontrol, mentre altri ricevono il supporto di media specializzati per raggiungere un pubblico più ampio. Una volta pianificato un webinar, viene pubblicato sulla pagina Web dedicata dove i partecipanti possono registrarsi all'evento. Inoltre, l'azienda annuncia i suoi eventi sulla pagina LinkedIn e su altre piattaforme social aziendali. Inoltre Circontrol offre regolarmente formazione alla sua rete di partner. L'azienda certifica queste società come "Partner esperti", confermando la loro conoscenza e capacità di installare e gestire stazioni di ricarica nelle rispettive aree. Negli ultimi anni, Circontrol ha fornito oltre 3.000 ore di formazione e ha certificato più di 285 service. Questa strategia continuerà e verrà implementata in futuro: la mobilità elettrica diventa sempre più diffusa e la domanda di personale specializzato nella ricarica di veicoli elettrici è in continuo aumento.

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE I WEBINAR IN PROGRAMMA

IN PILLOLE

- + Webinar periodici
- + Formazione dedicata in sede per i partner
- + Oltre 285 service certificati

ALFEN

Iniziative studiate in base al cliente

Alfen è sinonimo di versatilità di utilizzo. Questo è il motivo per cui l'azienda investe molto nella formazione dei propri clienti (Cpo e reseller), nonché dei rispettivi installatori. Esistono dei moduli di formazione predefiniti che spaziano dalle tematiche commerciali a quelle tecniche, livello base e avanzato. Oltre a questo, l'azienda propone percorsi di formazione personalizzati in base alle esigenze specifiche dei clienti. Si predilige l'approccio in presenza, ma all'occorrenza organizza Webinar su tematiche specifiche.
L'approccio è quindi fortemente personalizzato in base alla tipologia di clientela, del loro business model e delle competenze che è necessario introdurre per la buona riuscita dei progetti. L'obiettivo è quello aiutare il cliente a scegliere la soluzione giusta per ogni ambito di utilizzo, nonché prevedere e saper affrontare eventuali problematiche che si possono verificare durante la realizzazione e per tutta la durata del progetto.

INQUADRA IL QR COE PER SCOPRIRE I VANTAGGI DELLA ALFEN ACADEMY

IN PILLOLE

- + Approccio personalizzato online e in presenza
- + Corsi di livello base e avanzato
- + Soluzioni alle criticità in fase di installazione

ENERGY SPA

Webinar gratuiti per gli ecosistemi ZeroCO2

I corsi di formazione che l'azienda propone a distributori e installatori sono essenziali perché questi rappresentano il contatto diretto con il cliente finale. Un installatore ben formato assicura un'installazione di qualità, che si traduce in clienti soddisfatti e nel sostegno alla reputazione del nostro brand. Con 18 corsi tenuti lo scorso anno e la partecipazione di 700 installatori, quest'anno Energy Spa darà la possibilità ai propri distributori di tenere dei corsi di formazione presso le loro sedi, per i loro installatori, migliorando la qualità delle installazioni e rafforzando il legame di fiducia. La scelta della modalità webinar per questi corsi è stata dettata dalla volontà di offrire un approccio formativo accessibile e comodo. Considerando che gli installatori lavorano su progetti in diverse località: i webinar eliminano il bisogno di spostarsi fisicamente, permettendo loro di partecipare ai corsi senza dover interrompere i loro impegni lavorativi. Investendo nella loro formazione, Energy Spa crea una base di professionisti fidati che rappresentano i valori della società e dei suoi standard nel loro lavoro quotidiano. I webinar gratuiti sono di tre tipologie che si differenziano per l'argomento trattato: Soluzioni Smart C&I Zero CO2 XL, Soluzioni commerciali zero Co2 large (con impianti trifase) e soluzioni residenziali zeroCO2 small (con impianti monofase). Queste le date già fissate (gli incontri inizieranno alle 17): 8, 22 e 29 marzo; 5, 12 e 19 aprile; 10, 17 e 24 maggio; 7, 14 e 28 giugno. Per iscriversi è possibile inviare una mail all'indirizzo info@energysynt.com.

IN PILLOLE

- + Corsi presso le sedi dei distributori
- + Webinar dedicati
- + Focus su soluzioni commerciali e domestiche

prendere e sfruttare appieno le nuove tecnologie, ma anche per assimilare best practice e conoscere le normative che evolvono di pari passo con lo sviluppo del settore. Entrare a far parte di un service certificato o di un'academy aumenta la competitività sul mercato e le opportunità di entrare in contatto con nuovi potenziali clienti. Senza dimenticare il fattore sicurezza, soprattutto in ambito pubblico con l'impiego di stazioni ad alta potenza.

Le normative: un aspetto sempre più essenziale

Nel settore dell'e-mobility gli argomenti legati alle normative ricoprono un ruolo sempre più importante, sia per le installazioni in ambito privato – soprattutto all'interno di condominii e complessi residenziali – sia in ambito pubblico. Proprio per questo motivo sono sempre di più le aziende che stanno inserendo nei propri percorsi di formazione sessioni dedicate a questo aspetto. Una delle priorità è relativa alla conformità e alla sicurezza dell'infrastruttura: comprendere e rispettare le normative locali, nazionali e internazionali è cruciale per garantire la sicurezza delle installazioni e delle operazioni di ricarica EV. I corsi quindi mirano a dotare gli installatori di una conoscenza completa del quadro normativo, compresi codici elettrici, standard di sicurezza e linee guida ambientali, garantendo che tutte le installazioni soddisfino gli standard di sicurezza più elevati. Le normative spesso stabiliscono il punto di partenza per assicurare la qualità del prodotto e delle sue procedure operative. Concentrandosi su questi aspetti, i corsi di formazione assicurano che tutti i partecipanti comprendano l'importanza di mantenere elevati standard in ogni aspetto del proprio lavoro, dalla selezione del prodotto più adeguato a una determinata location, all'installazione e alla sua manutenzione. Le normative possono influenzare significativamente le dinamiche di mercato, compresa la domanda di prodotti, le tendenze dell'innovazione e il panorama competitivo. Una profonda comprensione di questo contesto aiuta dunque l'installatore a prendere decisioni più mirate, ad adattarsi ai cambiamenti di mercato e a individuare opportunità emergenti. Inoltre, altro fattore da non sottovalutare è quello legato alla mitigazione del rischio. La conoscenza delle normative contribuisce a scongiurare eventuali contenziosi legali e finanziari legati alla non conformità delle installazioni. I corsi mirano anche a mantenere i professionisti informati sulle ultime modifiche normative, sulle strategie di conformità e sulle migliori pratiche per evitare

GROWATT

Eventi online e in presenza per diversi livelli di formazione

Il target a cui si rivolgono le iniziative di formazione è composto principalmente da distributori, installatori e professionisti, con un'esperienza che va dal livello base all'installatore con più anni di esperienza e molte installazioni all'attivo. L'azienda utilizza sia webinar sia eventi in presenza: i webinar live gratuiti sono aperti a una platea più ampia e variegata in termini di competenze e hanno l'obiettivo di presentare la gamma, le modalità di installazione con un focus sulle principali criticità. La formazione avanzata, sempre gratuita, si rivolge invece a un target di installatori già esperto e mira ad approfondire e ampliare le competenze con l'obiettivo di creare una rete di supporto e assistenza qualificata (Growatt Service Partner) in tutta Italia, per poter assistere i clienti in ogni fase ed essere in grado di gestire al meglio ogni procedura e attività, ma anche di restare aggiornati sulle novità tecniche. Eventuali partner vengono coinvolti selezionando aziende e installatori tra coloro che abbiano realizzato già impianti con prodotti Growatt o/e che abbiano eventualmente già partecipato a diversi appuntamenti live. I partecipanti agli appuntamenti online ricevono un attestato di partecipazione. Tra coloro che partecipano agli eventi in presenza, Growatt conferisce, oltre all'attestato il titolo di Growatt Service Partner. Nel 2023 l'azienda ha coinvolto oltre 3.500 professionisti tra formazione online e in presenza.

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE I WEBINAR IN PROGRAMMA FINO A GIUGNO

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE GLI EVENTI IN PRESENZA CHE DI SVOLGERANNO NEL CORSO DEL 2024

IN PILLOLE
- Formazione mirata in base al livello di esperienza
- Webinar gratuiti per presentazione gamma
- Workshop dedicati ai Growatt Service Partner

FRONIUS

Una formula ibrida per migliorare le competenze specifiche

Fronius investe da sempre nella formazione di installatori e operatori, sia con corsi tecnici di ampio respiro (includendo le normative di riferimento), sia con focus su prodotti e soluzioni per applicazioni specifiche. Negli anni l'azienda ha collaborato con numerose società produttrici di soluzioni complementari ai propri inverter. Gli incontri formativi sono organizzati in collaborazione con i propri sales partner o con enti specializzati. Negli anni il corso di qualifica Fronius System Partner si è evoluto per incontrare le nuove esigenze degli installatori, introducendo la modalità online – tramite la piattaforma proprietaria di e-learning Fronius E-Academy – al fianco della storica formazione in presenza presso la sede. Con l'introduzione di questo metodo ibrido l'azienda ha ottimizzato il processo di formazione, specialmente per i futuri partner del centro e sud Italia: permettendo di seguire i moduli base in modalità differita e con la massima flessibilità in termini di orari e ritmi di frequenza, i tecnici approcciano il corso avanzato con una buona base di conoscenze sui prodotti e le soluzioni Fronius, che vengono poi approfondite con la parte pratica in presenza. Inoltre, per facilitare l'adesione al corso di qualifica da parte delle aziende più distanti dalla sede, Fronius ha ripreso a organizzare queste giornate in varie location del territorio. Il prossimo 22 marzo è in programma il webinar "Fronius Wattpilot e Ohmpilot: le soluzioni dedicate al Prosumer per massimizzare l'efficienza".

INQUADRA IL QR CODE PER ISCRIVERTI AL WEBINAR DEL 22 MARZO SULL'E-MOBILITY

INQUADRA IL QR CODE PER CONOSCERE GLI APPUNTAMENTI FUTURI

IN PILLOLE
- Focus sulle normative
- Piattaforma proprietaria per l'E-Learning
- Webinar in programma il 22 marzo

INGETEAM

Focus su sessioni pratiche e normative

Al fine di garantire ottimali servizi e funzionalità Ingeteam Italia punta molto sulla formazione dei propri business partner. Per questo motivo l'azienda è impegnata nella periodica organizzazione di attività di formazione e training sui propri prodotti presso la sua sede a Castel Bolognese (RA) per installatori e centri di assistenza. Nel 2023 questi incontri hanno visto presenti circa 50 partecipanti.
La formazione che Ingeteam Italia prevede è sempre composta da una sessione teorica e da una sessione pratica, oltre che da un focus sulle normative necessarie alla corretta installazione delle colonnine in campo (ad esempio CEI 64-8), così come quelle che regolano la comunicazione tra la colonnina e il veicolo (ad esempio IEC 61851-1 e ISO 15118). L'obiettivo è quello di rendere i partecipanti autonomi nell'installazione e utilizzo dei prodotti, nonché nella risoluzione e gestione di eventuali problemi. Parallelamente a questi incontri in presenza, sul portale di Ingeteam sono disponibili webinar e materiale multimediale per avere sempre disponibili, anche da remoto, video e indicazioni sull'utilizzo e l'installazione dei prodotti e delle soluzioni.

INQUADRA IL QR CODE PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

IN PILLOLE
- Focus sulle normative relative all'installazione
- Risoluzione delle criticità
- Materiale multimediale dedicato sul portale Web

LEKTRI.CO

L'importanza di un service partner formato e competente

Comprendendo le sottili sfumature tecniche e le complessità dell'installazione, Lektri.Co offre un solido supporto e prodotti avanzati su misura per gli installatori. La formazione completa, il supporto tecnico e il servizio post-vendita costituiscono il nucleo dell'approccio centrato sugli installatori, promuovendo una rete competente di professionisti attrezzati per gestire il panorama in evoluzione dell'infrastruttura di ricarica. L'azienda investe nell'empowerment dei propri partner attraverso workshop, sessioni di formazione e guide esaustive. La società crede nello sfruttare sia i punti di forza dei webinar sia degli eventi in persona. La strategia integrata mira a sfruttare la vasta portata e la convenienza dei webinar insieme ai vantaggi immersivi e relazionali degli eventi in persona, offrendo un'esperienza di coinvolgimento completa ai propri stakeholder. Un focus sulle normative inoltre è fondamentale, considerando il panorama in rapida evoluzione dell'industria dei veicoli elettrici e il ruolo critico della conformità nel garantire operazioni sicure, efficienti e affidabili. Le iniziative di Lektri.Co pongono un'enfasi significativa sulle normative per diverse ragioni chiave. In sintesi, il focus sulle normative è progettato per dotaregli installatori della conoscenza e degli strumenti necessari per eccellere nell'industria, garantendo la conformit e promuovendo la sicurezza Nell'ultimo anno, Lektri.Co ha avuto il privilegio di accogliere oltre 500 professionisti dedicati nei propri programmi di formazione specializzata.

INQUADRA IL QR CODE PER ENTRARE IN CONTATTO CON L'AZIENDA

IN PILLOLE

- Modello ibrido con webinar e incontri in presenza
- Focus sulle normative
- Aggiornamenti periodici

MENNEKES

L'approccio professionale degli eMobility Start

Per le aziende di installazione che desiderano crescere nel settore eMobility affiancandosi a un partner di esperienza, il Mennekes eMobility Start è l'appuntamento da segnare in agenda. Dopo il successo dell'anno scorso con quasi 200 aziende incontrate dal vivo nelle tappe di Roma, Milano e Verona, quest'anno si replica il format in altre tre date italiane. Il primo appuntamento si terrà il 20 marzo a Bologna con una giornata dal vivo dedicata all'andamento del mercato, all'analisi della domanda attuale e alle soluzioni di ricarica con cui Mennekes soddisfa le esigenze attuali ed emergenti; il bis si terrà invece il 12 giugno a Napoli. L'evento, riservato esclusivamente alle aziende di installazione con prenotazione obbligatoria, è il l'appuntamento ideale anche per indagare le attività già messe in campo negli ultimi anni dalla rete specializzata di Quality Partner ed entrare nella rete di installatori certificati Mennekes. E proprio per le aziende di installazione già qualificate come Quality Partner Mennekes, sono in calendario 4 nuovi appuntamenti con i TechLab – laboratori tecnici di vari livelli con attività su tutta la gamma prodotti. Sulla scia del successo dello scorso anno, con la formazione diretta di 50 aziende di professionisti, si conferma il format a forte taglio tecnico, con un'importante novità: alcuni appuntamenti saranno infatti itineranti presso i luoghi delle installazioni più significative realizzate con prodotti Mennekes.

INQUADRA IL QR CODE PER ISCRIVERTI ALL'EVENTO DAL 20 MARZO A BOLOGNA

INQUADRA IL QR CODE PER ISCRIVERTI ALL'EVENTO DEL 12 GIUGNO A NAPOLI

IN PILLOLE

- Mennekes eMobility Start con appuntamenti in presenza
- Eventi in programma il 20 marzo e il 12 giugno
- TechLab dedicati agli approfondimenti tecnici

possibili multe o cause legali. Infine, una buona conoscenza delle normative vigenti è un importante valore aggiunto per la professionalità dell'installatore che può porsi come interlocutore di riferimento, ad esempio in ambito condominiale, per rispondere con competenza alle esigenze dell'amministrazione.

Vince l'approccio ibrido

Se durante gli anni del Covid si è assistito al proliferare di webinar, le aziende, nonostante questo format sia ancora molto utilizzato e assolutamente efficace per diversi aspetti, sono tornate progressivamente a proporre anche eventi in presenza. Dai trend che i produttori hanno raccontato (e che potete leggere nei vari box dedicati in queste pagine) in realtà ciò che emerge è una preferenza diffusa per un approccio ibrido, ovvero che mette in campo entrambi i format massimizzandone l'efficacia in base alle esigenze del momento. Da un lato gli incontri digitali di formazione sono più elastici e flessibili in termini di partecipazione, visto che fondamentalmente è sufficiente avere una connessione a Internet per potervi prendere parte. Sono sicuramente più economici da gestire, possono essere calendarizzati con maggiore frequenza (anche in caso di aggiornamenti rapidi), offrono la possibilità di effettuare update veloci e ormai presentano anche un buon livello di interattività, grazie alla possibilità di gestire chat, sondaggi ecc.. Dall'altro lato ci sono alcuni aspetti degli incontri in presenza che sono insostituibili. In primis l'incontro diretto con attività di networking e scambio di idee crea un'empatia fondamentale per fidelizzare l'installatore. L'incontro in presenza consente inoltre di allineare il corso anche in base alle competenze già acquisite dalla platea aumentandone l'efficacia. Inoltre, uno degli aspetti fondamentali è quello di dare la possibilità ai partecipanti di intervenire e fare pratica sui prodotti presenti fisicamente presso le sedi dei produttori. Da non sottovalutare infine altri aspetti come la maggiore attenzione durante la formazione in un ambiente dedicato, la possibilità di avere un feedback immediato sul reale apprendimento della platea e la possibilità di trasferire in maniera più efficace la cultura aziendale che contraddistingue i valori di un determinato brand. Relativamente agli incontri in presenza diventa spesso fondamentale la sinergia tra produttore e distributore: l'azienda infatti può sfruttare la sede del proprio partner per organizzare una serie di appuntamenti itineranti coinvolgendo di volta in volta gli installatori della zona in una determinata area geografica, evitando magari ai tecnici lunghi spostamenti che possono anche ripercuotersi sull'attività professionale. I trend del settore vedono spesso le aziende unire queste due modalità in maniera complementare: spesso i webinar sono un primo step per una prima formazione più ad ampio raggio e l'occasione per spiegare nel dettaglio la gamma prodotto. Successivamente gli incontri in presenza consentono approfondimenti più tecnici o mirati in occasione del lancio di novità e sono sovente riservati a service partner che collaborano con il produttore in maniera stabile.

ORBIS

Formazione in sinergia con i distributori

Orbis, da sempre sensibile alla formazione tecnica di tutti gli operatori del settore, organizza, in accordo con i propri clienti distributori, corsi dedicati al mondo della mobilità elettrica e in particolare alle infrastrutture di ricarica in AC e DC. La formazione si rivolge prevalentemente agli installatori elettrici, con sessioni che hanno una durata di circa un'ora suddivisa in due parti. La prima parte è dedicata all'analisi numerica di come sta evolvendo il mercato della mobilità elettrica e all'installazione dei punti di ricarica in ambito pubblico e privato, oltre a comprendere una visione dell'aspetto normativo e incentivante. La seconda parte invece è dedicata alla presentazione delle stazioni di ricarica, relative caratteristiche tecniche, modalità di programmazione, integrazione con il fotovoltaico e utilizzo del software per la gestione dei sistemi multistazione. I corsi possono essere sia webinar sia eventi in presenza. Il metodo preferito dal personale Orbis è la sessione in presenza perché, anche se più onerosa in termini economici e di tempo, permette di avere una maggiore interazione con i partecipanti e di impostare la lezione sulla base della loro conoscenza dell'argomento.

INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE ALL'AREA TUTORIAL

IN PILLOLE
- + Corsi dedicati alle infrastrutture AC e DC
- + Webinar ed eventi in presenza
- + Incontri modulati sulla competenza dei partecipanti

R-EV

L'importanza delle normative

R-ev è un'azienda che opera nel mondo della mobilità elettrica attraverso la produzione e la distribuzione di stazioni di ricarica a proprio marchio. Essendo questo un settore relativamente giovane, c'è la necessità di fare formazione soprattutto agli addetti all'installazione delle colonnine. In modo particolare, R-ev lo ha fatto e lo farà puntando soprattutto su eventi in presenza, presso la propria sede di Avellino. Qui, infatti, l'azienda dispone di uno showroom dedicato interamente ai propri prodotti, pertanto ne diventa anche più semplice l'illustrazione ai tecnici. A occuparsi dei corsi è il team di ingegneri interni all'azienda, che ha studiato e fatto proprie tutte le caratteristiche peculiari delle gamma. Il corso verte su due aspetti fondamentali: quello relativo alla parte edile ed elettrica dell'installazione e quello burocratico/normativo, altrettanto importante.
Da un lato, infatti, viene spiegata la procedura di allacciamento della colonnina, corredata da tutta la parte edile necessaria. Successivamente, l'iter documentale e burocratico è fondamentale da conoscere, soprattutto perché tende a variare, seppure di poco, da Comune a Comune. Ed è spesso questo l'aspetto che genera le maggiori criticità e che per prima R-ev non sottovaluta dimostrando costate attenzione ai suoi continui aggiornamenti.

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE IL PROGETTO

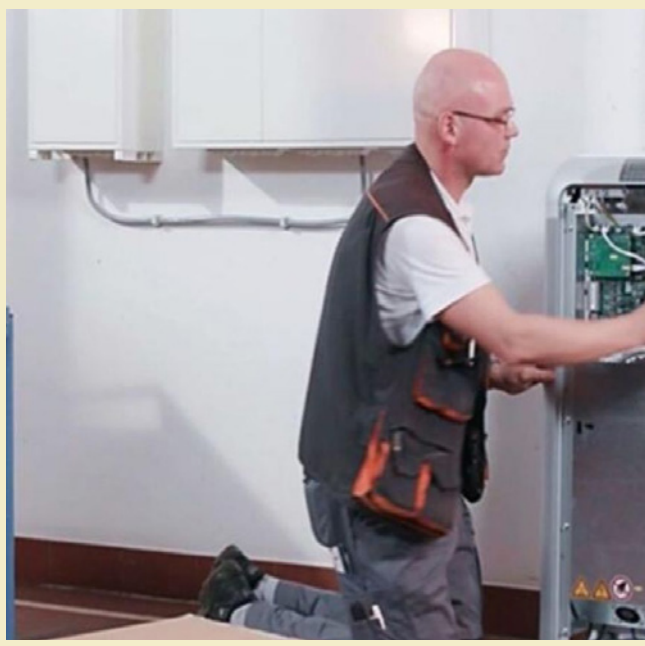
INQUADRA IL QR CODE PER ENTRARE IN CONTATTO CON L'AZIENDA

IN PILLOLE
- + Focus sulle procedure di allacciamento
- + Attenzione alle normative e alla parte edile dell'installazione
- + Eventi in presenza presso la sede

SENEC

Webinar online e iniziative on demand

L'azienda organizza, su richiesta, formazioni pratiche in cantiere e training presso le proprie sedi contattando l'area manager di riferimento. Senec, durante i suoi corsi, fornisce le istruzioni dettagliate sull'installazione e configurazione dei sistemi di accumulo e delle wall box, oltre a indicazioni per l'eventuale apertura di richieste di assistenza. Questo approccio assicura che ogni installatore non solo abbia tutte le informazioni tecniche necessarie per eseguire il suo lavoro, ma anche per gestire ogni aspetto del servizio clienti. Senec infatti pone grande enfasi sulla formazione, come dimostra la frequenza dei webinar e la dispo-



SMA

I vantaggi della Solar Academy

Con la Solar Academy, SMA investe da sempre nella formazione di installatori e distributori perché la componente di innovazione e di convergenza tecnologica delle soluzioni è sempre più rilevante e richiede, pertanto, un aggiornamento costante su nuove skill. Nel solo 2023 i partecipanti sono stati 1.500, informati tramite social e newsletter. L'offerta prevede sia webinar sia corsi in presenza nella nuova sede SMA presso Spark Two del Business District di Lendlease Italy a Santa Giulia (Milano). Con i primi si ottimizza il tempo dei tecnici, permettendo loro di aggiornarsi anche in momenti di picchi stagionali; mentre i seminari in presenza facilitano il networking, oltre che la conoscenza diretta della tecnologia SMA e dei servizi di progettazione e assistenza. Un aspetto distintivo è l'attenzione all'evoluzione normativa, in particolare su agrivoltaico, agrisolare e CER, al fine di formare professionisti con skill trasversali. Il calendario corsi 2024 è attualmente in via di definizione.

IN PILLOLE

- + Solar Academy dedicata
- + Webinar e corsi in presenza
- + Focus su progettazione e assistenza

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE GLI EVENTI IN PROGRAMMA

VIESSMANN

Aggiornamenti continui e mirati per i partner fidelizzati

Viessmann offre corsi di formazione in presenza e online dedicati a installatori e progettisti nel campo delle sue tecnologie residenziali, commerciali e industriali. Il primo ciclo di corsi andrà da marzo a giugno, con una previsione indicativa di almeno uno al giorno. Il 90% dei corsi si terrà in presenza, il restante in modalità online o e-learning. L'azienda privilegia assolutamente i corsi in presenza, in quanto permettono non solo di illustrare le tecnologie proposte direttamente con sessioni pratiche sui prodotti, ma anche di consolidare il rapporto con il cliente.
Il focus sulle normative è sempre quasi presente: il professionista di impianti energetici non può infatti prescindere dal costante aggiornamento sulle normative legate alla realizzazione e gestione degli impianti, fondamentali per poter indicare al cliente la soluzione tecnologica più adeguata. Il rapporto diretto con il cliente fa parte della strategia commerciale di Viessmann.
Laddove l'azienda non è presente con le proprie filiali di vendita, si avvale di strutture esterne che consentono di tenere i propri corsi quanto possibile vicino ai clienti. La competenza dell'installatore, del manutentore e del progettista sono decisive per la realizzazione di un impianto efficiente.
L'Accademia Viessmann ha da sempre il compito fondamentale di formare i professionisti dal punto di vista tecnico e normativo, in modo che sappiano fornire la soluzione migliore a chi decide di affidarsi a Viessmann. L'Accademia è sinonimo di crescita e aggiornamento continuo, standard necessari per essere leader nel settore dell'efficientamento energetico.
I corsi offrono la possibilità di affrontare le varie caratteristiche delle soluzioni, conoscendo a fondo le loro funzionalità, approcciandosi inizialmente con una fondamentale parte teorica, che si conclude poi con la parte pratica direttamente sui prodotti, presenti in tutte le filiali e realmente funzionanti. Sono molto importanti poi gli approfondimenti commerciali, in grado di supportare gli installatori Viessmann nella proposta efficace delle soluzioni aziendali ai propri clienti. Per iscriversi è necessario attivare il proprio IAM Account Viessmann; i corsi saranno poi disponibili sulla piattaforma dedicata e riservata esclusivamente ai soli clienti Viessmann.
Nel 2023 i corsi hanno coinvolto circa 10.000 tra installatori e progettisti, mentre il numero dei corsi tenuti ha raggiunto i 215 appuntamenti.

INQUADRA IL QR CODE PER SCOPRIRE I VANTAGGI DELL'ACCADEMIA VIESSMANN

INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE AL CALENDARIO DEGLI EVENTI

IN PILLOLE

- + Attenzione alle normative
- + 90% dei corsi in presenza
- + Accademia Viessmann con aggiornamenti continui

nibilità a organizzare sessioni specifiche su richiesta.
Questo impegno riflette la convinzione dell'azienda che l'efficienza e la sicurezza degli impianti dipendano, oltre che dalla qualità dei componenti, anche dalla precisione nella loro installazione e dalla conoscenza di alcuni accorgimenti pratici ad essi relativi.
La piattaforma Senec.Academy, lanciata di recente, è un ulteriore passo verso un'offerta formativa sempre più accessibile e completa. Con 3.225 iscritti ai webinar e 150 corsi in cantiere nel 2023, la formazione Senec rivela un crescente interesse e una fiducia nel nostro programma da parte degli installatori. Fino al prossimo luglio 2024, Senec offre corsi webinar bi-settimanali, presto disponibili on demand.

INQUADRA IL QR CODE PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI

INQUADRA IL QR CODE PER MAGGIORI DETTAGLI SULLA FORMAZIONE DI SENEC

IN PILLOLE

- + Formazione pratica in cantiere
- + Webinar periodici con cadenza mensile
- + Piattaforma Senec.Academy

WALLBOX

Corsi online per prodotti e soluzioni

Wallbox Academy è la piattaforma creata da Wallbox Chargers per accedere a contenuti interessanti e completi. Accedendo all'Academy, installatori e rivenditori potranno trovare le informazioni necessarie per sfruttare appieno i prodotti Wallbox, diventando così esperti dei prodotti Wallbox e delle soluzioni di gestione dell'energia offerte. Per avere l'accesso completo ai contenuti basta registrarsi alla piattaforma, effettuare l'accesso e iscriversi a quei corsi che più soddisfano le proprie esigenze. Tra gli appuntamenti proposti, oltre a quelli per conoscere in modo sempre più approfondito i caricatori della gamma Pulsar, Commander e Copper, ci sono quelli dedicati alle soluzioni pensate per la gestione dell'energia: Power Sharing e Dynamic Power Sharing, Eco-Smart e Power Boost. Tutti i corsi sono gratuiti e disponibili in italiano, francese, spagnolo, portoghese, tedesco e olandese; accedendo al portale, sarà possibile visualizzare tutti i corsi seguiti e quelli disponibili.

INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE ALLA PIATTAFORMA

IN PILLOLE

- + Academy dedicata agli installatori
- + Webinar online
- + Appuntamenti dedicati alla gamma e alle soluzioni

Evoluzioni ad alta potenza

L'OFFERTA DI MERCATO DEGLI EV-CHARGER FAST E ULTRAFAST È IN CONTINUO SVILUPPO PER GARANTIRE A CPO E MULTIUTILITY COLONNINE SEMPRE PIÙ POTENTI, PRONTE A SUPPORTARE ANCHE LE ESIGENZE DI RICARICA DI BUS E MEZZI PESANTI, OLTRE CHE AFFIDABILI E VERSATILI. DAI DISPOSITIVI "ALL IN ONE" AI CHARGING POINT SATELLITE: UN AMPIO SPETTRO DI SOLUZIONI PER GARANTIRE UNA DIFFUSIONE DELLA RICARICA RAPIDA SEMPRE PIÙ CAPILLARE

In Italia le stazioni di ricarica fast e ultrafast ad accesso pubblico continuano a crescere. I dati Motus-E aggiornati a settembre 2023 contavano su un totale di oltre 47mila charging point circa il 9,1% di infrastrutture ultrafast e il 5,6% di infrastrutture fast, per una porzione totale pari al 16%: in netto aumento rispetto al 12% dello scorso anno, per un totale di circa 33mila punti di ricarica. Esattamente come la possibilità di ricaricare presso la propria abitazione, anche la ricarica pubblica, soprattutto ad alta potenza gioca e giocherà un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'e-mobility: la capillarità delle stazioni unita alla possibilità di effettuare il rifornimento in tempi brevi (e tali da non inficiare in maniera sensibile i tempi di percorrenza di un viaggio a lunga percorrenza) sono tra le necessità che spingono i produttori ad allargare l'offerta sviluppando colonnine sempre più performanti in termini di potenza – non bisogna dimenticare che i trasporti pesanti in elettrico sono uno dei temi centrali per il raggiungimento degli obiettivi dettati a livello europeo dal documento Fit for 55 – più affidabili, più evolute in termini di user experience e pensate anche per agevolare l'installazione di infrastruttura ad alta potenza presso le principali arterie stradali, con soluzioni satellite che prevedono l'alloggiamento esterno dei moduli per diminuire gli ingombri e rendere più agile la disposizione delle colonnine.

Ricarica Hpc: dove e perché

Il segmento della ricarica ad alta potenza, ovvero sopra i 300 kW, è ancora considerato di nicchia nel nostro Paese, rallentato sia dalla burocrazia necessaria all'attivazione della stazione, sia per una condizione generale della rete elettrica non ancora suffcentemente prestazionale. In previsione futura però, secondo alcuni dei principali player che operano nel nostro Paese, è destinato a crescere in maniera sempre più veloce: «Se dobbiamo valutare il peso del business Hpc a oggi in Italia parliamo di un mercato in crescita su potenze dai 40 ai 100kW, mentre per potenze elevate sopra i 350KW, che richiedono quindi di connessione in media tensione, sono considerate ancora di nicchia, in questo frangente incide anche la presenza di una rete elettrica nazionale poco prestazionale» spiega Mattia Silvestri, Regional Sales Director South Europe di Autel. «Considerando gli evidenti limiti di potenza del nostro Paese, parliamo di prodotti di cui ancora non sfruttiamo il vero potenziale. Mentre in Nord Europa ormai sono estremamente diffusi: ad esempio Autel sta lavorando molto nei paesi Nordici con l'alta potenza: qui abbiamo già realizzato diverse infrastrutture. Tornando all'Italia uno dei segmenti di mercato più interessanti al momento sono le infrastrutture di ricarica per autobus elettrici e centri logistici di grandi dimensioni dove vengono già impiegati mezzi elettrici. In ottica di sviluppo futuro giocheranno inoltre un ruolo fondamentale i bandi, i fondi Europei, oltre ai Cpo che certamente daranno una spinta fondamentale al potenziamento dell'infrastruttura pubblica». Un trend confermato anche da Marco Vitali, country manager per l'Italia di Circontrol, soprattutto grazie all'elettrificazione di centri logistici e dei trasporti pubblici. «Il mercato della ricarica in DC si sta allargando. Non ci sono solo i Cpo, ma crescono le richieste per esempio da parte delle aziende che hanno intenzione di elettrificare la propria flotta, da centri logistici, catene alberghiere, centri commerciali, ecc. Inoltre sta crescendo la domanda per gli autobus elettrici e non solo nei centri urbani ma anche ad esempio all'interno degli aeroporti. Proprio a questo proposito posso anticipare che a breve la gamma di Circontrol si allargherà includendo una nuova colonnina in DC con potenza più contenuta, per rispondere alle esigenze di un target ancora più allargato e aggirare i limiti legati all'impiego delle cabine di media tensione». A questo proposito, un ampliamento della gamma con soluzioni fast e ultrafast in grado di garantire la massima versatilità di impiego è la strategia che stanno seguendo diversi produttori. soprattuto con l'obiettivo di proporsi come unico interlocutore al cliente (Cpo o Multiutility), come racconta Davide Spanzian, sales area manager ev-charger di Ingeteam: «Lo scorso anno Ingeteam ha lanciato la soluzione Rapid da 60 kW proprio per rispondere alla crescente richiesta di ricariche in DC Fast in contesti urbani dove la potenza fornita dalla rete è limitata e dove c'è la necessità di contenere i costi. L'idea è stata quella di completare la gamma con un tassello intermedio tra le 22 kW in AC e le colonnine in DC da 120 kW. In Italia la rete non è ancora così efficace e questo è un buon compromesso per garantire una ricarica in tempi rapidi dove necessario. Poi in ottica futura, man mano che il mercato maturerà, come avviene anche in altri Paesi europei, anche i tagli intermedi andranno a prendere sempre più piede. Oggi sulle strade ad alta percorrenza troviamo principalmente colonnine Hpc da 300 kW: immaginiamo che in futuro, vista l'esigenza di installare un numero sempre maggiore di punti di ricarica in DC, si vada a privilegiare anche tagli di potenza intermedi, utili anche a colmare quello che oggi è in effetti un vuoto di mercato. Senza dimenticare la possibilità di espandere la potenza delle colonnine già attive in base alle esigenze della stazione. Riguardo invece alle soluzioni con satellite da 400 kW sono prodotti particolarmente strategici per rispondere alle attuali normative europee che impongono l'infrastrutturazione delle cosiddette TEN-T con determinati requisiti tecnici in termini di potenza. Oggi siamo nella fase in cui molti marchi automotive sono già pronti con la propria gamma di veicoli pesanti full electric, quindi una buona rete di ricarica per questa tipologia di soluzioni, contribuirà ad abbassare la range anxiety anche sul segmento dei veicoli pesanti. Il mercato crescerà sicuramente, con soluzioni sempre più ad alta potenza, perché

AUTEL

Soluzioni modulari ad alta potenza

La colonnine MaxiCharger DC HIPower sono una delle soluzioni più potenti tra quelle presenti sul mercato. È in grado infatti di garantire una potenza complessiva fino a 480 kW sul singolo connettore per garantire un'autonomia di circa 400 km in soli 10 minuti di rifornimento. Si tratta di una soluzione con satelliti denominata Smart Power Distribution, in cui viene impiegato un cabinet dove vengono alloggiati i moduli di potenza (da 40 kW cadauno) che poi trasferiscono l'energia alle colonnine. Il cabinet è disponibile in due versioni, a partire da 320 kW fino a 640 kW (16 moduli da 40 kW). Il sistema è in grado di gestire 4 dispositivi con doppio connettore per un totale di otto veicoli in ricarica simultaneamente. L'impiego di cavi raffreddati a liquido garantisce una maggiore efficienza del dispositivo. Le colonnine sono inoltre progettate per semplificare l'esperienza di ricarica, grazie all'integrazione di uno schermo Lcd touchscreen da 15,6 pollici, oltre alla possibilità di prevedere l'integrazione di un terminale POS per i pagamenti con carte di credito e a supportare l'utilizzo di Rfid Card, App e QR Code. MaxiChrger DC HIPower supporta il protocollo di connessione OCPP 1.6J con la possibilità di effettuare l'upgrade allo standard 2.0.1 per assicurare la compatibilità con sistemi di backend di prossima generazione.

MAXICHARGER DC HIPOWER

IN SINTESI

- Soluzione modulare con cabinet che consente i gestire la potenza della stazine in base alle diverse esigenze
- Adatto alla ricarica di mezzi pesanti come bus elettrici ed e-truck
- Ampia possibilità di personalizzazione sia hardware sia estetica tramite wrap delle colonnine

si tratta di rifornire batterie dai 300 ai 600 kWh, quindi le soluzioni ad alta potenza per un auto non soddisfano pienamente quelle di una ricarica Hpc necessarie a un trasporto pesante, che avrà anche il proprio connettore standard, ovvero il Megawatt Charging System».

L'offerta ad alta potenza

Per far fronte alle nuove sfide del mercato aumenta progressivamente la potenza delle soluzioni proposte dai produttori, che arrivano a superare i 640 kW con sistemi in grado di raggiungere addirittura 1 o 2 MW per garantire ricariche veloci anche a e-bus e camion elettrici. «In considerazione al mercato delle colonnine di potenza superiore ai 350kW, ci sono pochissime aziende che hanno sviluppato prodotti di queste potenze e Tecnologia» spiega Mattia Silvestri. «Autel attualmente sul mercato europeo è tra le pochissime società ad offrire ai propri partner una gamma davvero completa di ev-charger con soluzioni professionali che partono dai 7 kW in AC fino ad arrivare a 640 kW in DC. Sono tutti prodotti dagli elevati standard, che vengono sviluppati spesso in partnership con i nostri partner Cpo a livello mondiale, garantendo un'elevato standard tecnologico ed una continua attenzione alla ricerca e sviluppo. Autel per la ricarica di alta potenza propone due tipologie di soluzioni, una in grado di raggiungere i 480 kW e una ancora più potente con la possibilità di raggiungere i 640 kW. Si tratta di stazioni con satelliti, ovvero un chage di trasformazione, che contiene moduli da 40 kW cadauno. Ogni chage può servire più satelliti satelliti esterni, Il fatto di poter gestire la potenza in maniera modulare è un grande vantaggio perché è possibile aumentare la disponibilità della stazione successivamente all'attivazione anche valutando l'utilizzo e la fruizione dell'infrastruttura stessa».
Oltre a soluzioni modulari, che consentono di intervenire sull'infrastruttura anche sucessivamente all'installazione per adeguare la potenza alla richiesta e al traffico generato dalla stazione, grazie all'impiego dello storage è possibile proporre stazoni Hpc anche dove la rete elettrica non dispone i caratteristiche adeguate, come conferma Davide Spazian: «Attualmente abbiamo a catalogo una colonnina stand alone da 180 kW e una soluzione con satelliti che raggiunge una potenza di 400 kW. Il modello da 180 kW trova nel suo target di riferimento i Cpo che, ad esempio per le installazioni in parcheggi pubblici, hanno necessità di soluzioni particolarmente compatte e versatili, mentre la soluzione da 400 kW diventa strategica nel momento in cui si ha la necessità di creare un'infrastruttura di ricarica sul modello delle stazioni di servizio tradizionali. Quindi con spazio sufficiente, oppure quando ci sono bandi pubblici per infrastrutture ad alta potenza su arterie stradali particolarmente importanti, che possono coinvolgere sia le autovetture sia i mezzi pesanti, oppure appunto l'elettrificazione di centri logistici che necessitano di colonnine ad alta potenza».
Per aggirare gli ostacoli che possono crearsi in

CIRCONTROL

Design ergonomico e compatto

L'azienda ha di recente introdotto nella propria gamma la nuova colonnina Raption Compact 240 kW pensata, proprio come la Raption Compact 160, per offrire un'esperienza di ricarica sempre più user friendly anche grazie alla presenza di display da 15 pollici touchscreen con tecnologia WLed di facile lettura anche in presenza di luce solare diretta. Inoltre, lo schermo è stato progettato per prevenire atti vandalici, applicando il grado di resistenza meccanica IK10. La nuova interfaccia presenta un layout rinnovato in grado di offrire agli utenti diversi informazioni sullo stato della ricarica, come la potenza o la tensione. La nuova evoluzione della gamma Raption è stata ripensata posizionando i supporti dei cavi a 90 gradi, rendendo così molto più facile collegare e scollegare i connettori. Inoltre, Raption Compact 240 e 160 dispongono come optional di un sistema di gestione dei cavi assistito che, oltre a offrire una migliore esperienza, aumenta la sicurezza durante l'utilizzo. Atra caratteristica importante sono gli accessi unicamente frontali all'hardware interno: questo consente di risparmaire spazio nella progettazione dell'infrastruttura e di poter installare, se necessario, le colonnine in prossimità di una parete. Oltre a questi nuovi caricabatterie in DC, la serie Raption vedrà prossimamente l'ingresso di un nuovo prodotto a doppia ricarica rapida, il cui lancio è previsto per l'inizio del 2024.

LA COLONNINA RAPTION COMPACT 240

IN SINTESI

- In modalità Boost la colonnina dedica l'intera potenza ad un solo veicolo in ricarica
- Compatibile con il sistema DLM di Circontrol per ottimizzare i consumi e i costi d'installazione
- Doppia Sim per consentire l'intervento da remoto del produttore in caso di malfunzionamento

termini di approvvigionamento dalla rete, abbiamo cercato di offrire delle soluzioni in grado di sfruttare sistemi di storage per alimentare la ricarica ad alta potenza anche nelle location dove difficilmente potrà essere effettuato un allaccio alla rete sufficiente a coprirne il fabbisogno. È un approccio su cui siamo particolarmente focalizzati e che rende possibile la ricarica ad alta potenza anche con allacciamenti in bassa tensione, che viene colmata dalla potenza delle batterie, in grado di garantire ricariche fino a 400kW. Senza contare anche i vantaggi derivati dalla possibilità di accelerare l'attivazione della stazione senza dover incappare nelle lungaggini burocratiche per l'impiego e l'allacciamento di cabine di media tensione. Questa tipologia di prodotti si rivolge a uno spettro ben definito di clienti, principalmente Cpo e multiutility, così come grandi società di logistica. Quindi non c'è una vera e propria distribuzione tramite i canali tradizionali. Lavoriamo attraverso accordi quadro realizzati direttamente con il cliente. Anche perché parliamo di investimenti importanti che mirano a consolidare partnership sul medio-lungo periodo. In questo senso Ingeteam si propone come un interlocutore strategico, visto che la gamma copre sia la ricarica ad alta potenza, ma anche colonnine in AC oppure fast in DC meno potenti, ad esempio la nostra Rapid 60, che per un Cpo può risultare adatta anche in altri contesti. Fino ad arrivare all'operatore che vuole fornire un servizio ai centri logistici che impiegano e-truck, oppure che desiderano specializzarsi nella ricarica pubblica ad alta potenza». Non solo alta potenza ma anche un'attenzione particolare agli ingombri e alla manutenzione della stazione di ricarica: è una delle priorità nella strategia commerciale di Circontrol, come afferma Marco Vitali: «Senza soffermarsi sulla nostra 400 kW, se consideriamo l'offerta di Circontrol in ambito di ricarica fast e ultrafast offriamo due soluzioni peraltro di recentissma introduzione nel mercato. Le Raption Compact consentono la ricarica in DC di due veicoli contemporaneamente. La colonnina Raption Compact è attualmente disponibile nelle versioni da 160 e 240 kW. Sostanzialmente le due versioni condividono il medesimo armadio esterno, ma cambia il numero di moduli di potenza interna: sono componenti da 40 kW cadauno, quindi nella 240 kW ne sono presenti 6. È un prodotto "All in One" che quindi non prevede l'installazione separata di cabinet e dispenser e migliora la linea precedente con una serie di innovazioni sostanziali. Oltre al miglioramento delle performance in merito alla potenza abbiamo fatto uno step importante sia in termini di facilità di utilizzo sia per quanto riguarda la gestione dell'infrastruttura da parte del Cpo. Per ora non puntiamo a potenze eccessive spesso inutili; capita di vedere installazioni fatte con dispostivi molto (forse troppo...) potenti, che occupano spazio in modo poco razionale. Con la nuova gamma Circontrol, a parità di spazio dedicati alla ricarica elettrica, e' possibile ora installare piu' colonnine, impegnare meno potenza e offrire un servizio ugualmente soddisfacente, e per giunta contenendo i costi dell'infrastruttura. «Come gia' detto Circontrol ha mantenuto la filosofia tecnologica che prevede l'accesso unicamente frontale al cuore del dispositivo tramite una doppia porta. Questo è importante perché, rispetto a un dispositivo con accesso anche posteriore, vengono ridotti in maniera importante gli spazi di ingombro e diventa più semplice organizzare l'installazione delle colonnine all'interno di una determinata area. Le nostre colonnine, grazie all'altezza con-

EKOENERGETYKA

Display extralarge e cable mangement system

Ekoenergetyka propone la nuova colonnina Axon Easy da 400 kW, pensata sia per la ricarica ultrafast dei veicoli elettrici, sia per il rifornimento energetico di mezzi pesanti come e-bus ed e-truck. L'hardware è provvisto di tecnologia Dynamic Load Balancing per ottimizzare la potenza a disposizione e l'efficienza della stazione di ricarica. La colonnina è disponibile in 6 configurazioni differenti, con 2 charging point e la possibilità di impiegare anche cavi CCS 2 raffreddati a liquido. L'ev-charger integra un ampio display da 24 pollici che può essere gestito da remoto per trasmettere video e messaggi informativi o promozionali. Ad affiancarlo è presente anche uno schermo touch Lcd da 10 pollici per gestire in maniera semplice e intuitiva tutte le operazioni relative alla ricarica, incluso il riconoscimento di eventuali Rfid Card. La Axon Easy supporta metodi diretti di pagamento, oltre alla tecnologia Plug&Charge e alla possibilità di integrare qualsiasi Emsp. Ekoenergetyka a oggi ha venduto più di 8mila ev-charger: grazie al sistema di controllo con doppia sim il produttore è inoltre in grado di garantire assistenza da remoto 24 ore su 24 per 5mila stazioni di ricarica già attive in tutta Europa. Axon Easy 400 è dotato di un innovativo sistema di gestione dei cavi retrattile (CMS). Grazie a questo sistema i cavi sono sempre a distanza di sicurezza da terra. In questo modo non intralciano l'utente durante la ricarica e possono essere facilmente utilizzati da tutti, anche dalle persone con mobilità ridotta. Il nuovo Axon Easy offre anche un'ampia gamma di lunghezze di cavo – da 5,5 m a 9,5 m, consentendo un comodo adattamento della stazione di ricarica alle diverse condizioni di parcheggio e alle esigenze individuali degli utenti di veicoli elettrici.

LA COLONNINA AXON EASY

IN SINTESI

- Ampio display da 24 pollici adatto a comunicazioni e iniziative marketing
- Cable management system per semplificare il processo di ricarica
- Colonnina all in one disponibile anche nei tagli di potenza da 240. e 320 kW

INGETEAM

Ampia gamma di soluzioni ad alta potenza

Essere in grado di rispondere alle esigenze attuali del mercato è sempre una sfida, che richiede una trasformazione costante. Per lo sviluppo della nuova gamma Rapid, Ingeteam si è impegnata per garantire un hardware tecnologicamente avanzato e in grado di prevedere le future esigenze del mercato. La gamma prevede diverse tipologie di stazioni, a partire dalle colonnine fast da 120 kW e 180 kW. Gli ev-charger sono stati progettati per soddisfare i più alti standard di qualità e prestazioni in termini di gestione della potenza, comunicazioni, affidabilità ed efficienza. Sono compatibili con gli standard CCS e CHAdeMO e i modelli Trio incorporano anche una presa di tipo 2 da 22 kW per la ricarica in AC, permettendo la ricarica simultanea di tre veicoli con gestione dinamica della potenza tra le diverse prese e anche tra diverse unità Rapid nella medesima installazione. Le colonnine Ingeteam supportano il Dynamic Load Management 2.0: un sistema di gestione dell'energia fornito di serie in tutti i modelli di punti di ricarica Inegerev.
Il DLM consente la gestione congiunta della potenza di più Punti di Ricarica, garantendo che la soglia di potenza congiunta assegnata non venga mai superata, indipendentemente dal numero di veicoli collegati ai Punti di Ricarica (fino a un massimo di 30 unità interconnesse). Ingeteam copre inoltre anche il segmento della ricarica Hpc con le soluzioni Rapid Station da 200 e 400 kW, che si basano su un'innovativa architettura di distribuzione di corrente continua per centri di ricarica ultrarapidi (il modulo dedicato allo storage può essere posizionato fino a 120 mt dal punto di ricarica), per ottenere la massima semplicità di installazione, così come una facile integrazione di accumulo dell'energia fotovoltaica. La gamma combina dimensioni estremamente compatte, alta efficienza e affidabilità. Oltre a disporre dispone di avanzati strumenti di comunicazione locale e in remoto mediante Ethernet e 4G per favorirne l'integrazione in centri di controllo in remoto, piattaforme di pagamento e reti di ricarica utilizzando diverse versioni del protocollo OCPP. Le colonnine sono dotate di un touch screen TFT multilingue da 7 pollici. È anche possibile installare uno schermo 21" Full HD per scopi promozionali, oltre a un lettore di carte di credito. Il design del caricatore combina facilità d'uso con semplicità di manutenzione, mentre il robusto alloggiamento in acciaio garantisce una resistenza eccezionale anche nelle condizioni ambientali più avverse.

IN SINTESI

- Soluzioni all in one di tipo e Hpc con storage
- Colonnine personalizzabili a livello di monitor e connettori impiegati
- Piattaforma DLM proprietaria per gestire in maniera smart più punti di ricarica interconnessi

LA GAMA RAPID 120/180 PREVEDE ANCHE SOLUZIONI CON SATELLITI HPC

KEMPOWER

Hpc in spazi ridotti

Kempower Satellite sfrutta l'impiego di una colonnina di dimensioni estremamente compatte. Il sistema di ricarica offre grande flessibilità grazie a un raggio d'azione fino a 80 metri di distanza dalla Power Unit, ideale quindi per aree con spazi limitati come i parcheggi o stalli adiacenti a pareti. L'infrastruttura è in grado di erogare fino a 400 kW a 500 A. La Power Unit che alimenta i Satelliti ha una potenza complessiva fino a 600 kW. Ciascun modulo di potenza è di 50 kW: il design modulare consente di aumentare gradualmente in base alle esigenze il numero di moduli installati, fino a un massimo di 12 unità in un armadio triplo. La soluzione di Kempower si rivolge alle aziende che intendono offrire la ricarica come servizio, alle flotte aziendali, oltre che a Cpo ed Emsp interessati alla realizzazione di stazioni ad alta potenza. Il sistema Satellite può rifornire sia i veicoli a bassa tensione che quelli ad alta tensione, garantendo massima versatilità Le stazioni prevedono la possibilità di installare fino a 8 caricatori. Inoltre le colonnine possono essere dotate di misuratori di corrente continua (DC) e terminali per il pagamento. Il sistema di supporto del cavo a molla degli ev-charger e il display touch-screen con infografica intuitiva rendono ancora più semplice il rifornimento energetico, inoltre le colonnine integrano un lettore Rfid per pagamenti e ricariche autenticate.

LA COLONNINA KEMPOWER SATELLITE

IN SINTESI

- Colonnine compatte per installazioni in spazi ridotti
- Ideale per hub ad alta potenza: ogni satellite può raggiungere i 400 kW
- Interfaccia user friendly ed esclusivo sistema di gestione cavi

PLUS EV-CHARGE

Design resistente e potenza modulare

Plus Ev-Charge risponde alle esigenze di ricarica in alta potenza con la colonnina T-2000, disponibile in tre versioni, ovvero da 90, 180 e 360 kW, mentre prepara la versione a 420kW con display pubblicitari.
L'azienda ha pensato a una soluzione con ampie possibilità di personalizzazione e altamente scalabile. Il prodotto infatti può essere configurato per avere 2 o più uscite Fast con connettore DC e 2 uscite in AC con connettore di Tipo 2. Inoltre è possibile intervenire sui moduli di potenza, con elementi da 30 kW che si possono aggiungere anche successivamente all'installazione della colonnina per far fronte alle richieste delle infrastrutture di ricarica.
L'ev-charger prevede la possibilità (opzionale) di integrare il lettore POS per pagamenti con carta di credito, supporta i protocolli di connessione OCPP 1.6J e 2.0.1
La scocca è particolarmente resistente grazie alla costruzione in acciaio inox 316L AISI e gli standard di protezione IP55 e IK10 la rendono adatta all'utilizzo in qualsiasi condizione atmosferica. Il dispositivo supporta inoltre la connettività via Ethernet, Sim e Wi-fi, prevede la presenza opzionale di un display a colori e, su richiesta, è personalizzabile anche a livello estetico. L'azienda di Ravenna ha di recente ampliato il proprio catalogo con soluzioni ad alta potenza dedicate agli e-Truck: la stazione Megacharger (disponibile con potenza da 1 a 2 MW), con cabinet esterno e colonnine satellite dotate di due charging point, è in grado di caricare in meno di 30 minuti un camion elettrico con batteria da 750 kW e utilizza il nuovo standard di connettore Megawatt Charging System.

LA COLONNINA T2000

IN SINTESI

- scocca in alluminio altamente resistente
- ampia possibilità di customizzazione in termini di connettroi e optional
- la gamma in Hpc include anche stazioni da 1 e 2 MW per mezzi pesanti elettrici

R-EV

Un sistema versatile e personalizzabile

R-ev ha fatto il suo ingresso nel segmento ella ricarica fast con la nuova colonnina Hpc 180 Station. Si tratta di un ev-charger con potenza fino a 180 kW. La colonnina è caratterizzata da un design originale e robusto, studiato per garantire tempi di intervento ridotti in caso di necessità. L'ev-charger è equipaggiato con un doppio connettore CCS 2 Combo, in grado di ricaricare due veicoli contemporaneamente con potenza massima pari a 90 kW. All'interno è presente un doppio modem per il collegamento online e per agevolare la diagnostica a distanza. Inoltre il pannello frontale integra uno schermo touch da 7 pollici per rendere più intuitiva l'operazione di ricarica. Hpc 180 Station supporta il protocollo di comunicazione OCPP ed è compatibile con la maggior parte dei veicoli elettrici in circolazione, grazie all'ampio range di tensione, da 200 a 1000V. L'ev-charger prevede anche la possibilità di implementare da parte del Cpo la prenotazione della ricarica, integra il terminale di pagamento ed è compatibile con la tecnologia Plug&Charge e Autocharge. R-ev ha inoltre allargato l'oferta introducendo le colonnine HPC da 120 e 150 kW in modo da rispondere a target con diverse esigenze. Il case in metallo della stazione di ricarica è resistente alle intemperie e alla ruggine, inoltre il grado di protezione IP55 la rende adatta all'impiego anche in condizioni metereologiche particolarmente critiche. L'architettura interna modulare infine facilità eventuali intervnti di manutenzione.

L'EV-CHARGER HPC 180 STATION

IN SINTESI

- Compatibilità con i protocolli Autocharge e Plug& Charge
- Doppio modem per agevolare la diagnostica a distanza
- Schermo touchscreen multilingua da 7 pollici

tenuta, possono essere utilizzate senza problemi anche nei contesti dove l'attenzione all'impatto visivo ed ambientale e' importante per non dire essenziale, come ad esempio all'interno di centri storici. Infatti le Raption Compact hanno la particolarità di un armadio particolarmente stretto in termini di profondità: questo consente di addossarle al marciapiede o ad eventuali pareti circostanti. Questo comporta un grosso vantaggio, senza rinunciare a ricariche ad alta potenza e considerando anche un prezzo decisamente competitivo. Per quanto riguarda l'esperienza di ricarica dell'utente finale, abbiamo mantenuto quanto di apprezzato dagli utenti e dai CPO (l'accesso frontale con possibilità di installazione vicino a muri, il posizionamento dei moduli di potenza in basso, la ventilazione laterale che evita di esporre gli utenti a fonti di calore eccessive, l'attenzione all'impatto ambientale, tema che inizia ad essere molto sentito, limitando profondità e altezza del dispositivo. Abbiamo diminuito l'altezza dal fondo stradale di tutti i sistemi di interazione tra utente e dispositivo; inoltre il connettore non viene piu' estratto e riposto nel dispositivo in modo leggermente inclinato dal basso verso l'alto, bensì verticale, eliminando il rischio di riposizionamento errato dello stesso al termine della carica e di caduta del connettore a terra. Lo schermo passa da 8 a 15 pollici. Infine, la colonnina può essere dotata di cable management system, ovvero quel sistema a doppie braccia contrapposte montato sul tetto della colonnina che da un lato evita che i cavi tocchino terra e, dall'altro, rende ancora più semplice il rifornimento sopportandone il peso, che nei dispositivi di queste potenze, per quanto raffreddato ad aria, inizia a essere piuttosto importante. Altro aspetto da non sottovalutare l'ottimo rapporto qualità/prezzo con cui Circontrol è riuscita a posizionare questi prodotti sul mercato».

Ultrarapido anche il progresso tecnologico

Un altissimo livello di personalizzazione della colonnina, dal tipo di connettore ai moduli POS per il pagamento con carte di credito, passando dall'ssistenza n remoto grazie alla presenza di una seconda SIM fino ai nuovo protocollo di connessione OCCP 2.0.1 per rispondere ai clienti più esigenti: gli ev-charger continuano a evolvere non solo in termini di potenza ma anche di versatilità e con l'obiettivo di garantire un'esperienza sempre più user friendly: «Alcune delle caratteristiche tecniche a cui i nostri partner ultimamente sono più attenti sono quelle che riguardano la comunicazione della colonnina. Ovvero lo standard OCPP. Autel è già in grado di offrire il protocollo OCPP 2.0.1, ovvero quello di nuova generazione. Altra cosa importante è la presenza di Sim all'interno della colonnina necessaria per gestire l'assistenza da remoto» dichiara Mattia Silvestri. «Altra caratteristica fondamentale è la presenza di uno schermo Lcd touch e anche con pulsanti fisici, che facilitano le operazioni di ricarica e per i Modelli HiPower di un cavo raffreddato a liquido. Inoltre è possibile scegliere la dimensione del case in base ai moduli di potenza richiesti e il cliente ha anche la possibilità di personalizzare i metodi di pagamento aggiungendo il modulo POS per carte di credito, come unità indipendente che può gestire tutti i satelliti o dispenser del punto di ricarica. Infine offriamo la possibilità, via software, di gestire il display per mostrare foto o video a scopo promozionale o anche pubblicitario, come anche la personalizzazione fisica della colonnina attraverso il wrapping, affidandoci a centri esterni altamente specializzati». Una maggiore facilità di utilizzo passa anche e soprattutto dall'implemnetazione di tecnologie come il Plug&Charge e l'AutoCharge che in maniera simile sgravano l'e-driver dalla necessità di utilizzare app o altri strumenti per il pagamento del rifornimento energetico. Questa opportunità sta praticamente diventando uno standard che contreddistingue ormai gran parte dell'offerta di mercato. «Come Ingeteam offriamo la tecnologia Plug&Charge su tutta la gamma nativamente: siamo tra le aziende che ci hanno creduto fin dall'inizio ed è una tecnologia che offre grandi vantaggi in termini di user experience» conferma Davide Spazian. «Le colonnine hanno subito un importante step evolutivo anche al loro interno» prosegue Marco Vitali abbiamo razionalizzato la disposizione interna della componentistica, le abbiamo rese più sicure dal lato informatico – la cosiddetta cybersecurity – ma soprattutto sono compatibili con lo standard ISO 15118, il che' le predispone per tante future novità, alcune delle quali si vedranno già nel coro di quest'anno come ad esempio l'introduzione dapprima della tecnologia AutoCharge, forse meno evoluto del Plug&Charge ma attualmente più richiesto da parte dei Cpo, per poi arrivare, una volta pronti anche i veicoli al Plug&Charge vero e proprio. Circontrol può inoltre contare su tecnologia propria per la gestione della potenza disponibile. Mi riferisco al nuovo DLM eHub, un tool hardware da utilizzare a corredo delle nostre colonnine che è in grado di bilanciare i carichi dei dispositivi e può limitare la potenza al contatore nel caso ci siano picchi di prelievo, ma puo' anche gestire il contributo di un impianto fotovoltaico caratteristica molto importante soprattutto in caso di flotte aziendali. Altra caratteristica importante e molto richiesta è la presenza della doppia Sim: il Cpo in questo modo può collegare la colonnina e gestirla dalla propria piattaforma di backoffice, ma grazie alla presenza di una seconda Sim anche i tecnici di Circontrol possono intervenire direttamente in tempo reale sul punto di ricarica per offrire assistenza dalla control room. L'esperienza ci insegna che ormai nella ricarica in DC il 90% dei malfunzionamenti può essere gestito da remoto. Oltretutto questo sistema ci consente di essere proattivi, ovvero di segnalare al cliente eventuali anomalie prima che queste possano avere ripercussioni sull'utilizzo della stazione».

Pieno supporto di installatori e service partner

Le infrastrutture di ricarica ad alta potenza, proprio per la complessità elle colonnine impiegate, richiedono l'impiego in fase di installazione di service partner certificati, qualificati e altamente competenti. Per questo motivo le aziende garantiscono massima disponibilità nella fase di formazione, prediligendo partnership a medio-lungo termine per la fornitura dei prodotti. «I dispositivi in DC, soprattutto quelli ad alta potenza, sono hardware complessi», spiega Marco Vitali. «Anche perché l'algoritmo della ricarica viene interamente gestito dalla colonnina e

HANNO DETTO

"LE STAZIONI AD ALTA POTENZA SONO FONDAMENTALI SOPRATUTTO PER I MEZZI PESANTI"
Davide Spazian, sales manager ev-charger di Ingeteam

«Le soluzioni con satellite da 400 kW sono prodotti particolarmente strategici per rispondere alle attuali normative europee che impongono l'infrastrutturazione delle cosiddette TEN-T con determinati requisiti tecnici in termini di potenza. Oggi siamo nella fase in cui molti OEM, per la maggior parte, sono già pronti con la propria gamma di veicoli pesanti full electric, quindi una buona rete di ricarica per questa tipologia di soluzioni, contribuirà ad abbassare la range anxiety anche sul segmento dei veicoli pesanti»

"COMPATIBILITÀ SOFTWARE E ASSISTENZA DA REMOTO FANNO LA DIFFERENZA"
Mattia Silvestri, Regional Sales Director South Europe di Autel

«Alcune delle caratteristiche tecniche a cui i nostri Partner ultimamente sono più attenti sono quelle che riguardano la comunicazione della colonnina. Ovvero lo standard OCPP. Autel è già in grado di offrire il protocollo OCPP 2.0.1, ovvero quello di nuova generazione. Altra cosa importante è la presenza di Sim all'interno della colonnina necessaria per gestire l'assistenza da remoto»

"FORMAZIONE E PARTNERSHIP A LUNGO TERMINE"
Marco Vitali, country manager per l'Italia di Circontrol

«I clienti che acquistano le nostre colonnine in DC necessitano della nostra formazione diretta. Per questo motivo abbiamo deciso di seguire questo mercato solo nei confronti di aziende partner. Questo non significa restringere il mercato a un numero chiuso, ma vuol dire prendere in considerazione dei rapporti di business continuativi e improntati verso aziende che decidono di investire con decisione in questo mercato»

ALPITRONIC INAUGURA UN NUOVO CENTRO DI SVILUPPO A BOLOGNA

Alpitronic, azienda altoatesina specializzata nella progettazione e produzione di stazioni di ricarica ad alta potenza, ha annunciato l'apertura di una nuova sede a Bologna, che seguirà lo sviluppo hardware e software, oltre a curare l'aspetto relativo alla sicurezza informatica delle colonnine. Alpitronic ha scelto la città di Bologna in quanto riconosciuta come centro di eccellenza nello sviluppo tecnologico. Inoltre la città è in prossimità di strutture di ricerca di prestigio, come l'Università di Bologna, l'Accademia dell'Automobile di Modena e l'Università dei veicoli a motore dell'Emilia Romagna (MUNER). In aggiunta alla ricchezza di talenti e competenze locali, Bologna vanta una solida esperienza industriale nella conversione dell'energia, con collaborazioni già esistenti con importanti attori nel settore automobilistico. Quella inaugurata a Bologna è la quinta sede di Alpitronic (che, oltre al quartier generale di Bolzano, ha filiali situate a Bergamo, Monaco di Baviera e Charlotte negli Usa): qui è presente un laboratorio con uffici annessi occupati al momento da 10 dipendenti, principalmente ingegneri specializzati nello sviluppo e nella verifica di sistemi, software, hardware (EMC) e sicurezza informatica. L'obiettivo è di espandere ulteriormente il team raddoppiandolo già nei prossimi mesi.

SCAME

Management system e ampia possibilità di customizzazione

Le colonnine BE-M sono una gamma di stazioni da terra per la ricarica rapida in corrente continua DC dei veicoli elettrici, disponibili con potenze di 60, 90, 120, 150 kW. Si tratta di una soluzione di ricarica multistandard, dotata di connettori per la ricarica veloce in corrente continua e compatibile con tutte le tipologie di veicoli elettrici in commercio, grazie alla possibilità di configurarla con diversi standard di connettori. Le stazioni possono essere collegate a un Emsp esterno tramite protocollo di comunicazione standard OCPP e possono essere personalizzate graficamente tramite l'applicazione sulla struttura esterna del logo aziendale del cliente. Se configurate in modalità Personal le BE-M sono ideali per essere installate in tutti i luoghi che richiedono sosta breve alle colonnine di ricarica, il cui acceso debba essere monitorato e regolamentato. Le colonnine BE-M in questa configurazione possono essere utilizzate nella funzione "Satellite", agganciate a stazioni Scame configurate in versione Web/Net che fungano da "Master". In modalità Web/Net sono invece la scelta definitiva in tutti quei casi in cui l'impianto deve essere monitorato e gestito da remoto. Tutte le stazioni Web/Net hanno incorporato il Management System proprietario di Scame e possono fungere da Master in un'architettura Master/Satellite. Una stazione Master può gestire fino a 16 punti di ricarica.

IL DISPOSITIVO BE-M

IN SINTESI

- Ampia gamma con diverse potenze, dai 60 all'Hpc da 150 kW
- Possibilità di utilizzare cavi fino a 7 mt di lunghezza e triplo punto di ricarica per ogni stazione
- Display Tft da 7 pollici

SIEMENS

Fino a 5 connettori per colonnina

L'ev-charger Hpc Sicharge D di Siemens offre la possibilità, grazie all'integrazione come optional dell'unità Dispenser, di ricaricare fino a 5 veicoli in parallelo: 4 in DC e uno attraverso il connettore di Tipo 2 in AC, soluzione particolarmente adatta in quelle installazioni dove è necessario ridurre gli ingombri. Con la funzionalità Power-Up è possibile aggiungere moduli di potenza all'interno della colonnina, aumentando la potenza iniziale da 160 kW fino a 300 kW. La Full Dynamic Power Allocation consente di bilanciare la potenza di ricarica tra i vari veicoli connessi in base alle esigenze della singola auto, mentre l'ampio schermo touch da 24 pollici rende più semplice gestire le operazioni di rifornimento per l'utente e può essere utilizzato per trasmettere contenuti multimediali personalizzati. Il sistema integrato di Cable Management rende l'operazione di ricarica più semplice alleggerendo il peso dei cavi. Sicharge D inoltre supporta gli standard di protezione IP54 e IK10, risultando ideale per installazioni outdoor anche in condizioni climatiche estreme. I led integrati comunicano in maniera intuitiva lo stato della ricarica e il dispositivo prevede il supporto di card Rfid e di sistemi di pagamento con carta di credito.

LA COLONNINA SICHARGE D

IN SINTESI

- Funzione Full Dynamic Power per ottimizzare l'energia impiegata dai veicoli
- Cable Management System pr facilitare le operaizoni di ricarica
- Ampio schermo da 24 pollici touch per trasmettere anche contenuti multimediali

questo è uno degli aspetti che, grazie all'esperienza nella gestione dell'energia che ci deriva dalla nostra sister company Circuitor (che si occupa di gestione dell'energia da più di 50 anni), riusciamo a gestire nel modo più tecnologicamente avanzato ed efficiente. I clienti che acquistano le nostre colonnine in DC necessitano della nostra formazione diretta. Per questo motivo abbiamo deciso di seguire questo mercato solo nei confronti di aziende partner. Attenzione, questo non significa restringere il mercato a un numero chiuso, ma vuol dire prendere in considerazione dei rapporti di business continuativi e improntati verso aziende che decidono di investire con decisione in questo mercato. Quindi la distribuzione di questi prodotti prevede partnership sul medio-lungo periodo. Mentre per aziende che magari desiderano effettuare un'installazione spot ci affidiamo a partner già qualificati che possono seguirli in tutte le fasi del processo (dall'installazione al commissioning, dalla gestione alla manutenzione, etc...)».

«Per offrire un prodotto che includa anche un servizio a 360 gradi, Ingeteam ha una rete di installatori in grado di offrire un pacchetto completo che prevede anche l'installazione qualificata delle proprie colonnine» spiega Davide Spazian. «Allo stesso tempo abbiamo già dei service partner formati pronti per operare in tutta Italia e strutturati per far fronte alle varie tipologie di prodotto che andiamo a proporre. Contemporaneamente dialoghiamo anche con Cpo che utilizzano i propri service partner per le installazioni e in questo caso forniamo su richiesta un servizio di formazione per i tecnici in modo da garantire sempre un approccio altamente qualificato».

WALLBOX

Efficienza e affidabilità

Wallbox ha allargato la propria gamma di ev-charger destinati all'utilizzo pubblico con l'introduzione di un nuovo modello della linea Supernova con 150 kW di potenza, grazie a cui è in grado di di aggiungere, in soli sette minuti, fino a 100 chilometri di autonomia alla batteria di un veicolo elettrico. La nuova Supernova 150, che mantiene lo stesso design del modello precedente, è particolarmente adatta all'installazione in spazi ristretti anche grazie all'ingombro ridotto. All'interno della colonnina trovano spazio 6 moduli che lavorano insieme per fornire la massima potenza mantenendo la loro indipendenza operativa, caratteristica che garantisce il funzionamento del caricabatterie anche nell'improbabile caso di guasto di uno dei moduli. La nuova Supernova consente inoltre di ricaricare due veicoli elettrici contemporaneamente, distribuendo l'energia in modo dinamico tra entrambi grazie alla funzione Dynamic Power Distribution. Il dispositivo supporta la ricarica autenticata tramite card Rfid e presenta un'interfaccia di gestione semplificata attraverso uno schermo Lcd touchscreen da 10 pollici visibile anche con luce solare diretta. Grazie al suo design sottile ed elegante e alla fluidità dell'esperienza di ricarica, Supernova è una soluzione a installazione pubblica che attrae i conducenti invogliandoli a effettuare la ricarica. Supernova si integra in qualsiasi rete di ricarica esistente. Inoltre, il suo ingombro ridotto ne consente l'installazione in qualsiasi ambiente. Supernova prevede anche la possibilità di aggiornamenti software on-air per garantire funzionalità e compatibilità a lungo termine.

IN SINTESI

- Pacchetti di servizi personalizzati con manutenzione preventiva e correttiva in base alle condizioni operative
- Ingombro ridotto per adattarsi a vari ambienti e alle location con limitata disponibilità di spazio
- Distribuzione della potenza dinamica per adattarsi alle ichieste di ciascun veicolo collegato

LA COLONNINA SUPERNOVA

L'IDROGENO NON È UNA FONTE MA UN VETTORE ENERGETICO. A DIFFERENZA DELL'INFRASTRUTTURA DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI CHE EROGA ENERGIA PRONTA ALL'USO, L'IDROGENO MOLECOLARE HA BISOGNO DI ESSERE SINTETIZZATO, COMPRESSO, STOCCATO E SOLO ALLA FINE RITRASFORMATO PER ALIMENTARE IL MOTORE ELETTRICO. MA CIASCUNO DI QUESTI PASSAGGI COMPORTA UN DISPENDIO MOLTO IMPORTANTE...

DI FEDERICA MUSTO

Elettrico batte idrogeno: ecco perché

In natura l'idrogeno è estremamente diffuso, ma essendo il primo elemento della tavola periodica difficilmente è presente in forma isolata, o molecolare. La sua conformazione atomica infatti favorisce i legami con altri elementi dando vita a una moltitudine di molecole più o meno complesse come quelle degli idrocarburi o anche semplicemente dell'acqua. La molecola d'acqua, H2O, è composta da due atomi di idrogeno e uno di ossigeno, il cui legame è estremamente stabile, tanto da rendere l'acqua uno degli elementi più diffusi sul nostro pianeta. Spezzare questi legami è possibile, ma richiede un dispendio energetico alquanto elevato. Il metodo per poter ricavare idrogeno molecolare dall'acqua è chiamato elettrolisi e, semplificando, consente di spezzare i legami tra gli atomi di idrogeno e ossigeno tramite degli elettrolizzatori che applicano una forte tensione elettrica all'acqua pura, permettendo dunque di estrarre l'idrogeno dall'acqua liberando ossigeno. In questo modo si forma l'idrogeno molecolare, ovvero la molecola H2, composta da due atomi di idrogeno tenuti insieme da un legame covalente. È proprio questo legame chimico, il legame H - H a "immagazzinare" l'energia potenziale del vettore idrogeno; molecola che poi verrà nuovamente spezzata all'interno delle celle combustibili, liberando l'energia elettrica utile al motore elettrico del veicolo per funzionare. Ma proprio per le sue caratteristiche chimiche, pur essendo l'elettrolisi dell'acqua – quando alimentata con energia prodotta in maniera rinnovabile – "a basse emissioni di carbonio", è estremamente dispendiosa a livello energetico. Ed è per questo che oggi solo il 4% dell'idrogeno prodotto a livello mondiale è frutto di elettrolisi. Il restante 96% è prodotto tramite reforming da metano, meno pulito e più complesso come processo, ma anche meno esoso al punto di vista economico.

I veicoli a idrogeno

Naturalmente sono diverse le case auto che hanno sviluppato dei modelli di veicoli a idrogeno, per lo più sfruttando la tecnologia a celle combustibili, ovvero la nota fuel cell. Si tratta di una tecnologia in grado di trasformare un combustibile (messo in contatto con un reagente) in energia tramite alcuni processi chimici di ossidoriduzione che, nel caso dell'idrogeno, fanno ottenere tre tipologie di prodotti: energia, utilizzata per alimentare il motore elettrico del veicolo o, su alcuni modelli, per caricare una piccola batteria di buffer utilizzata dal veicolo quando è richiesta maggiore potenza – ad esempio durante una forte accelerazione –; acqua, che viene rilasciata come scarto e calore, che viene dissipato.
Come lavorano, più tecnicamente, le celle a combustibile? Durante la fase di ossidazione, le molecole di idrogeno vengono ionizzate: rilasciano dunque un elettrone che viene immesso nel circuito elettrico e uno ione H+ che viene successivamente fatto reagire con l'ossigeno creando le molecole d'acqua di scarto. Dei tre prodotti della reazione di ossidoriduzione, dunque, un veicolo fuel cell sfrutta solo l'energia, mentre scarta sia l'acqua che il calore. Calore che, a differenza di un veicolo elettrico a batteria che lavora "a freddo" e dunque senza effetto joule, comunque viene dissipato nei veicoli ad idrogeno.
Esistono anche altre tipologie di veicoli ad idrogeno che non sfruttano la tecnologia fuel cell ma utilizzano l'idrogeno come un vero e proprio combustibile all'interno di motori a pistoni adattati. Ma si tratta di tecnologie di difficile gestione ed estremamente rare.

La rete di rifornimento

E per quanto riguarda le stazioni di rifornimento per l'idrogeno? Contrariamente all'infrastruttura di ricarica per veicoli a batteria, in crescita esponenziale nel nostro Paese perché di semplice realizzazione in ogni posto in cui sia possibile portare la rete elettrica, in Italia a oggi sono solo due le stazioni ad idrogeno effettivamente realizzate: una a Bolzano, storica, e una Mestre, realizzata nel 2022 da Eni in collaborazione con Toyota. Ma esiste un progetto finanziato con 320 milioni dei fondi PNRR dedicati ai carburanti alternativi che prevede la realizzazione di altre 36 stazioni per il rifornimento di idrogeno. I progetti presentati dall'industria competente al MIT, a marzo 2023, vedono un valore collettivo di poco superiore ai 103 milioni di euro e sono per lo più previsti sulla A22 e la A4 Torino-Trieste, sui corridoi TEN-T, e ne pressi delle cosiddette hydrogen valleys del nostro Paese, ovvero dove si vorrebbe sperimentare il trasporto ferroviario a idrogeno (Valcamonica, Sicilia e nei pressi di Terni, in Umbria). Peccato che, come da termini del PNRR, il 40% delle risorse siano da destinare per il Sud Italia, ma dei progetti presentati a primavera 2023 solo 5 su 36 sono posizionate nelle regioni del Meridione; e che dei 320 milioni a disposizione solo 103 siano stati richiesti per gli investimenti. Inoltre tutte le stazioni, sulla base della normativa europea 2014/94/Ue dovranno essere alimentate esclusivamente con idrogeno verde – che ricordiamo essere solo il 4% dell'idrogeno prodotto a livello globale – e modulate su una pressione di erogazione del carburante a 350 bar per i veicoli leggeri e a 700 bar per i veicoli commerciali.

Sarebbe possibile utilizzare delle infrastrutture già esistenti, come vecchie pompe di benzina riconvertite, per sviluppare stazioni di rifornimento a idrogeno? La riconversione dei benzinai non è impossibile, ma prevede dei costi di sviluppo e delle attività di riconversione strutturali notevoli. A causa delle le caratteristiche chimiche dell'idrogeno, serbatoi, pompe, dispenser e tutto il sistema di controllo e sicurezza devono essere sostituiti con tecnologia specifica e a norma di legge, come – solo a titolo di esempio – compressori per la pressurizzazione dell'idrogeno. Inoltre, va ripensata la logistica di rifornimento ed effettuato un addestramento del personale. Insomma, un investimento notevole.

Funzionamento ed efficienza di una stazione ad idrogeno

È possibile prendere in considerazione uno schema semplificato del funzionamento di una stazione ad idrogeno, con l'obiettivo di calcolare il tasso di efficienza di un sistema fuel cell in rapporto all'efficienza di un sistema puramente elettrico. Una stazione a idrogeno è provvista di serbatoi per lo stoccaggio, principalmente realizzati con materiali che garantiscano sicurezza, resistenza meccanica e integrità strutturale, come l'acciaio legato che contiene leghe di nichel o cromo funzionali con le alte pressioni. Questo perchè l'idrogeno è una molecola estremamente corrosiva, che causa fenomeni di fragilità - un fenomeno chiamato appunto "fragilizzazione dell'idrogeno" - a contatto con molti materiali metallici. I serbatoi delle stazioni di rifornimento vengono cadenzialmente riforniti principalmente tramite trasporto su gomma con camion cisterna o container speciali ad alta pressione (tra le 350 e le 700 bar) – se l'idrogeno viene trasportato come GCH, ovvero gas compresso – o a bassissima temperatura (circa -253C°) se trasportato sotto forma di liquido criogenico (LH2). Il processo di rifornimento avviene solo a seguito dell'avvio di tutte le misure di sicurezza fondamentali, inclusi i controlli per evitare eventuali fughe di idrogeno e il monitoraggio di tutte le condizioni operative. Le misure di sicurezza all'interno di una stazione di rifornimento a idrogeno sono estremamente severe a causa delle alte pressioni coinvolte e dell'instabilità della molecola, che rende l'idrogeno altamente infiammabile. Senza contare la quantità di energia necessaria al mantenimento costante delle pressioni coinvolte. A questo punto il veicolo fuel cell viene collegato alla stazione di rifornimento tramite l'apposito connettore e viene avviata l'erogazione dell'idrogeno, che deve sempre rispettare i livelli di pressione controllata previsti dalla normativa. Una volta concluso il rifornimento il dispenser viene scollegato e il veicolo può ripartire.

Tecnologie a confronto

Un sistema a idrogeno prevede un numero elevato di processi che, come si diceva all'inizio, comportano una serie di perdite di energia a scapito dell'efficienza complessiva. Si parte dalla produzione del vettore idrogeno tramite elettrolisi, la cui efficienza si attesta tra il 60 e l'80%. Ciò significa che basando su 100 le unità di energia verde di partenza, saranno, in media, circa 75 le unità di energia potenziali "stoccate" nel vettore idrogeno. Il quale dovrà essere compresso o liquefatto per poi essere trasportato su gomma con veicoli a combustione interna, il che comporta un ulteriore impiego di energia (l'efficienza alla ruota di un veicolo a combustione si attesta tra il 15 e il 17%, (senza entrare nel dettaglio di calcoli più complessi). Tale processo comporta un'ulteriore perdita di energia, portando l'efficienza finale a circa il 60-65%. Una volta erogato all'interno delle celle combustibili del veicolo, l'idrogeno deve essere riconvertito in energia elettrica perché sia utilizzabile dal motore elettrico. Le tecnologie fuel cell, il cui funzionamento è stato schematizzato sopra, tendono ad avere un'efficienza variabile tra il 40 e il 65% in base alla tipologia e al modello. La trasmissione al motore elettrico dell'energia, infine, è estremamente efficiente, spesso superiore al 93%. Dunque complessivamente si potrebbe valutare l'efficienza totale di un veicolo ad idrogeno intorno al 25-40%. Il confronto con un sistema full electric è presto fatto. Dal momento della produzione, affinché l'energia arrivi a tutte le colonnine di ricarica, è necessario un sistema di distribuzione che è la stessa rete elettrica utilizzata per l'alimentazione energetica di tutti i sistemi della vita quotidiana. L'efficienza media di tale rete si attesta sul 90%, ma va ricordato che non è stata considerata nella valutazione sull'efficienza del sistema idrogeno l'energia utilizzata per il trasporto su gomma. Dal connettore di ricarica alla batteria al litio, l'efficienza varia in base a diversi fattori: se la colonnina è in AC (con più dispersione) o in DC (con meno dispersione), la potenza, l'efficienza del charger. In ogni caso l'efficienza del processo si attesta intorno al 90-95%. Perché il motore elettrico - del tutto simile a quello utilizzato nei veicoli a idrogeno - venga alimentato, l'energia deve ora passare dalla batteria, dove è stoccata, al powertrain del veicolo. Questo processo di erogazione di potenza ha un'efficienza di circa il 85-95%, facendo sì che quasi tutta l'energia stoccata venga utilizzata per muovere il veicolo. Nel complesso, quindi, l'efficienza totale è da riscontrare in un range che va dal 75% per i veicoli più datati al 90% per i veicoli più performanti.

RISULTA DIFFICILE CONSIDERARE OGGI L'IDROGENO COME UNA VALIDA ALTERNATIVA ALL'ENERGIA ELETTRICA NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA DEI TRASPORTI. I PROCESSI NECESSARI ALL'ELETTROLISI SONO INFATTI COMPLESSI E RICHIEDONO UN'IMPORTANTE DISPERSIONE ENERGETICA

FastWay azzera la range anxiety a Crema

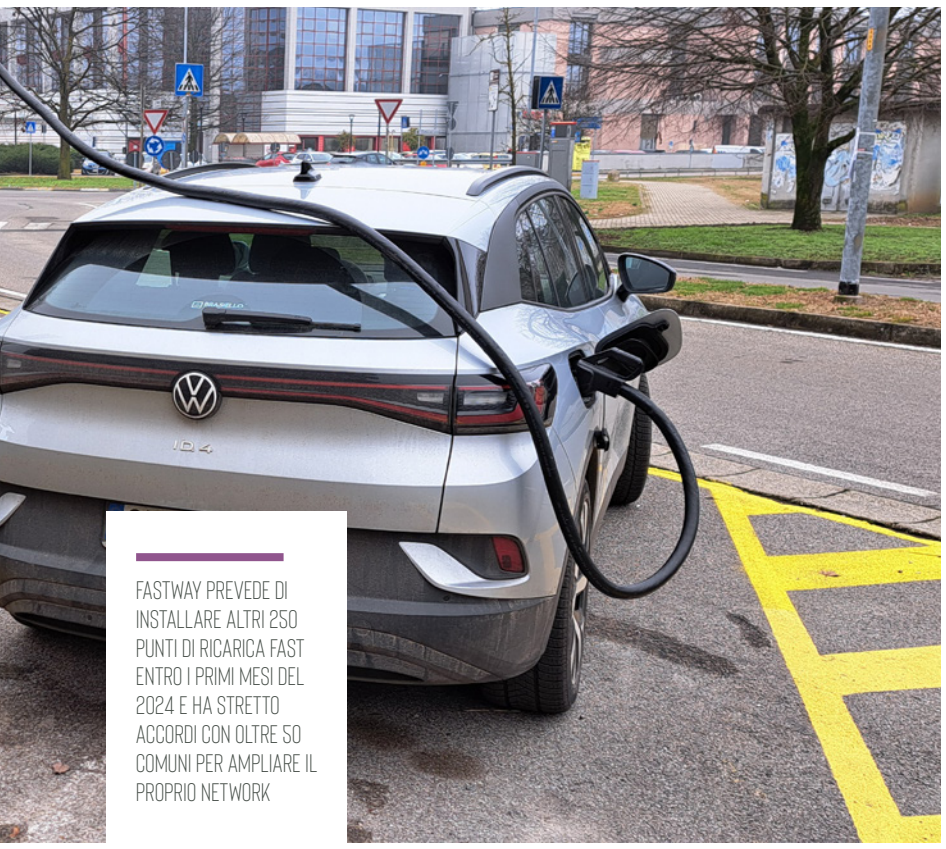
IL CPO HA REALIZZATO UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA CON TRE STAZIONI FAST DA 120 KW PRESSO IL COMUNE IN PROVINCIA DI CREMONA, ASSICURANDO IL RIFORNIMENTO ENERGETICO IN TEMPI BREVI PRESSO POINT OF INTEREST STRATEGICI IN PROSSIMITÀ DI CENTRI COMMERCIALI E STRUTTURE SANITARIE

FastWay ha inaugurato tre stazioni fast a Crema (in provincia di Cremona). Le nuove colonnine offrono un doppio punto di ricarica, quindi 6 in totale, con potenza fino a 120 kW e connettore CCS 2. Le tre infrastrutture cremasche sono state posizionate in maniera strategica. Quella situata in via Pavese è a pochi passi dal centro commerciale Gran Rondò, divenuto negli anni punto di riferimento del territorio cremasco e del bacino circostante grazie alla presenza di un ipermercato a insegna Ipercoop e di 34 punti vendita. Un'altra colonnina è stata attivata in via Crespi, all'incrocio con via Capergnanica, in prossimità dell'Asst di Crema. Infine, una terza colonnina è stata installata in via Rossignoli 2 nelle vicinanze dell'ASD Golf Crema Resort. FastWay offre così una soluzione capillare, rapida ed efficiente per tutti i cittadini e turisti proprietari di veicoli elettrici, permettendo di portare lo stato di carica degli attuali Bev long range dal 20% all'80% in soli 30 minuti.
Paolo Esposto, founder di FastWay, ha commentato: «Siamo felici di annunciare l'attivazione di queste tre nuove colonnine ultrafast a Crema, operazione che fa parte della nostra più ampia strategia di elettrificare il corridoio "Lombardia Est" nell'area di Milano-Bergamo-Brescia-Cremona per consentire a tutti i guidatori elettrici di spostarsi e ricaricare rapidamente in territori finora carenti di stazioni di ricarica veloce. Ringraziamo quindi l'amministrazione cremasca con cui abbiamo instaurato una proficua collaborazione che ci ha permesso di completare il progetto in città in tempi rapidissimi». L'assessore all'Ambiente e Mobilità Franco Bordo ha aggiunto: «Il Comune di Crema sostiene convintamente tutte le iniziative, pubbliche e private, utili a rafforzare la mobilità dolce e sostenibile. Siamo convinti che soltanto promovendo una pluralità di azioni all'interno di un quadro coerente e articolato che affianca l'introduzione di misure di sostegno alla mobilità elettrica privata, la predisposizione di servizi pubblici, l'implementazione di mezzi di trasporto pubblici elettrici, lo sviluppo del car sharing, si possano ottenere risultati apprezzabili in questo ambito. Le tre nuove colonnine ultra-fast, installate da FastWay, che ci portano ad un totale di 28 stazioni di ricarica elettrica sul nostro territorio comunale, vanno proprio in questa direzione di marcia, portando Crema ai vertici nazionali per la diffusione di questo tipo di infrastrutture in rapporto al numero di abitanti». Per garantire una soluzione di ricarica in grado di effettuare il rifornimento energetico in tempi contenuti evitando l'impiego di cabine di media potenza, Fastway ha scelto colonnine in DC modulari da 120 kW che consentono di aumentare successivamente la potenza in modo soddisfare eventuali esigenze future in base al traffico della stazione. La colonnina è provvista di monitor Lcd da 28 pollici, completamente personalizzabile e in grado di trasformarsi anche in uno strumento di advertising promozionale. Inoltre, la colonnina supporta la funzione Dynamic load balancing per ottimizzare la potenza in presenza di più stazioni di ricarica. FastWay ha annunciato di aver installato nel primo anno di attività 80 punti di ricarica fast e ultrafast in tutto il Nord Italia, creando corridoi che consentono agli e-driver di spostarsi anche per lunghe distanze ricaricando in tempi brevi. La società ha stretto importanti collaborazioni con numerose Pubbliche Amministrazioni italiane, siglando accordi con oltre 50 Comuni, tra cui Milano, Genova, Novara, Vicenza, Biella, Asti e Gorizia. Quest'ultimo Comune, tramite avviso pubblico, ha selezionato FastWay come primo operatore per gestire il

Gli ev-charger impiegati da FastWay a Crema consentono, grazie a una potenza di 120 kW, di ricaricare il veicolo in tempi brevi evitando l'impiego di cabine di media potenza

L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

Progetto: FastWay
Ev-Charger utilizzati: 3 colonnine MaxiCharger in DC da 120 kW
Punti di ricarica disponibili: 2 per ogni stazione (6 in totale)



FASTWAY PREVEDE DI INSTALLARE ALTRI 250 PUNTI DI RICARICA FAST ENTRO I PRIMI MESI DEL 2024 E HA STRETTO ACCORDI CON OLTRE 50 COMUNI PER AMPLIARE IL PROPRIO NETWORK

LE COLONNINE IN DC IMPIEGATE DA FASTWAY PRESENTANO UN AMPIO MONITOR LCD CHE PUÒ ESSERE UTILIZZATO PER VEICOLARE MESSAGGI PUBBLICITARI O COMUNICAZIONI UTILI PER I CITTADINI

servizio di ricarica in città. Inoltre il Cpo ha siglato delle partnership per la realizzazione di stazioni di ricarica in parcheggi a uso pubblico presso strutture private, occupandosi di ogni fase del processo, dalla progettazione alla gestione. Entro i primi mesi del 2024 si prevede l'installazione di altri 250 punti di ricarica veloce. Carlo Mereu, co-founder di FastWay, ha dichiarato: «Fedeli al nostro mantra aziendale "velocità oltre la ricarica", abbiamo dato vita celermente a una vasta rete fast charging, che verrà ampliata ulteriormente nei primi mesi dell'anno con 250 nuovi punti, dimostrando il nostro continuo impegno nel fornire soluzioni di ricarica sempre più avanzate e accessibili e posizionandoci come uno dei principali Charge Point Operator indipendenti in Italia nella ricarica in alta potenza». Il Cpo ha inoltre di recente ufficializzato l'ingresso di Gianluca Comin come presidente del consiglio di amministrazione. Comin, fondatore di Comin & Partners, una delle maggiori realtà di consulenza strategica nella comunicazione e nelle relazioni istituzionali in Italia, con un'esperienza decennale esperienza nel settore energetico.

Installazioni: come vincere una corsa a ostacoli

LUNGAGGINI BUROCRATICHE, LENTEZZA NEL COLLEGAMENTO ALLA RETE E SOPRATTUTTO UNA GESTIONE NON UNIFORME DELLE PRATICHE SONO TRA LE CRITICITÀ PIÙ SENTITE DAI CPO IMPEGNATI A ESPANDERE I RISPETTIVI NETWORK DI RICARICA SUL TERRITORIO EUROPEO. GRAZIE A UN SONDAGGIO CONDOTTO DALLA TASK FORCE 1 DEL SUSTAINABLE TRANSPORT FORUM È STATO POSSIBILE STILARE UNA SERIE DI BEST PRACTICE PER AGEVOLARE LA TRANSIZIONE ELETTRICA E LO SVILUPPO DELLA RICARICA PUBBLICA NEL VECCHIO CONTINENTE

"Best practices guide for permitting and grid connection procedures for recharging infrastructure" è il titolo del report elaborato dalla Task Force 1 del Sustainable Transport Forum con l'obiettivo di identificare delle procedure standard volte a semplificare a livello europeo l'installazione a l'attivazione di stazioni di ricarica. Come ormai noto, infatti, sono molteplici le difficoltà che i Cpo devono affrontare nella procedura dedicata alla realizzazione di un'infrastruttura ad accesso pubblico, incappando spesso in pesanti ritardi che influiscono sia sul ritorno dell'investimento, sia sull'opportunità di accelerare la transizione elettrica. Tra le principali criticità emerse dal survey si passa dai lunghi processi che coinvolgono molte diverse amministrazioni, al rispetto di una moltitudine di differenze di regolamenti locali che comportanto costi e ritardi aggiuntivi. I partecipanti al sondaggio hanno anche messo in evidenza una mancanza di conoscenza tecnica delle pubbliche amministrazioni e una mancanza complessiva di risorse per affrontare il numero crescente di richieste. In relazione alla procedura di connessione della rete, le problematiche più frequenti riguardano la mancanza di capacità della griglia, la mancanza di definizione delle priorità da parte dei Dso nel gestire le richieste di connessione della rete, la mancanza di tecnici qualificati, oltre alla poca trasparenza sullo stato di una richiesta di connessione alla griglia. L'indagine – pubblicata a fine 2023 e condotta nel secondo semestre del 2021 – ha coinvolto 14 autorità pubbliche locali, regionali e nazionali, 11 stakeholder privati (partecipanti al mercato come Cpo), società di approvvigionamento elettrico, case automobilistiche ed esperti del settore. Da un lato, alle autorità pubbliche è stato chiesto di fornire informazioni sulle loro procedure di autorizzazione per l'installazione di stazioni di ricarica. Mentre gli operatori del sistema di distribuzione (Dso) e gli operatori del sistema di trasmissione (Tso) sono stati interpellati sulle procedure di connessione alla rete. Ai Cpo è invece stato chiesto di identificare i problemi che hanno riscontrato in relazione alle procedure di permitting e di connessione della rete per ricaricare

l'infrastruttura, con l'obiettivo di stilare delle best practice valide a livello europeo.

Cosa non va

Una diffusa e marcata mancanza di trasparenza sui tempi è stato il problema più rilevante identificato dagli intervistati, insieme alle lungaggini delle procedure amministrative. Questi problemi derivano principalmente dalla mancanza di un quadro specifico e chiaro e dalla mancanza di uniformità dei processi di attivazione tra le diverse autorità pubbliche, fattore che determina lunghi tempi di approvazione. A questo si aggiungono colli di bottiglia provocati dalle procedure di connessione della griglia: anche in questo caso la tempistica è stata considerata il problema più impattante, seguito dalla poca chiarezza per quanto riguarda le procedure di domanda da parte delle autorità competenti che valutano le autorizzazioni. I risultati del sondaggio suggeriscono quattro principali criticità più urgenti da risolvere. Al primo posto l'implementazione di tempistiche chiaramente definite e procedure standard, insieme alla carenza di personale esperto e con capacità tecniche da parte delle autorità pubbliche (a livello locale o regionale) e presso i Dso. Questo ritarda i processi di connessione e aumenta i costi della procedura. A seguire la mancanza di trasparenza sui costi, sia per le commissioni di procedura di autorizzazione, in quanto variano notevolmente tra le autorità locali in cui alcuni includono, ad esempio, le commissioni di autorizzazione di parcheggio e per la procedura di connessione a griglia, che a volte include diversi elementi variabili come commissioni di rete, studi sulla capacità della rete e altri costi che non consentono alcuna prevedibilità sull'investimento totale. Al terzo posto la scarsa cooperazione tra autorità pubbliche e Dso per accelerare la connessione dei punti di ricarica alla griglia. Infine la scarsa pianificazione congiunta tra autorità pubbliche, Cpo e Dso per la riduzione delle esigenze: questo di fatto impedisce che la realizzazione di infrastrutture di ricarica vada di pari passo con la pianificazione urbana, lo sviluppo della mobilità e la gestione della rete elettrica.

L'importanza della PA

Le autorità pubbliche a tutti i livelli di governance svolgono un ruolo significativo nello sviluppo di questo mercato. Regolando le loro procedure di concessione o licenza, procedure di approvvigionamento pubblico o procedure di assegnazione della sovvenzione, le autorità pubbliche possono aiutare a modellare gli sviluppi del mercato in diverse aree. Il supporto pubblico per l'installazione di punti di ricarica rimane necessario in molti casi. Le autorità dovranno pianificare correttamente questi lavori, stipulando al contempo i giusti requisiti minimi e gli standard di servizio che consentano la concorrenza del mercato, un'esperienza da par-

11 LINEE GUIDA PER AGEVOLARE IL PERMITTING

1 Tutte le procedure per il processo di autorizzazione richiesto per impostare l'infrastruttura di ricarica dovrebbero avere tempistiche il più brevi possibile, insieme ai dettagli su quando possono essere estese e in quali condizioni. Ciò porterebbe chiarezza e prevedibilità al processo di permitting.

2 Le autorità pubbliche locali dovrebbero essere formate con il supporto tecnico dagli Stati membri come parte dei quadri politici nazionali definiti ai sensi dell'AFIR, per mettere in atto procedure semplificate per i processi di allacciamento alla griglia necessari per lo sviluppo dell' infrastruttura. Rafforzare la capacità amministrativa, armonizzare i quadri legali e lo scambio di best practice pertinenti dovrebbero far parte di questo supporto tecnico.

3 Al fine di accelerare e semplificare la procedura di autorizzazione, le autorità locali sono incoraggiate a selezionare un numero specifico di posizioni adeguate per la loro infrastruttura di ricarica e per introdurre un processo di pre-approvazione che può contemporaneamente aiutare a ridurre i ritardi.

4 Quando possibile, le autorità pubbliche dovrebbero stabilire procedure di applicazione standardizzate per l'intero processo amministrativo, insieme alle specifiche online che identificano la documentazione necessaria. Ciò dovrebbe essere stabilito a livello di stato membro, sulla base di linee guida emesse a livello europeo.

5 Con il sostegno delle autorità nazionali, le autorità locali sono incoraggiate a stabilire un approccio "one stop shop" per sostenere il processo di autorizzazione (considerando i vantaggi della concentrazione di competenze tecnologiche, ambientali e legali), per ridurre al minimo il numero di autorità coinvolte, per massimizzare l'efficienza e facilitare l'autorizzazione.

6 Durante il processo di concessione di autorizzazioni per la distribuzione delle infrastrutture di ricarica, le autorità pubbliche dovrebbero stabilire canali di comunicazione diretti con i Cpo e fornire informazioni complete e trasparenti in merito a tutti i requisiti e criteri di valutazione, compresi i meccanismi di reclamo.

7 Quando possibile, le autorità locali dovrebbero adottare liste di controllo della valutazione per aiutare le società private e i Cpo a comprendere meglio i criteri alla base della valutazione di una procedura di autorizzazione di autorizzazione, garantendo così prevedibilità e un processo semplificato.

8 Per semplificare la procedura e sostituire l'utilizzo della carta, i processi di concessione di autorizzazioni completamente digitali e la comunicazione elettronica dovrebbero essere prioritarie. L'accesso online a dati pertinenti, come i moduli di domanda per ambientali, costruzione e altri permessi, insieme ai dettagli sulle commissioni associate, dovrebbe essere facilmente disponibile. Ciò comporterebbe importanti risparmi di tempo e risorse.

9 Gli Stati membri devono impostare un punto di contatto incaricato di monitorare regolarmente i principali colli di bottiglia nelle procedure di autorizzazione e affrontare le questioni riscontrate da autorità pubbliche e Cpo durante lo spiegamento delle infrastrutture di ricarica.

10 Le commissioni dovrebbero essere armonizzate il più possibile, in particolare alle giurisdizioni vicine, e comunque rispettare l'autonomia delle autorità locali nell'impostazione di tali commissioni. Queste dovrebbero anche essere chiare fin dall'inizio della procedura di permesso.

11 Per promuovere l'adozione di tecnologie e soluzioni innovative, anche per l'accessibilità dell'infrastruttura di ricarica da parte di gruppi vulnerabili e persone con disabilità, le autorità pubbliche dovrebbero consentire l'aggiornamento delle specifiche tecnologiche all'interno delle domande di autorizzazione. Questo garantisce che l'infrastruttura di ricarica sia a prova di futuro.

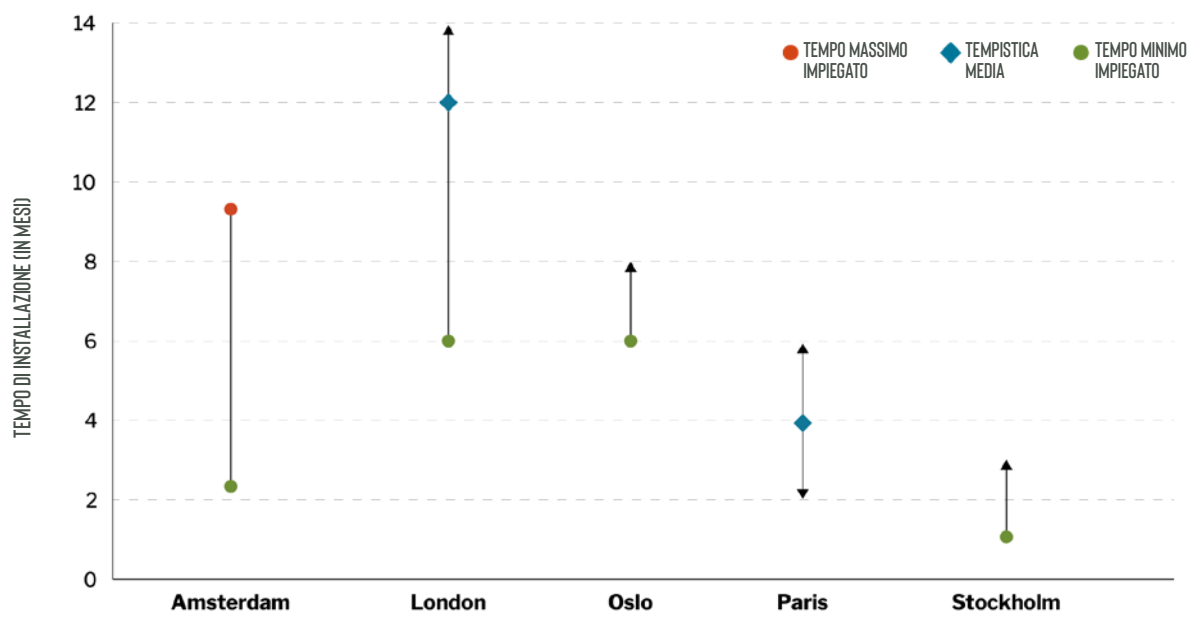
A LIVELLO EUROPEO CI SONO PARECCHIE DISCREPANZE IN MERITO AI TEMPI DI REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA. QUESTO È UN PROBLEMA MOLTO SENTITO DAI CPO CHE OPERANO A LIVELLO INTERNAZIONALE: IL RISCHIO È QUELLO DI UNO SVILUPPO POCO OMOGENEO DELLA RETE

te dell'utente positiva e che evitino il blocco di specifiche soluzioni tecnologiche. Pianificazione e autorizzazione sono anche fattori cruciali che influenzano la velocità complessiva e la portata del lancio delle infrastrutture: spesso i Cpo devono confrontarsi con infrastrutture inadeguate. Il tempo necessario per ottenere i permessi per installare l'infrastruttura può variare in base alla posizione, in particolare per le connessioni della griglia. Le procedure di concessione possono essere un ulteriore vincolo: le licenze, le concessioni e i processi di approvvigionamento pubblico per la ricarica spesso favoriscono solo società di grandi dimensioni (investimenti per concessioni su larga scala). Questo in alcuni Paesi europei incide anche sulle pratiche di concessione (in particolare per le aree urbane), in cui una mancanza di trasparenza e concorrenza nella procedura di premiazione e una durata inappropriata delle concessioni sono stati identificati come i problemi più urgenti. Le autorità pubbliche devono anche considerare come allocare in un modo ottimale gli spazi a disposizione. L'implementazione della ricarica e dell'infrastruttura di rifornimento deve essere considerata parte della pianificazione complessiva della mobilità urbana sostenibile. Se queste procedure vengono eseguite correttamente, le autorità pubbliche si troveranno in una posizione privilegiata per stimolare e accelerare la transizione, con considerevoli benefici in termini di costi, di efficientamento energetico ed efficienza della rete. Soluzioni interoperabili e user friendly con elevati standard qualitativi in termini di affidabilità sono fondamentali, soprattutto in questa fase embrionale della transizione elettrica: è importante imparare dall'esperienza, evitare errori e mettere in atto le pratiche che hanno dimostrato di avere successo. Il coinvolgimento degli enti locali nella ricerca e nei progetti finanziati dall'UE attraverso la piattaforma Horizon Europe, insieme a partner tecnici e scientifici, può supportare al meglio questo scambio e la condivisione di pratiche positive.

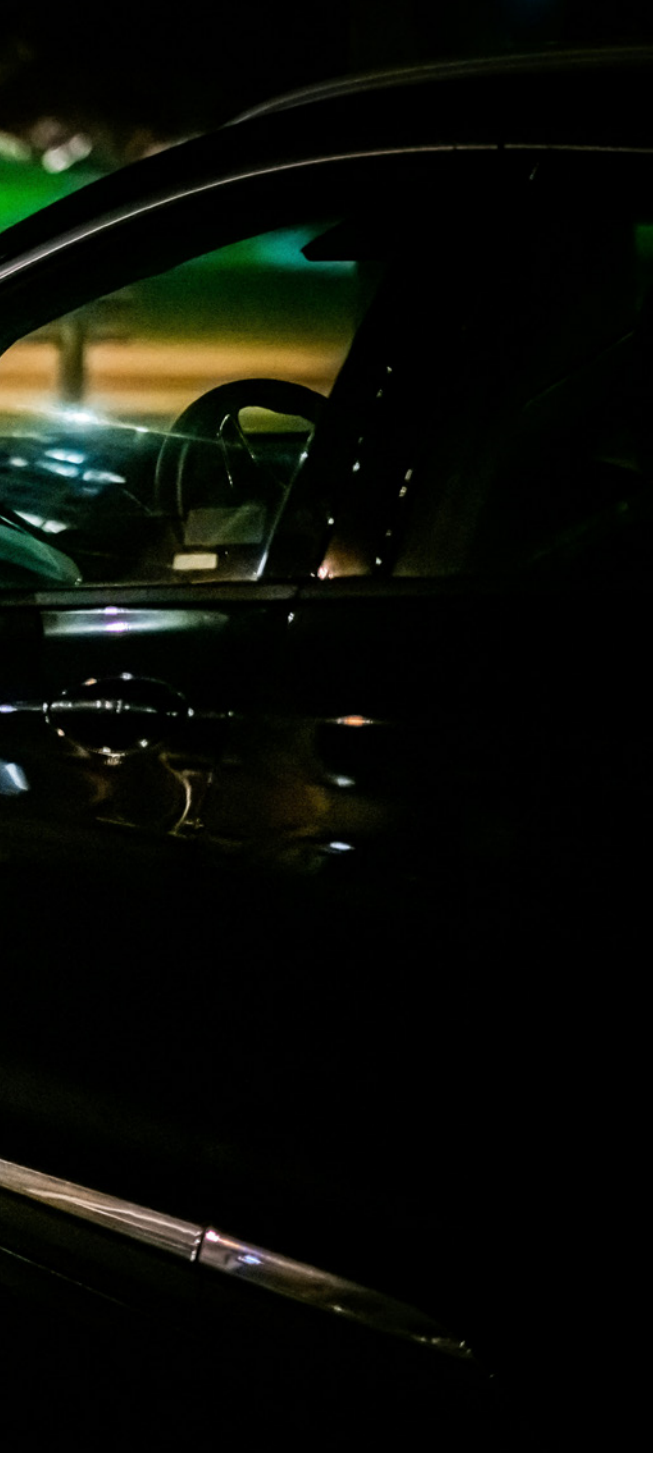
Capitali UE a confronto

L'indagine dedicata agli enti pubblici ha ricevuto una stragrande maggioranza di risposte da parte degli enti locali: su 14 intervistati, 10 sono città e Comuni, tre sono enti regionali e solo una è un'autorità nazionale (ministeri dei trasporti, agenzie). Per l'Italia sono state prese in esame Firenze e Roma. Dalle risposte delle autorità pubbliche, la maggior parte di esse ha due procedure distinte per ottenere un permesso per costruire un punto di ricarica e allacciare questo punto di ricarica alla griglia. Mentre il permesso di costruzione è generalmente concesso dall'autorità locale (in relazione all'occupazione dello spazio pubblico), la connessione della griglia è principalmente una competenza dell'operatore della rete nazionale. L'intero processo, dall'applicazione alla costruzione di un punto di ricarica al suo funzionamento, di solito dura da 2 a 6 mesi ma ha una validità illimitata oppure molto prolungata nel tempo. Richiede una documentazione sulle dimensioni e sulle criticità previste della costruzione delle installazioni, sugli accordi o sulle certificazioni richieste dalle autorità. Un sondaggio condotto dall'International Council on Clean Transportation (ICCT), prendendo come campione un gruppo selezionato di città (Amsterdam, Londra, Oslo, Parigi e Stoccolma) dove era necessario installare una colonnina in AC, ha rivelato che le tempistiche variavano da 1 mese minimo (Stoccolma) fino a 14 mesi (Londra). Queste discrepanze rallentano notevolmente il lavoro dei Cpo e possono ostacolare lo sviluppo della mobilità elettrica in Europa, causando anche un dispiegamento irregolare delle infrastrutture di ricarica nel continente.

TEMPO NECESSARIO PER INSTALLARE UNA STAZIONE DI RICARICA REGOLARE CA IN CITTÀ SELEZIONATE



FONTE: ICCT, 2021



8 LINEE GUIDA PER AGEVOLARE L'ALLACCIAMENTO ALLA RETE

1 Le autorità nazionali, regionali e municipali dovrebbero coordinarsi con i Dso per implementare la pianificazione della rete a lungo termine e stimolare gli investimenti della rete che tengono conto degli attuali e futuri requisiti per l'attivazione della stazione. Il processo dovrebbe essere allineato con i piani di mobilità urbana sostenibile delle città. Ciò consentirà la pianificazione e la costruzione della rete lungimiranti a breve, medio e lungo periodo.
2 I Dso dovrebbero fornire informazioni pubbliche sulle capacità della rete, come le mappe di capacità di hosting per luoghi ottimali. Questo faciliterebbe il processo di connessione della rete poiché ridurrebbe il numero di richieste che potrebbero non essere fattibili.
3 I Dso devono applicare una procedura trasparente e digitale per le applicazioni di connessione alla rete per accelerare il processo. La creazione di portali digitali, insieme allo scambio di dati automatizzato verso autorità e Cpo locali e regionali, contribuirà anche a ridurre le tempistiche di connessione della rete e quindi a ridurre i costi.
4 Le autorità nazionali dovrebbero definire le regole armonizzate per le procedure di connessione della griglia con particolare attenzione alla definizione di scadenze chiare e rigorose, in cui il Dso dovrebbe fornire tempi minimi di connessione per i richiedenti e garantire che siano soddisfatte.
Secondo una recente serie di raccomandazioni da ChargeUp Europe, queste tempistiche non dovrebbero essere più lunghe di 12 settimane per le richieste di alimentazione al di sotto di 100 kW e non dovrebbero superare i 6 mesi per le richieste di alimentazione tra 100 kW e 350 kW; oppure gli 8 mesi per richieste di alimentazione superiori a 350 kW.
5 Le autorità pubbliche dovrebbero coordinarsi con Cpo e Dso per definire ruoli chiari e dovrebbero cooperare durante l'attuazione di qualsiasi regola e procedure applicabili per le connessioni della rete. Oltre a questo coordinamento, l'esistenza di procedure standardizzate, insieme alla digitalizzazione delle procedure di connessione della griglia, ridurrebbe l'onere amministrativo del processo.
6 Le autorità locali e i Dso dovrebbero essere incoraggiati a comunicare, per regolare altre esigenze di costruzione della rete alla connessione delle stazioni di ricarica per facilitare il processo di autorizzazione e connessione. Ciò garantirebbe anche la prevedibilità delle procedure di connessione della rete.
7 Per le connessioni alla rete, quando non viene analizzato alcun impatto ambientale o sociale avverso significativo, sia le autorità pubbliche sia i Dso dovrebbero mettere in campo procedure semplificate e seguire una procedura di notificazione semplice.
8 I Dso dovrebbero fornire informazioni sulle contingenze della griglia e i colli di bottiglia in anticipo, per garantire che le strategie dei Cpo e delle autorità pubbliche per lo spiegamento dei punti di ricarica siano allineate con la capacità del Dso di fornire connessioni adeguate senza la necessità di costosi interventi.
Inoltre, dovrebbero anche consentire la connessione dell'infrastruttura di ricarica prima degli aggiornamenti effettuando accordi flessibili come soluzione a breve termine obbligatoria.

Il punto di vista dei Cpo

Le domande del sondaggio rivolte agli operatori di mercato hanno individuato sei sfide specifiche relative alle procedure di autorizzazione e hanno chiesto di stilare una classifica di priorità tra gli aspetti, in base alla loro importanza, che si presentano come ostacoli per l'installazione e l'attivazione dei punti di ricarica. Pur dando priorità ai problemi, agli ostacoli e ai limiti della procedura di richiesta di autorizzazione, cinque intervistati su sette hanno indicato la "mancanza di trasparenza sui tempi" come il problema più rilevante, oltre alla "complessità della procedura amministrativa". Tre degli intervistati considerano anche altre questioni come le più impattanti: mancanza di un quadro specifico e chiaro e l'assenza di coerenza nei processi tra le diverse autorità, che comporta tempi di approvazione ancora più lunghi.
Per quanto riguarda le criticità, i colli di bottiglia e le limitazioni della procedura di connessione della griglia, la "tempistica della procedura" è stata considerata il problema più rilevante da tre dei sette intervistati. "La mancanza di chiarezza per quanto riguarda la procedura di domanda e/o le autorità competenti che valutano la domanda di autorizzazione" è stata menzionata come la questione più rilevante da uno degli intervistati, mentre "le lungaggini della procedura amministrativa" sono state sottolineate da un altro partecipante.
Tre degli intervistati hanno anche indicato tra i problemi più impattanti procedure di autorizzazione ambigue, mancanza di standardizzazione e costi poco prevedibili.

FONTE: © EUROPEAN UNION, 2023

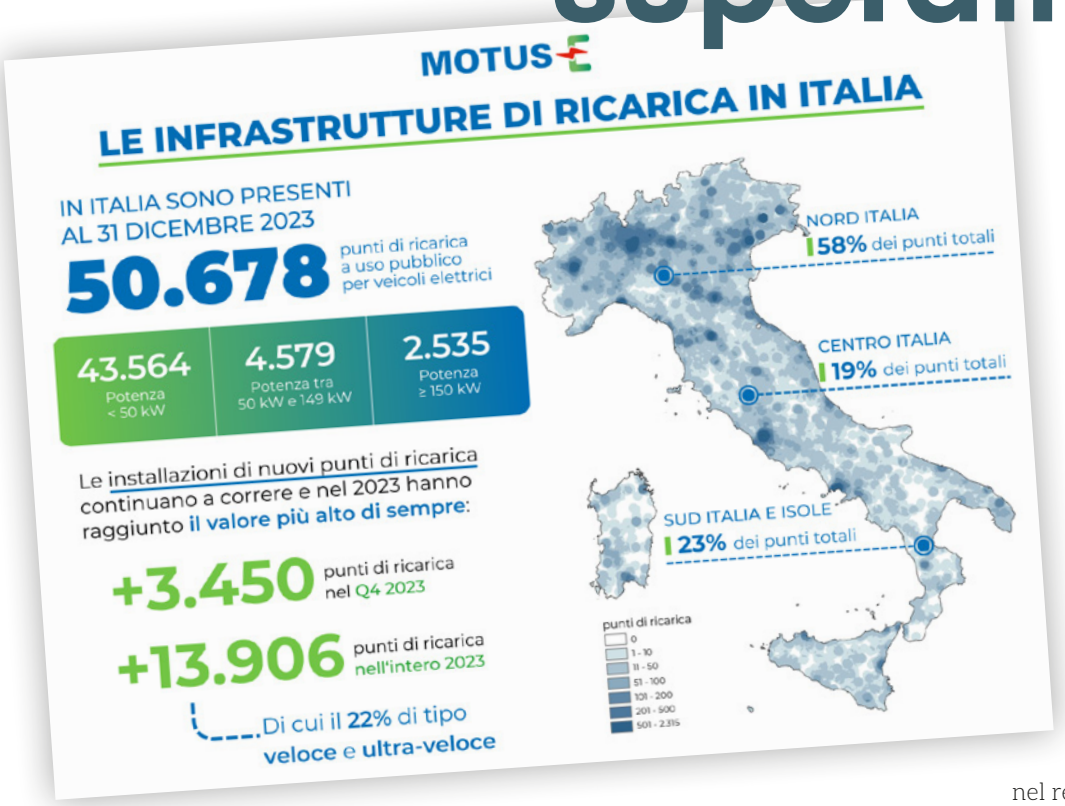
INQUADRA IL QR CODE PER SCARICARE IL REPORT IN VERSIONE INTEGRALE

TEMPI LUNGHI A FIRENZE

Secondo quanto riportato dal sondaggio, per la città di Firenze ai Cpo vengono richieste diverse tipologie di permessi: utilizzo di suolo pubblico, permesso di effettuare scavi, permessi relativi ad aree protette dai beni culturali (ove necessario) e permessi per la connessione alla rete. I primi due sono di competenza municipale, il terzo della sopraintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Firenze, mentre l'ultimo al distributore di energia di competenza. Dalla PA vengono richiesti i dettagli delle dimensioni del punto di ricarica, il contratto con il fornitore di energia elettrica che dimostri la capacità di connessione alla rete, dettagli su dimensioni, tecniche e materiali delle opere di scavo, oltre a progettazione e render della parte visibile del punto di ricarica. Per il primo e per il terzo permesso sono necessari mediamente 30 giorni, per il secondo circa 60 giorni.

Crescita record: a dicembre superati i 50mila punti di ricarica pubblici

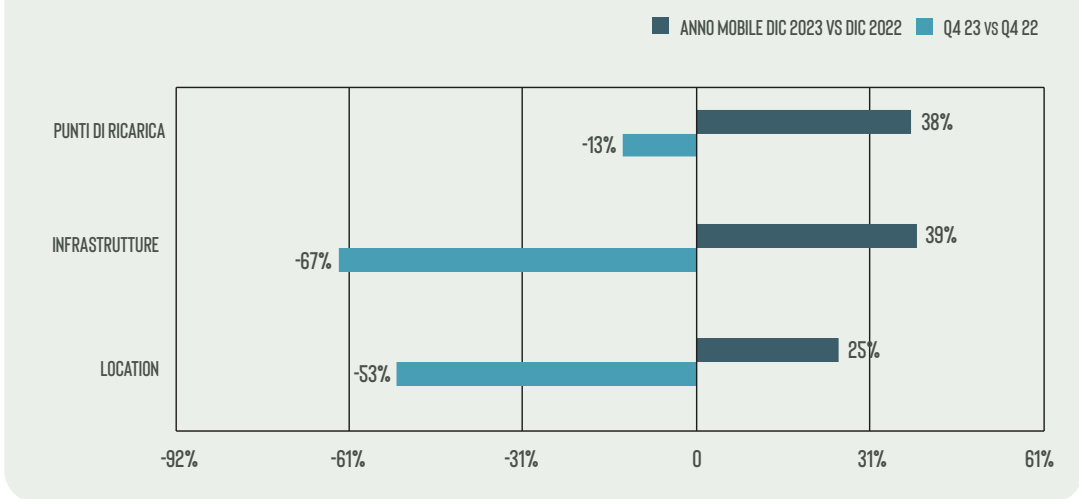
I DATI MOTUS-E FOTOGRAFANO UN 2023 ESTREMAMENTE POSITIVO PER QUANTO RIGUARDA LO SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA PUBBLICA. I CHARGING POINT SONO CRESCIUTI DEL 38% RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE, IL 22% È DI TIPO FAST IN DC E LA CAMPANIA È LA REGIONE CON IL MAGGIOR NUMERO DI NUOVE ATTIVAZIONI



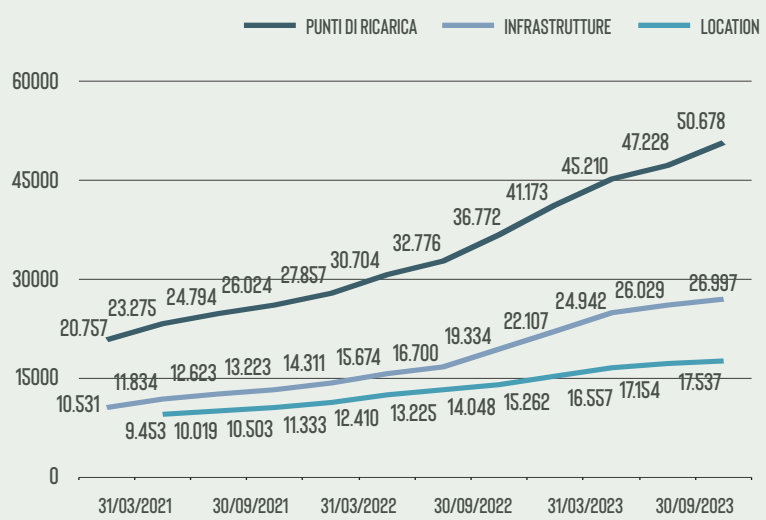
Crescita record per i punti di ricarica ad accesso pubblico in Italia. A dicembre il totale ha raggiunto quota 50.678 segnando una crescita del 38%, pari a 13.906 charging point (di cui 3.450 installati nell'ultimo trimestre), rispetto allo stesso periodo del 2022. Il 2023 ha segnato un primato anche nei confronti dell'anno solare 2022 quando, in totale, erano stati installati 10.748 charging point.

Insieme al numero delle colonnine aumenta anche l'incidenza delle infrastrutture ad alta potenza: il 22% dei punti di ricarica installati nel 2023 è di tipo veloce e ultraveloce in DC. Cresce il peso percentuale del Sud e delle Isole, che ora rappresentano il 23% del totale. Il Centro vale il 19% mentre il Nord copre il 58%. La Lombardia è risultata la Regione con più charging point (9.395), seguita da Piemonte (5.169) e Veneto (4.914). In evidenza la Campania, seconda Regione assoluta per crescita dell'infrastruttura nel 2023, con 2.691 nuovi punti di ricarica installati. Un incremento importante è stato registrato anche relativamente ai punti di ricarica in autostrada, che al 31 dicembre 2023 hanno raggiunto quota 932, di cui il 61% con potenza superiore ai 150 kW, rispetto ai 496 registrati a fine 2022: almeno un'area di servizio autostradale ogni 3 è dotata di infrastrutture. I nuovi strumenti di geolocalizzazione messi a disposizione grazie alla collaborazione tra Motus-E e l'RSE, hanno consentito di inserire nel report anche un'analisi spaziale dei punti di ricarica presenti sul territorio. Emerge che, considerando anche le aree più remote e isolate del Paese, nell'86% del territorio nazionale è presente almeno un punto di ricarica in un raggio di 10 km. Valore che, avvicinandosi alle zone urbanizzate e alle città metropolitane, sale fino a oltre 2mila punti di ricarica nello stesso raggio. «Il lavoro necessario per infrastrutturare il Paese naturalmente non è finito, ma la strada intrapresa è quella giusta e anche nel 2024 assisteremo a un costante miglioramento e ampliamento della rete di ricarica al servizio dei cittadini» ha dichiarato il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso, auspicando che l'impegno degli operatori possa essere coadiuvato da una semplificazione e omogenizzazione degli iter autorizzativi, ancora lunghi e articolati, visto che oggi circa il 18% delle infrastrutture già installate risulta infatti inutilizzabile dagli utenti finali per diverse ragioni. «Per questo - prosegue Naso, «occorre che tutti gli interventi di semplificazione degli iter vengano attuati pienamente dalle amministrazioni locali e che ci sia una più stretta cooperazione tra tutti i soggetti coinvolti. I numeri ci parlano di un'Italia che sa essere al passo coi tempi e che con il pieno utilizzo delle risorse dedicate del PNRR - su cui si attendono aggiornamenti dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica - potrà avvalersi di una rete di ricarica tra le più avanzate d'Europa, aumentando ulteriormente anche la capillarità».

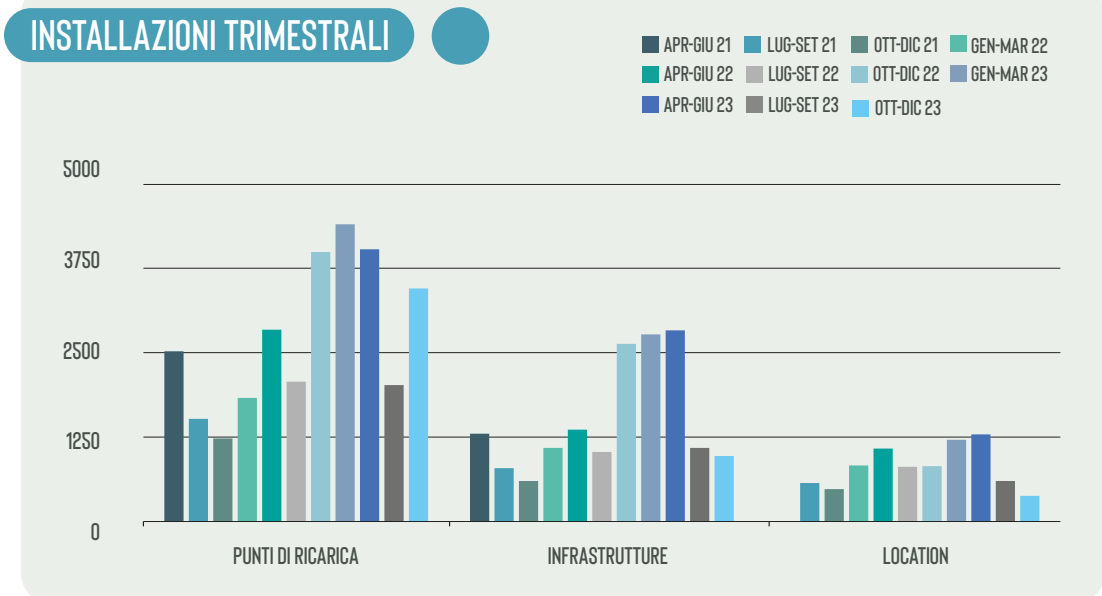
TREND NUOVE INSTALLAZIONI - CONFRONTO ULTIMO TRIMESTRE E ANNO MOBILE



NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE



INSTALLAZIONI TRIMESTRALI



ELABORAZIONI DI E-RICARICA SU DATI MOTUS-E (ULTIMO AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2023)

KEY

THE ENERGY TRANSITION EXPO

5 - 7 MARCH 2025

RIMINI EXPO CENTRE ITALY

25

DRIVING THE ENERGY TRANSITION.

key-expo.com

#climatefriends

Rimini Romagna
Capitale Italiana della Cultura candidata 2026

rimini

Organized by

ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

In collaboration with

Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation

ITA ITALIAN TRADE AGENCY

madeinitaly.gov.it

Simultaneously with

ITALIA SOLARE
Il fotovoltaico è di tutti

Forum Tech

GREEN'UP
La scelta più smart per la smart mobility.

Green'Up è l'innovativa linea Bticino per le stazioni di ricarica elettrica che copre le esigenze di tutti i veicoli.

Scopri di più su **professionisti.bticino.it**

bticino