

# Cpo: chi sono, cosa fanno e come cresceranno ancora

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

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

## Un panorama già affollato e molto competitivo

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

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

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

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

### Opportunità di crescita, soprattutto in DC

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

## ATLANTE

### “VOGLIAMO SFRUTTARE TUTTE LE POTENZIALITÀ DI UNA RICARICA SOSTENIBILE”

Stefano Terranova, Ceo

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



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

### ATLANTE IN NUMERI

#### Punti di ricarica:

5mila stazioni Hpc in Europa entro il 2025

**Potenza delle colonnine:** da 60 a 300 kW

#### Dimensioni delle

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



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

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

### La location "perfetta"

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

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

## ENEL X WAY

### "UNA RETE CAPILLARE E INTEROPERABILE"

Chiara Bronco, Head of Sales

«La strategia di Enel X Way per supportare la crescita e diffusione della mobilità elettrica nel Paese si muove seguendo due direttrici: la capillarità delle installazioni dei punti di ricarica e la diversificazione delle tecnologie. Due processi che si integrano perfettamente, ma che rappresentano due fasi diverse del piano lanciato nel 2017. L'obiettivo



iniziale è stato di creare una rete capillare e resiliente di infrastrutture di ricarica che servisse da spina dorsale per gli utilizzatori di un veicolo elettrici e oggi siamo arrivati a oltre 18mila punti di ricarica attivi lungo tutto lo stivale che, grazie alla seconda fase del Piano, sono stati arricchiti da circa 750 caricatori High Power Charging, con una potenza fino a 350 kW, che garantiscono tempi di ricarica più rapidi. Questo secondo passo lo stiamo realizzando attraverso Ewiva, la joint venture per la mobilità elettrica con Volkswagen, annunciata a dicembre. L'obiettivo è di arrivare a 21mila punti di

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

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



### ENEL X WAY IN NUMERI

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

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

EWIVA

## “RENDERE L'ESPERIENZA DI RICARICA ANCORA PIÙ SEMPLICE, VELOCE E CONFORTEVOLE”

Federico Caleno, Ceo



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

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

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

### EWIVA IN NUMERI

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

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

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

# PERCHÉ SIAMO LA PRIMA GREEN TECH ENERGY COMPANY ITALIANA?

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

SCOPRI TUTTE LE NOSTRE GREEN TECHNOLOGIES PER IL TUO BUSINESS SU [WWW.SORGENIA.IT](http://WWW.SORGENIA.IT)

 **sorgenia**  
YOUR NEXT ENERGY

FREE TO X

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

**Stefano Catolino, Head of E-mobility**



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

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

**FREE TO X IN NUMERI**

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

**GASGAS IN NUMERI**

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

GASGAS

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

**Alessandro Vigilanti, Ceo e co-founder**

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



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



R-EV

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

Alessandro Calò, Ceo e founder

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



siamo noi a gestire la transazione con la controparte. Il nostro obiettivo, in generale, è quello di realizzare la nostra infrastruttura di ricarica, che prevede l'installazione di colonnine in corrente continua da 24 kW a 180 kW. Abbiamo previsto di realizzare circa 3.000 punti di ricarica nel triennio. Entro l'anno in corso vorremmo rag-

giungere almeno 500 punti di ricarica. A questo proposito le criticità più urgenti da risolvere per velocizzare la diffusione dell'e-mobility, sono sicuramente quelle legate all'iter burocratico (come sottolineato anche dall'associazione Motus-E riguardo ai fondi stanziati dal PNRR, [Ndr]). Vorremmo, infatti, si riuscisse ad avere un protocollo prevalentemente con i Comuni, che permetta un'installazione più rapida dell'infrastruttura di ricarica. Al momento, oltre alla firma della convenzione, per ogni colonnina che noi andiamo ad installare, abbiamo una serie di aspetti burocratici che dobbiamo rispettare e questo sicuramente comporta un allungamento dei tempi per la realizzazione della rete».

### R-EV IN NUMERI

**Punti di ricarica attivati a oggi in Italia: 25**

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

**Dimensione delle location:** Comuni fino a 5.000 abitanti: 2 colonnine; Comuni fino a 15.000 abitanti: 5 colonnine; Comuni superiori a 15.000 abitanti: 15/20 colonnine.

Per le aree urbane e metropolitane vengono definiti accordi ad hoc



# AUTEL

POWERING THE PLANET



## MaxiCharger AC Wallbox

7,4 kW | 11 kW | 22 kW

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



## MaxiCharger DC Compact

Max. 47 kW



## MaxiCharger DC Fast

60 kW - 240 kW



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

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