

EWIVA HA DA POCO SUPERATO I 1.000 PUNTI DI RICARICA ATTIVI SUL TERRITORIO ITALIANO E CONTA DI AGGIUNGERNE ALTRI 200 ENTRO FINE DELL'ANNO: «SIAMO CONVINTI CHE SIA NECESSARIO METTERE A DISPOSIZIONE DEGLI E-DRIVER ITALIANI IL PRIMA POSSIBILE UNA RETE SEMPRE PIÙ CAPILLARE DI INFRASTRUTTURE CHE SIANO AFFIDABILI E SEMPLICI DA UTILIZZARE» SPIEGA IL CFO ANNAMARIA BORREGA. LA STRATEGIA DEL CPO PUNTA SU LOCATION RICCHE DI PUNTI DI INTERESSE, MA ANCHE SU STRADE EXTRAURBANE E AUTOSTRADE OFFRENDO SOLUZIONI INNOVATIVE COME IL PLUG&CHARGE. GIÀ ATTIVO SU TUTTA LA RETE



1.200 charging point entro fine anno

Ewiva - Cpo nato dalla joint venture tra Enel X Way e il Gruppo Volkswagen con l'obiettivo di creare in Italia la più grande rete ad alta potenza - ha decisamente bruciato le tappe, raggiungendo quota 280 stazioni realizzate a soli 7 mesi dal lancio commerciale del progetto (avvenuto nel dicembre 2022). «Lo scorso luglio il nostro network contava già circa 950 punti di ricarica installati» conferma Annamaria Borrega, Chief Financial Officer. «Un traguardo importante che ci pone tra i principali Cpo presenti sul territorio italiano che offrono soluzioni di ricarica fast e ultrafast». Obiettivi rilevanti, ottenuti anche grazie alle sempre più numerose e proficue sinergie strette con le Amministrazioni comunali, ma non solo. Ewiva ha investito per garantire un'infrastruttura affidabile e soprattutto attenta alle esigenze degli utenti, scegliendo location particolarmente strategiche dal punto di vista dei Point of Interest e utilizzando colonnine in grado di consentire un'esperienza di ricarica user friendly anche grazie all'impiego di tecnologie come il Plug&Charge.

Che obiettivi vi siete prefissati entro la fine dell'anno in corso?

«Rispetto ai primi 7 mesi di operatività, già agli inizi di settembre abbiamo raggiunto un ulteriore step in termini di espansione con la realizzazione di quasi 300 stazioni, superando i primi 1.000 punti di ricarica installati, una milestone decisamente importante. Entro fine anno contiamo di costruire in totale circa 350 stazioni che ci porteranno a un totale di oltre 1.200 punti di ricarica attivi. Se tutto va come previsto, per l'inizio del 2024 potremmo poi procedere a pieno regime verso il conseguimento di quelli che sono i nostri obiettivi a medio termine, ovvero 3mila punti di ricarica ad alta potenza dislocati su tutto il territorio nazionale entro il 2025. Oltre a impegnarci per aumentare il numero di charging point presenti sul territorio, stiamo lavorando anche per imprimere al processo di elettrificazione una sensibile accelerazione. Questo perché siamo convinti che sia necessario mettere a disposizione degli e-driver italiani il prima possibile una rete sempre più capillare di infrastrutture che siano in primis affidabili e che possano essere usufruite con estrema facilità da chiunque».

In questa prima fase quali sono stati i vostri interlocutori maggiormente strategici?

«Questi risultati sono stati resi possibili soprattutto grazie alla capacità di instaurare rapporti efficaci di collaborazione con una serie di partner, in primis le Amministrazioni comunali, che sono tra le realtà che a oggi risultano tra le più strategiche per il nostro business nell'ottica di sviluppare un rete di infrastrutture che, ovviamente, porta anche una serie di vantaggi molto importanti per le collettività che rappresentano. Non solo per quanto riguarda lo stimolo e il supporto all'elettrificazione dei trasporti nelle aree di loro competenza, ma anche per una serie di servizi aggiuntivi di cui beneficia tutta la popolazione. Perché spesso le location che identifichiamo come appetibili per la nostra rete, come ad esempio i parcheggi ad accesso pubblico, beneficiano di una riqualificazione dell'intera area coinvolta».

Riguardo agli enti locali avete riscontrato una crescente sensibilità nei confronti della transizione elettrica?

«Assolutamente sì, c'è un grande interesse. Da quando abbiamo iniziato a operare sul mercato

abbiamo notato una sempre crescente propensione a lasciarsi coinvolgere in questo processo da parte dei Comuni. A volte è più semplice raggiungere risultati concreti all'interno dei Comuni più piccoli, che magari hanno anche delle procedure burocratiche più snelle rispetto alle grandi città. Però, in linea di massima, in questi mesi abbiamo notato una presa di coscienza sempre maggiore: è stata ben recepita l'intenzione di un cambiamento volto a elettrificare i trasporti e la volontà di accelerare questo processo. Ma soprattutto gli enti locali sono ben predisposti verso l'approccio che un Cpo come Ewiva è in grado di garantire: l'investimento è completamente a carico nostro, a costo zero per l'Amministrazione comunale. Quindi si tratta di un'opportunità che spesso sono pronti a cogliere al volo».

Anche perché l'elettrificazione dei trasporti garantisce importanti obiettivi in termini di riduzione delle emissioni...

«Possiamo confermare che gli obiettivi raggiunti da Ewiva in termini di punti di ricarica attivati hanno già avuto un impatto considerevole a livello ambientale. I veicoli elettrici ricaricati presso le nostre stazioni nei primi 7 mesi di operatività hanno percorso 58 milioni di chilometri, evitando oltre 7 milioni di kg di Co2 emessi che equivale alla piantumazione di circa 400mila alberi. Riteniamo infatti sia importante abbinare ai dati relativi allo sviluppo della rete anche numeri che possano spiegare in maniera esemplificativa quali sono i reali benefici che lo sviluppo dell'e-mobility comporta per l'ambiente circostante».

Oltre ai Comuni, chi sono attualmente i vostri partner?

«Per lo sviluppo del nostro business risultano decisamente importanti anche le collaborazioni con i partner privati di vari settori come la Gdo, l'hotellerie, la ristorazione o le oil companies, che ovviamente hanno iniziato ad affrontare le sfide legate alla transizione elettrica e con cui abbiamo iniziato a dialogare per trovare le soluzioni più adatte».

Esiste in ottica di espansione futura un interlocutore sul quale puntate maggiormente rispetto ad altri per accelerare la transizione?

«A oggi è difficile identificare tra questi una realtà oppure un canale più importante rispetto ad altri. Il nostro approccio, quando valutiamo la realizzazione di un'infrastruttura, tiene conto in primis della capillarità della rete nel suo complesso, quindi privilegiamo location dove magari ancora mancano del tutto infrastrutture di ricarica e non soltanto dove non siamo ancora presenti. Questo comporta uno studio del territorio molto approfondito con una valutazione delle aree da coprire sia a livello regionale sia provinciale. Dietro alla scelta di una location c'è uno studio volto a capire innanzitutto il fabbisogno di mobilità nelle diverse aree ma anche ad individuare le zone che offrono il maggior numero di POI (Point of Interest, Ndr), ovvero di punti di interesse negli immediati dintorni dell'ubicazione prescelta. Questo per noi è un fattore molto importante: il sito presso cui vengono installate le stazioni deve garantire una serie di caratteristiche. Ad esempio la presenza della Grande distribuzione, oppure di un supermercato o di un polo commerciale, ovvero di bar o ristoranti e servizi a disposizione degli utenti. Questo perché i POI sono un contorno necessario affinché la sosta per la ricarica, seppure breve grazie all'utilizzo di colonnine ad alta potenza, risulti un'esperienza



piacevole e in grado di soddisfare le aspettative dell'utente. Per quanto il tempo di ricarica sia ridotto, l'e-driver, nella vision di Ewiva, deve avere l'opportunità di non "sprecare" il tempo impiegato per la ricarica dedicandosi ad attività utili o piacevoli».

Avete notato sensibili differenze in termini di utilizzo presso le stazioni in prossimità di punti di interesse?

«Premesso che la presenza di POI è uno dei requisiti fondamentali nel momento in cui valutiamo l'installazione di infrastrutture presso una determinata location, possiamo assolutamente confermare che le stazioni dove sono presenti più punti di interesse sono anche quelle più frequentate per le ricariche. È un dato che ci viene confermato quotidianamente dalle nostre rilevazioni».

Ewiva prevede diverse tipologie di format per le proprie stazioni di ricarica?

«Attualmente prevediamo di sviluppare la nostra rete attraverso quattro modelli di infrastrutture differenti. Ovvero Standalone, con un'unica colonnina dotata di un singolo connettore; Basic, che prevede due colonnine per un totale di 4 charging point Hpc; Convenience, da 4 a 6 colonnine; e Premium, hub di grandi dimensioni con almeno 12 colonnine. Le colonnine di ricarica Ewiva sono fruibili 7 giorni su 7, 24 ore su 24, e hanno una potenza che spazia dai 100 ai 350 kW».

Quali sono le formule più utilizzate?

«Per il momento stiamo limitando il più possibile la realizzazione di stazioni Standalone, ovvero con una sola colonnina. Questo perché pur essendo un format particolarmente utile dove gli spazi sono molto limitati e la potenza di allaccio

alla rete elettrica non adeguata, in ottica futura, risulta meno versatile in termini di adeguamento al fabbisogno, ovvero con la crescita del parco elettrico circolante potrebbero verificarsi code per ricaricare.

La configurazione più diffusa fino a oggi è stata quella Basic, costituita da 2 colonnine per un totale di 4 charging point. Questo format garantisce agli utenti la possibilità di caricare più veicoli contemporaneamente e di modulare la potenza in base alle esigenze delle auto collegate, con colonnine fino a 150 kW, oppure da 300 kW; invece per il partner pubblico o privato che ospita il sito si concretizza la possibilità di sfruttare in modo ottimale, nella maggior parte dei casi, gli spazi già a disposizione».

Avete feedback su quali siano i format più apprezzati dagli utenti finali?

«Questa tipologia di informazioni è molto importante per capire eventuali margini di miglioramento e intervenire in maniera efficace. A questo proposito abbiamo stretto un accordo con &Charge che, attraverso la propria app, consente agli utenti e ai possessori di veicoli elettrici di valutare l'esperienza di ricarica alle stazioni Ewiva, oltre alle condizioni del sito e di fornire un feedback sulla qualità del servizio offerto. Sono dati molto preziosi che utilizziamo per migliorare ulteriormente il servizio».

Avete già individuato siti che potrebbero necessitare di un upgrade per far fronte alla domanda?

«In questa fase, come già anticipato inizialmente, quello che più ci preme è raggiungere una capillarità adeguata. Quindi stiamo dando la precedenza alla copertura del territorio, da Nord a Sud Italia. Premesso questo, Ewiva prevede già durante

EWIVA PREVEDE L'UTILIZZO DI 4 TIPOLOGIE DI FORMAT, DALLA SINGOLA COLONNINA HPC FINO AD HUB DI TIPO PREMIUM CON ALMENO 12 COLONNINE. DOPO QUELLO REALIZZATO IN VIA FLAMINIA A ROMA IL SECONDO È STATO DI RECENTE INAUGURATO A RONCADE (TREVISO)



«Dietro alla scelta di una location c'è uno studio volto a capire innanzitutto il fabbisogno di mobilità nelle diverse aree. Valutiamo la capillarità della rete nel suo complesso e privilegiamo quelle dove mancano ancora del tutto infrastrutture di ricarica»



ATTUALMENTE TUTTE LE COLONNINE DELLA RETE DI EWIVA SOSTENGONO LA TECNOLOGIA PLUG&CHARGE E CONSENTONO DI EFFETTUARE LA RICARICA SENZA UTILIZZARE APP O ALTRI METODI DI PAGAMENTO

la progettazione dei propri siti la possibilità di intervenire successivamente con degli upgrade laddove i dati dimostrino che la domanda sia superiore all'offerta dell'infrastruttura attualmente presente».

Nei vostri obiettivi c'è anche la presenza sulla rete autostradale?

«In una logica di massima capillarità, Ewiva è fortemente interessata alla propria presenza anche lungo le tratte autostradali. Di fatto abbiamo già avviato questo tipo di esperienza, realizzando più di 20 punti di ricarica lungo le autostrade, come quelli attivati sulla A35 Brebemi o in Sicilia sulla Catania-Siracusa. L'obiettivo è quello di ampliare la nostra presenza lungo le autostrade non appena verranno pubblicati nuovi bandi dai concessionari, visto che ci sono tratte autostradali ancora ampiamente scoperte. Questa è un'opportunità resa possibile già dal 2020, ma sulla quale ancora purtroppo non si è mosso molto. Confidiamo che, nel giro di pochi mesi, la situazione possa sbloccarsi.

Ovviamente, nel frattempo, non siamo rimasti a guardare: abbiamo puntato fortemente sulla realizzazione di stazioni di ricarica in prossimità delle uscite autostradali, quindi presso location che consentissero una ricarica veloce a poca distanza dai caselli, nella maggior parte dei casi nell'arco di massimo 2 km dalle uscite».

In base a quali caratteristiche selezionate le colonnine da utilizzare?

«In questo momento tra i principali partner con cui lavoriamo c'è Alpitronic, produttore che è in grado di rispondere ad alcuni requisiti fondamentali, in primis l'aspetto tecnologico. Una delle caratteristiche che determinano la scelta di un fornitore è sicuramente legata alla possibilità di realizzare dispositivi di ricarica adatti nel medio e lungo periodo, quindi con soluzioni in grado di anticipare i tempi evitando il rischio di obsolescenza nell'arco di pochi anni. Questo grazie an-

che a prodotti upgradabili in termini di potenza, nell'ottica di dover servire automobili con batterie sempre più performanti. Altro fattore chiave è l'affidabilità, perché uno dei punti cardine per il successo di una rete di ricarica sta proprio nel corretto funzionamento delle colonnine: offrire un'esperienza di ricarica semplice e senza intoppi è il primo step per fidelizzare la clientela. Infine, altro aspetto da non sottovalutare, è il rispetto dei tempi di consegna da parte del produttore, che ci consente di garantire, a nostra volta, il rispetto delle scadenze verso i partner e il puntuale raggiungimento degli obiettivi previsti dal nostro piano di crescita verso i nostri soci, ovvero Enel X Way e Gruppo Volkswagen».

In futuro prevedete la possibilità di collaborare con altri produttori?

«È un'eventualità che non escludiamo, soprattutto nell'ottica di offrire un servizio che potrà evolvere nel tempo per far fronte, ad esempio, alla necessità di offrire una ricarica veloce anche laddove la disponibilità di potenza della rete è limitata».

Ultimamente avete portato a termine alcuni importanti upgrade tecnologici sulle colonnine già attivate..

«Confermo: al momento tutte le colonnine del nostro network supportano la tecnologia Plug&Charge e stiamo lavorando per abilitare su tutta la rete anche la possibilità di pagamento con carta di credito o bancomat. Si tratta di due step fondamentali nell'ottica di garantire un'esperienza di ricarica sempre più user friendly. Il Plug&Charge in questo senso è un'evoluzione radicale, la possibilità di effettuare il rifornimento senza utilizzare app o altri strumenti di pagamento rende l'esperienza di ricarica paradossalmente ancora più semplice e intuitiva rispetto al rifornimento di carburante con motori endotermici. Il tutto avviene in maniera rapida e intuitiva: il veicolo viene riconosciuto dalla colonnina, senza bisogno di altri strumenti. Basta inserire il connettore e iniziare la ricarica. Riguardo invece al pagamento con sistema POS al momento è ancora in fase di test: già da settembre abbiamo ampliato il numero di colonnine coinvolte ed entro fine anno l'obiettivo è quello di offrire questa tipologia di servizio su tutta la rete Ewiva. Anche perché la possibilità di pagare con strumenti non vincolati ad app o abbonamenti è uno dei requisiti previsti dalla normativa Afir a livello europeo, oltre a essere molto utile, ad esempio, per i turisti che provengono dall'estero, per coloro che guidano Bev saltuariamente o, più semplicemente, per coloro che non hanno dimestichezza con lo smartphone».

Quali sono le criticità che ancora frenano lo sviluppo delle-mobility nel nostro Paese?

«Innanzitutto va detto che la rete di ricarica in Italia, a prescindere dal tipo di colonnine, oggi è ben sviluppata, visto che, secondo le ultime rilevazioni Motus-E, si contano in totale più di 45mila charging point. Un dato che ci pone a un livello assolutamente competitivo rispetto ad altri Paesi europei.

Premesso questo, le criticità ovviamente non mancano. In Italia l'ostacolo principale a uno sviluppo veloce della rete è la burocrazia, ovvero le lungaggini procedurali relative all'attivazione delle stazioni nelle varie fasi del progetto. Ewiva ormai ha maturato un certo know-how e proprio per questo motivo sempre più Comuni scelgono il nostro servizio.

Ma il permitting sta diventando un problema rilevante. Per attivare una stazione dal momento in cui sottoscriviamo l'accordo con il partner e ultimiamo i lavori di nostra competenza capita a volte di superare i 12 mesi di attesa.

Inoltre, contrariamente a quanto si potrebbe aspettare, i tempi stanno ulteriormente aumentando negli ultimi mesi, sia perché si accumulano più richieste, sia perché un numero sempre maggiore di Comuni sta lanciando dei tender per realizzare le proprie infrastrutture di ricarica.

Se velocizzare la burocrazia è una delle priorità, l'altra riguarda invece gli incentivi in grado di stimolare la diffusione delle auto elettriche: oggi l'infrastruttura è presente ed è in grado di garantire agevolmente anche gli spostamenti a lungo raggio ma servono incentivi più impattanti e mirati che spingano il consumatore a scegliere l'elettrico».

Riguardo invece ai fondi del PNRR? Sarà possibile sfruttarli appieno per accelerare ulteriormente la transizione elettrica?

«I fondi messi a disposizione dal PNRR sono cospicui e questo ci fa ben sperare affinché avvenga quell'accelerazione nella realizzazione delle infrastrutture soprattutto in alcune aree del Paese ancora particolarmente scoperte.

Il primo bando per la realizzazione di stazioni sulle strade extraurbane non ha sortito esiti positivi, ma siamo piuttosto fiduciosi sul fatto che le istituzioni, anche grazie all'interlocuzione con i vari stakeholder, apportino presto quegli aggiustamenti al programma necessari per rendere i fondi un'opportunità concreta.

Confidiamo che per la scadenza fissata al prossimo novembre ci saranno concrete opportunità per tutti i player, inclusa Ewiva, di prendere parte ai bandi e di utilizzare i fondi per rendere ancora più capillare la rete di ricarica sul nostro territorio».