

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

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



FOCUS

A PAGINA 13

Ricarica in autostrada: a che punto siamo?

Una fotografia della rete allo stato attuale: i principali operatori coinvolti, i trend di sviluppo e il quadro nazionale nel contesto europeo alla luce degli obiettivi fissati dal regolamento Afir

WALL BOX

A PAGINA 18

Le funzionalità smart su cui gli installatori devono puntare

Bilanciamento dinamico dei carichi, integrazione con il fotovoltaico e gestione da remoto: ecco gli strumenti indispensabili per privati, aziende e strutture ricettive



COVER STORY

Approccio strategico tra innovazione e consulenza

Intervista a **Omar Imberti**,
Segment Development EVSE
Infrastructure di **ABB Electrification**



INSTALLAZIONI

Le soluzioni di
Orbis al servizio
di Coim

EVENTI

**E-Charge 2025
(8-9 ottobre): il
settore si incontra
a Bologna**

ATTUALITÀ

Il futuro delle
batterie, tra
annunci e
industrializzazione

IL FUTURO SI RICARICA QUI

**Trova energia
ovunque vai, ricarichi
in fretta e riparti
senza pensieri.**

Oltre **1.650 punti di
ricarica** in Europa.
Compatibile con
**ogni veicolo, attiva
24/7**,
pronta quando lo
sei tu.



electrip
TAP. ZAP. MOVE.

Stop all'endotermico? La sfida dell'elettrico si vincerà altrove

La transizione verso l'e-mobility sta attraversando una fase cruciale, in cui le scelte politiche e industriali di oggi determineranno la forma del mercato di domani. In Italia, però, il percorso si sta complicando. Lo slittamento a metà ottobre degli incentivi per le auto elettriche, dovuto all'aggiornamento delle mappe sulle aree urbane funzionali e i bacini di pendolarismo, ha generato un vuoto di cui altri hanno saputo approfittare. BYD, ad esempio - dimostrando di credere fortemente nella sua offerta a zero emissioni - ha lanciato un programma di sconti fino a diecimila euro, senza limiti di ISEE o vincoli territoriali, semplificando la burocrazia e offrendo un'alternativa immediata a chi vuole acquistare un veicolo elettrico. Questo episodio dimostra come, quando il quadro regolatorio è incerto, le aziende capaci di agire velocemente possono orientare il mercato molto più delle politiche pubbliche. Tuttavia, ridurre la transizione elettrica a una questione di incentivi o, peggio, di divieti rischia di essere miope. In Europa proprio in queste settimane si discute molto della scadenza del 2035, anno in cui entrerà in vigore lo stop alla produzione di auto con motore a combustione interna. Sul piano politico si moltiplicano petizioni e prese di posizione, come quella di #TakeChargeEurope che chiede, a nome di 150 aziende firmatarie, di confermare senza esitazioni il target del 2035. È comprensibile che questo obiettivo venga percepito come una spinta necessaria, ma non può e non deve essere la ragione principale che convince i consumatori a scegliere l'elettrico. Puntare solo su un divieto significa costruire un mercato fragile, che dipende dalla normativa anziché dalla forza del prodotto. Il vero successo arriverà quando un'auto elettrica sarà vista come la scelta migliore a prescindere, non perché l'alternativa è stata vietata. Questo traguardo non è lontano. L'evoluzione tecnologica delle batterie sta



accelerando a un ritmo impressionante. Oggi si parla di autonomie che superano i mille chilometri, e i test recenti lo confermano: Mercedes ha dimostrato, in una sperimentazione sul circuito di Nardò, che è già possibile ricaricare l'energia sufficiente a percorrere 400 chilometri in soli cinque minuti, oltre ad aver abbattuto la soglia dei 1.200 km con una sola ricarica grazie a batterie di nuova generazione. Quando questi progressi diventeranno standard di mercato, l'ansia da ricarica sarà un ricordo e la ricarica stessa diventerà un'operazione rapida e naturale quanto fare rifornimento di carburante. Allo stesso tempo, la crescita del parco circolante dovrà portare a tariffe di ricarica pubblica più competitive, fino a superare il vantaggio economico dei carburanti tradizionali. Solo così il passaggio all'elettrico diventerà logico non solo dal punto di vista ambientale, ma anche da quello pratico ed economico. Se questi fattori si realizzeranno, la scadenza del 2035 perderà gran parte della sua carica politica

e ideologica. A guidare la trasformazione non sarà più un divieto, ma la superiorità di un prodotto che offre prestazioni migliori, costi di gestione inferiori e un'esperienza di utilizzo più moderna. Per l'industria europea questa è l'unica via per restare competitiva di fronte ai costruttori cinesi, che oggi giocano d'anticipo con prezzi più bassi e una velocità di innovazione impressionante. Continuare a inseguire con incentivi emergenziali o a difendere il mercato tramite regolamenti rischia di rivelarsi un boomerang: chi investe in infrastrutture di ricarica, ad esempio, ha bisogno di certezze legate alla crescita reale del numero di veicoli in circolazione, non di misure temporanee. I prossimi mesi saranno importanti per capire la direzione che prenderà il settore. In Italia, appuntamenti come Solar Solution a Torino (1-2) ed E-Charge a Bologna (8-9) sono in grado di offrire momenti di confronto tra aziende, istituzioni e operatori, occasioni preziose per misurare il livello di maturità del mercato e discutere di tecnologia e strategie future. Ma il dibattito dovrà andare oltre il tema contingente degli incentivi. La sfida vera è creare un contesto in cui l'elettrico diventi la scelta spontanea e preferita, non perché imposto, ma perché indiscutibilmente migliore.

La Redazione



Puntare solo su un divieto significa costruire un mercato fragile, che dipende dalla normativa anziché dalla forza del prodotto



COVER STORY

Approccio strategico tra innovazione e consulenza

A PAGINA 10



FOCUS

Ricarica in autostrada: operatori, tecnologie e obiettivi

A PAGINA 13



MERCATO

Wall box sicure, efficienti e integrate: ecco le funzioni smart su cui puntare

A PAGINA 18



EVENTI

Bologna: una finestra sul futuro dell'e-mobility

A PAGINA 16



News **pag. 5**

Risorse **pag. 26**

Competenze multidisciplinari e innovazione

Primo piano **pag. 27**

Wall box per uso residenziale: stato dell'arte e prospettive future

Attualità **pag. 28**

18 secondi o 10 anni? Batterie tra annunci e industrializzazione

Installazione del mese **pag. 30**

Industria ed e-mobility: Coim adotta le soluzioni integrate di Orbis

Dati e statistiche **pag. 32**

Potenza, funzionismart e copertura del territorio: i numeri della sperimentazione Arera

Fiere **pag. 36**

La transizione energetica globale parte da KEY 2026

N. 10 OTTOBRE 2025

Direttore responsabile
Davide Bartesaghi
bartesaghi@farlastrada.it

Responsabile Commerciale
Marco Arosio
arosio@farlastrada.it

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

Hanno collaborato: Federica Musto,
Alessandro Tabaro

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

E-Ricarica: periodico mensile Anno III - n. 10 – Ottobre 2025 Registrazione al Tribunale di Monza n. 20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA - Spediz. in Abb. Postale D.L. 353/2003 (Conv. in Legge 27/02/2004 n°46) Art.1 Comma 1 D.C.B. Milano - L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati personali in suo possesso. Tali dati saranno utilizzati per la gestione degli abbonamenti e per l'invio di informazioni commerciali. In base all'Art. 13 della Legge numero 196/2003, i dati potranno essere rettificati o cancellati in qualsiasi momento scrivendo a Editoriale Farlastrada srl.

Questo numero è stato chiuso in redazione il 12 settembre 2025

EDITORIALE FARLASTRADA

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

Impaginazione grafica:
Ivan Iannacci, Marcella Sambruni

Responsabile dati:
Marco Arosio





NASCE MOON POWER ITALIA, IL NUOVO BRAND DI VOLKSWAGEN DEDICATO ALLA RICARICA DELLE FLOTTE

È ufficialmente operativo Moon Power Italia, il nuovo marchio creato da Volkswagen Group Italia per offrire soluzioni di ricarica dedicate ai clienti B2B. Si tratta di un progetto strategico che segna un ulteriore passo avanti nella transizione verso la mobilità elettrica e che pone particolare attenzione al settore delle flotte aziendali. La missione del nuovo brand è quella di supportare le imprese nella gestione e nello sviluppo di parchi auto che includono veicoli 100% elettrici o ibridi plug-in, fornendo strumenti in grado di coniugare efficienza operativa e sostenibilità. L'offerta di Moon Power

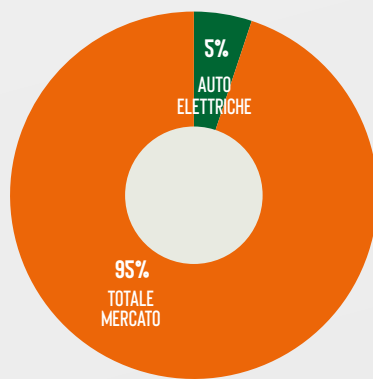
Italia si configura come un ecosistema completo, capace di integrare infrastrutture di ricarica e soluzioni di gestione energetica. Al centro vi sono le tecnologie hardware, che spaziano dalle wall box alle stazioni ultrafast Hpc, e i sistemi software, che permettono un controllo intelligente e centralizzato dei punti di ricarica grazie a interfacce dedicate e a piattaforme di ottimizzazione basate su intelligenza artificiale. Accanto a queste soluzioni trovano spazio i sistemi di accumulo energetico e un servizio di consulenza che accompagna le imprese in ogni fase.



AUTO ELETTRICHE, IN ITALIA AD AGOSTO IMMATRICOLAZIONI A +37% (VS AGOSTO 2024)

Il mercato italiano delle auto elettriche ha registrato un nuovo passo avanti nel mese di agosto, confermando una tendenza positiva che prosegue dall'inizio dell'anno. Secondo i dati divulgati da Motus-E le immatricolazioni di vetture a batteria sono state 3.270, pari a una crescita del 37,3% rispetto allo stesso mese del 2024. La quota di mercato si è attestata al 4,8%, in aumento rispetto al 3,4% registrato un anno fa, segnale di una maggiore apertura dei consumatori verso la mobilità a zero emissioni. Il bilancio complessivo dei primi otto mesi del 2025 consolida questo trend: tra gennaio e agosto sono state immatricolate 53.736 auto elettriche, con un incremento del 31,1% rispetto allo stesso periodo del 2024. La market share nel periodo si è portata al 5,1%, in netta crescita rispetto al 3,8% dello scorso anno. Al 31 agosto, il parco circolante elettrico italiano contava 327.166 veicoli.

MARKET SHARE AUTO ELETTRICHE



NEWS

AGCM SANZIONA ENEL X: MULTA DA 2,3 MILIONI PER ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) ha inflitto una sanzione complessiva di 2,3 milioni di euro a Enel X ed Enel X Way Italia, ritenendo che le due società abbiano posto in essere pratiche anticoncorrenziali nel settore dei servizi di ricarica. Secondo quanto riportato nel bollettino settimanale dell'Antitrust, le condotte contestate configurano un abuso di posizione dominante, in particolare attraverso una compressione dei margini tale da ostacolare l'operatività di altri player attivi nel mercato. Nel documento l'Authority sottolinea che l'azione delle due società avrebbe avuto effetti escludenti nei confronti dei concorrenti, in particolare degli operatori che forniscono servizi di ricarica agli utenti finali senza essere integrati verticalmente nella gestione delle infrastrutture. In questo modo, spiega l'Agcm, sarebbe stato compromesso lo sviluppo di una concorrenza effettiva in un comparto considerato strategico per la transizione energetica. A rafforzare il giudizio dell'Autorità è anche il peso di Enel nel sistema elettrico nazionale: un gruppo che, per notorietà e rilevanza economica, rappresenta un riferimento in tutta la filiera, e che porta con sé la responsabilità derivante dal ruolo storico di ex monopolista. Enel X ed Enel X Way Italia, pur prendendo atto della decisione, hanno dichiarato di non dividerne le conclusioni, giudicando il provvedimento non adeguato rispetto al contesto di mercato analizzato.



ELECTRIFYING A SUSTAINABLE FUTURE



FUSION Street



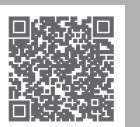
RAPID 60



RAPID 120/180



RAPID 420



SCOPRI DI PIÙ

GAMMA COMPLETA DI PRODOTTI INGETEAM PER OGNI ESIGENZA DI RICARICA

SLITTATI GLI INCENTIVI AUTO ELETTRICHE: SERVE REVISIONE DELLE AREE DI PENDOLARISMO



L'attivazione della piattaforma per i nuovi incentivi all'acquisto di auto elettriche, inizialmente prevista per la fine di settembre, potrebbe subire un ulteriore rinvio di quattro o sei settimane. Al centro della questione c'è la definizione

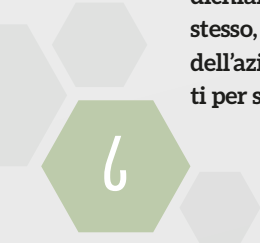
aggiornata delle cosiddette aree di pendolarismo, uno dei criteri su cui si basano le agevolazioni. L'Istat sta infatti rivedendo le mappe di riferimento, attualmente ferme a dati di circa dieci anni fa. Il governo dovrà decidere se procedere subito con le aree già definite o se attendere le nuove elaborazioni, con tempi inevitabilmente più lunghi. La piattaforma tecnica per la gestione delle richieste di incentivo è già in fase avanzata, ma la decisione politica su quale base territoriale utilizzare non è stata ancora presa. Il provvedimento riguarda circa 600 milioni di euro del PNRR, fondi inizialmente destinati allo sviluppo della rete di colonnine di ricarica, poi riassegnati per sostenere l'acquisto di veicoli a zero emissioni. Gli incentivi saranno calibrati in base al reddito: chi ha un ISEE superiore a 40mila euro non potrà accedervi. Inoltre, il beneficio sarà applicato solo nelle aree urbane funzionali, che comprendono città sopra i 50mila abitanti e i territori con flussi di pendolarismo rilevanti.

ZAPI RAFFORZA IL PORTAFOGLIO E-MOBILITY CON L'ACQUISIZIONE DI STERCOM POWER SOLUTIONS

Zapi Group, azienda impegnata nel campo dell'elettrificazione e dell'automazione industriale, ha annunciato l'acquisizione della maggioranza di Stercom Power Solutions, società tedesca specializzata in sistemi intelligenti di ricarica e accumulo energetico. L'operazione rappresenta un passaggio strategico volto ad ampliare le competenze del gruppo e a rafforzare la presenza in segmenti di mercato in forte crescita. Stercom, con sede in Baviera, è attiva nello sviluppo di tecnologie avanzate per l'accumulo di energia e per la ricarica destinata sia alla mobilità

elettrica sia a sistemi industriali complessi. La sua integrazione consente a Zapi Group di arricchire l'offerta nel campo della ricarica ad alta tensione a bordo veicolo e nei sistemi di stoccaggio, due ambiti che stanno assumendo un ruolo sempre più

centrale nel percorso di elettrificazione della mobilità e delle applicazioni professionali. Zapi Group ha confermato che Stercom Power Solutions manterrà la propria identità operativa e continuerà ad agire come entità indipendente in Germania, operando però in sinergia con le altre società del gruppo. L'obiettivo dichiarato è garantire continuità ai clienti e, al tempo stesso, valorizzare le competenze e il capitale umano dell'azienda acquisita, considerati fattori determinanti per sostenere la crescita a livello europeo e globale.



AL VOLANTE CON...

MARCO MICALLEF, FRANCHISING & RETAIL CONSULTING MANAGER

Quale auto elettrica possiedi?

«Ho acquistato nel maggio del 2022 una Dacia Spring come seconda auto per la famiglia, con la quale ho percorso indicativamente 50mila km prevalentemente in ambito urbano».

Quali fattori ti hanno fatto optare per l'acquisto di un veicolo elettrico? «La scelta dell'elettrico è stata dettata principalmente dal fatto di abitare in una casa indipendente dove ho realizzato anche un impianto fotovoltaico. Grazie a questo sistema l'auto elettrica, potendo ricaricare sfruttando l'energia prodotta dai pannelli, si rivela molto conveniente. Tre anni fa anche il costo di una ricarica pubblica era molto più basso rispetto alle tariffe attuali. Inoltre alcuni incentivi avevano reso il prezzo della vettura ancora più appetibile. Questi sono principalmente i motivi per cui abbiamo scelto una vettura elettrica, che si è confermata e si conferma tuttora la soluzione migliore per viaggiare in ambito urbano».

Quali sono le caratteristiche della guida in elettrico che ti hanno colpito maggiormente?

«Sicuramente la silenziosità e il comfort di marcia. Non si sentono rumori e non si avvertono vibrazioni. Questo si traduce in una guida estremamente piacevole».



SCHEDA E-DRIVER

Auto posseduta: Dacia Spring

Km percorsi: 50mila

Soluzione di ricarica più utilizzata: wall box Daze domestica collegata a impianto FV

Che tipo di wall box hai scelto?

«Ho scelto un ev-charger smart Daze, che è possibile controllare anche tramite app».

Utilizzi anche abitualmente le colonnine ad accesso pubblico

«Sì, non abitualmente ma è successo che, per spostamenti a lungo raggio, le abbiamo adoperate. Diciamo che sono diventate abbastanza semplici da utilizzare e che, almeno nel Nord Italia, hanno raggiunto una discreta capillarità».

Quale consiglio daresti a chi sta ponderando il passaggio all'elettrico?

«Credo che allo stato attuale non sia una tecnologia per tutti, nel senso che – vista l'autonomia e i tempi di ricarica anche dei modelli con batteria più capiente – non mi sentirei di consigliarla a chi viaggia spesso per lavoro. Le soste per la ricarica comportano ancora attese troppo lunghe, circa 30-40 minuti, se si ha la necessità di viaggiare per lunghe percorrenze durante l'arco della giornata. Inoltre le tariffe attuali delle colonnine pubbliche non sono poi così convenienti rispetto al carburante. Mentre in ambito cittadino, è la soluzione perfetta, soprattutto per coloro che hanno la possibilità di ricaricare a casa con tariffe domestiche».

STUDIO CHARGE FRANCE: VANTAGGI ECONOMICI E AMBIENTALI GRAZIE ALL'ELETTRICO

Uno studio inedito realizzato da Charge France in collaborazione con Boston Consulting Group (BCG) conferma la crescente direzione verso la mobilità elettrica in Europa, evidenziando come i veicoli 100% elettrici rappresentino la scelta più vantaggiosa sia per i cittadini sia per il continente nel suo complesso. Secondo le analisi, una famiglia europea può risparmiare fino a 1.600 euro all'anno scegliendo un'auto completamente elettrica rispetto a un ibrido, sottolineando l'efficienza economica di questa tecnologia in un contesto in cui i costi di gestione e carburante continuano a crescere. Charge France, che raggruppa 18 importanti operatori della ricarica elettrica tra cui Atlante, Allego, Driveco, Electra, Engie Vianeo, Fastned, Ionity, Izivia e Powerdot, insieme ad Alpitronic e Transport & Environment, ha elaborato diverse raccomandazioni strategiche per supportare la transizione verso un parco veicoli completamente elettrico entro il 2035, coerente con gli obiettivi europei di decarbonizzazione. Lo studio di BCG sottolinea come i veicoli ibridi ricaricabili e quelli a autonomia estesa siano soluzioni transitorie, mentre l'elettrico puro si conferma come opzione competitiva, ecologica e sostenibile per i consumatori e per il sistema industriale europeo. I dati del primo semestre 2025 evidenziano una crescita del 24% delle vendite di veicoli elettrici rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con previsioni che indicano una quota tra il 90% e il 100% delle nuove immatricolazioni entro il 2035, a condizione che gli standard europei rimangano stabili. Anche la disponibilità dei consumatori conferma questa tendenza: quasi il 60% degli europei dichiara di essere pronto a scegliere un'auto elettrica per il prossimo acquisto.



VIRTA ACQUISISCE NORTHE, PLAYER STRATEGICO PER LE FLOTTE

Virta ha annunciato l'acquisizione di Northe, società scandinava specializzata in software e servizi avanzati per la gestione delle flotte elettriche destinate a società di leasing e grandi operatori. L'operazione darà vita alla più grande piattaforma B2B per conducenti di veicoli elettrici nei Paesi nordici, con una base congiunta di oltre 100mila utenti attivi. Il segmento flotte rappresenta uno dei motori più dinamici della transizione elettrica in Europa. Secondo le stime, circa il 60% delle nuove immatricolazioni di veicoli elettrici nell'Unione Europea è legato ad auto aziendali, veicoli di servizio e flotte operative. Una quota che continua a crescere, sostenuta da ragioni economiche – legate al minor costo totale di utilizzo dei veicoli elettrici – e dagli obiettivi di decarbonizzazione delle imprese. In questo contesto, la gestione efficiente dei costi di ricarica e delle operazioni delle flotte assume un ruolo centrale. Grazie all'integrazione, Virta e Northe puntano a offrire una piattaforma completa che combini la gestione avanzata della ricarica, le soluzioni di energy management e la Virtual Power Plant (VPP) di Virta con il software di Northe, sviluppato per ottimizzare il controllo operativo e il reporting delle flotte.

FORD E OCTOPUS SIGLANO UN ACCORDO PER SEMPLIFICARE LA RICARICA PUBBLICA IN EUROPA

Ford stretto una partnership per rendere la ricarica pubblica dei veicoli elettrici ancora più intuitiva e accessibile attraverso una collaborazione strategica con la piattaforma Electroverse di Octopus Energy. Il nuovo servizio, denominato BlueOval Charge Network x Octopus Electroverse, è stato ufficialmente presentato ieri, 2 settembre, in occasione della Interchange Network Conference (ICNC) di Berlino. A partire da ottobre, i clienti Ford - sia privati sia aziendali - potranno scaricare l'app Electroverse e collegare il proprio account al profilo Ford, accedendo così a oltre un milione di stazioni di ricarica in

tutta Europa. La piattaforma integra l'offerta di oltre 1.200 network di ricarica, consentendo di utilizzare una sola app e una sola tessera, semplificando drasticamente il processo di accesso, pagamento e navigazione tra diversi fornitori. L'app offre non solo visibilità sulla disponibilità e i prezzi dei punti di ricarica,

ma anche un pianificatore intelligente di percorsi, con interfaccia compatibile con Apple CarPlay e Android Auto, senza bisogno di passare da un'app all'altra. Ford ha inoltre selezionato una serie di vantaggi esclusivi per i propri clienti. I privati avranno accesso a una prova gratuita di tre mesi di Ionity Premium e la possibilità di integrare il pagamento della ricarica pubblica nella bolletta energetica domestica. Per i clienti business, Ford offre tre mesi di accesso gratuito al portale Octopus Fleet, pensato per la gestione delle flotte: assegnazione di carte di ricarica personalizzate, sconti su grandi reti, reportistica personalizzata e fatturazione mensile.



A MEDICINA (BOLOGNA) INAUGURATA INFRASTRUTTURA ALIMENTATA DA FOTOVOLTAICO

È stato inaugurato presso il Centro Commerciale Medici di Medicina (in provincia di Bologna) un innovativo pergolato fotovoltaico da 20 kW, collegato a una colonnina di ricarica da 22 kW AC per veicoli elettrici. L'infrastruttura, realizzata dal Comune di Medicina e gestita da Solar Info Community, rappresenta un passo significativo nella promozione della mobilità sostenibile e segna l'avvio ufficiale della Certis Medicina, la comunità energetica tra Imprese e Solidali promossa dal Centro per le Comunità Solari insieme al Consorzio Medici, con il patrocinio dell'amministrazione comunale. Le stazioni di ricarica costituiscono l'elemento strategico di questo progetto. Attivo già dal 2017, il servizio di ricarica di Medicina consente agli automobilisti elettrici aderenti alla Comunità Solare di accedere a tariffe calmierate, incentivando così la diffusione della mobilità a zero emissioni. Nel solo 2024, le due colonnine presenti sul territorio hanno erogato oltre 86.000 kWh di energia interamente rinnovabile, evitando l'immissione in atmosfera di quasi 100 tonnellate di CO₂ e permettendo di percorrere più di due milioni di chilometri in modalità elettrica. Questi dati dimostrano l'impatto concreto che una rete di ricarica ben progettata può avere sulla riduzione delle emissioni e sull'evoluzione delle abitudini di mobilità.



EWIVA: ATTIVATA STAZIONE ULTRAFAST A CORIANO (RIMINI)

Ewiva amplia ulteriormente la propria presenza in Emilia-Romagna con l'attivazione di una nuova stazione di ricarica ultraveloce a Coriano, in provincia di Rimini. L'impianto, situato in Via Ausa 70Q, rientra nella strategia della joint venture tra Enel X e Gruppo Volkswagen volta a rafforzare la disponibilità di infrastrutture Hpc in aree considerate strategiche per residenti, pendolari e viaggiatori. La stazione è equipaggiata con due colonnine da 150 kW, per un totale di quattro punti di ricarica ad alta potenza, in grado di garantire tempi ridotti di rifornimento energetico. Una configurazione che mira a soddisfare le esigenze di chi utilizza l'auto elettrica quotidianamente ma anche di chi è di passaggio lungo i principali assi viari. La localizzazione del nuovo sito è stata studiata in funzione della viabilità e dei servizi presenti nell'area. La vicinanza alla SS72, che collega Rimini e il litorale con la Repubblica di San Marino, rende la stazione un punto di sosta funzionale per i flussi di traffico transfrontaliero e turistico. Inoltre, la presenza di attività commerciali e di servizi nelle immediate vicinanze consente di integrare la ricarica con altre necessità quotidiane, trasformando il tempo di sosta in un'occasione utile. Con questa apertura, Ewiva consolida ulteriormente la propria rete nella regione: l'Emilia-Romagna conta oggi oltre 40 stazioni ultra-fast e più di 150 punti di ricarica ad alta potenza. Come in altri siti del network, anche a Coriano è disponibile un sistema di pagamento contactless, compatibile con carte di credito, debito e prepagate dei principali circuiti, nonché con Apple Pay e Google Pay.



Un solo partner. Infinite possibilità.

TSG accompagna ogni fase della transizione della tua azienda verso una mobilità più sostenibile: dalla consulenza tecnica alla progettazione, dall'installazione alla manutenzione delle reti di ricarica, degli impianti fotovoltaici e dei sistemi di accumulo.

Con una presenza capillare e un servizio di assistenza sempre attivo, ti affianchiamo con l'affidabilità di un gruppo internazionale e l'attenzione di un partner locale.

Con TSG, ogni luogo può trasformarsi in un nuovo punto di partenza.

Move with TSG. Energize your future.



www.tsg-solutions.com/it/

TSG

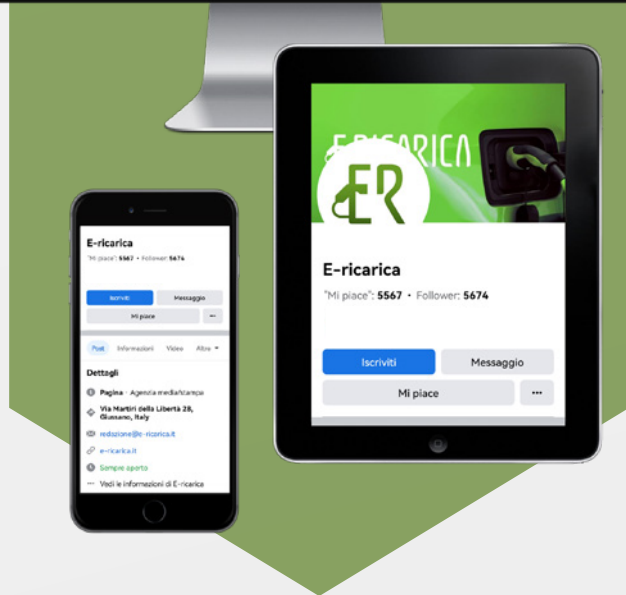
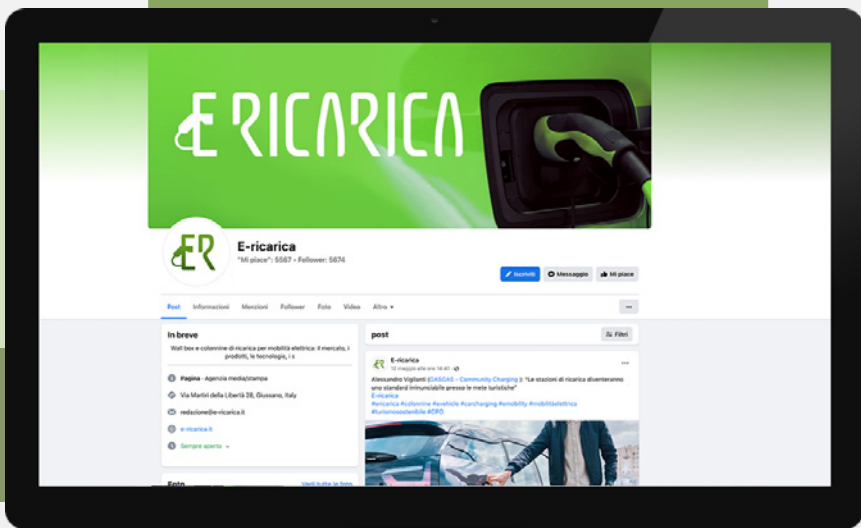


E-RICARICA COMUNICA SU FACEBOOK

SULLA PAGINA FB DELLA RIVISTA VENGONO QUOTIDIANAMENTE CONDIVISE LE NEWS PUBBLICATE SUL SITO. IL PROFILO SOCIAL A OGGI CONTA OLTRE 5,5MILA “MI PIACE” E OLTRE 5,7MILA FOLLOWER

La pagina Facebook di E-Ricarica si affianca agli altri strumenti di comunicazione utilizzati dalla redazione. Su questo social network vengono quotidianamente condivise le news pubblicate sul sito ufficiale della rivista. E-Ricarica ha lanciato il proprio profilo social contemporaneamente al portale ufficiale nella seconda metà del 2021 e a oggi conta più di 5,4 mila “mi piace” e più di 5,7mila follower. Di questi il 76% sono uomini, prevalentemente nella fascia di età tra i 45 e i 55 anni, mentre il 24% sono donne, con un pubblico quasi totalmente proveniente dall'Italia e concentrato

prevalentemente tra Lazio (29%), Campania (13%) e Lombardia (13%). Il dato relativo alla copertura indica il numero di account che hanno visto uno dei contenuti della pagina o sulla pagina stessa, inclusi post e inserzioni. Grazie al proprio profilo Facebook, le news e gli approfondimenti di E-Ricarica raggiungono – facendo informazione – anche utenti consumer, che interagiscono commentando attivamente le tante novità che animano quotidianamente il business dell'ev-charging e dell'e-mobility.



E.ON INAUGURA IN REPUBBLICA Ceca LA PRIMA STAZIONE PER CAMION ELETTRICI



E.ON Drive Infrastructure ha inaugurato a Mořice, in Moravia, la sua prima stazione di ricarica pubblica dedicata ai camion elettrici. Si tratta di un passo fondamentale per la transizione del trasporto pesante verso l'elettrico e, al tempo stesso, del primo tassello di un progetto che nei prossimi anni si estenderà lungo i principali corridoi europei della logistica. La scelta della localizzazione non è casuale. L'hub sorge lungo l'autostrada D1, l'asse che collega Brno a Ostrava, una delle arterie più trafficate della Repubblica Ceca e punto nevralgico per i collegamenti tra l'Europa centrale e orientale. Qui transitano ogni giorno migliaia di mezzi pesanti, rendendo la nuova stazione un nodo strategico per sostenere sia il traffico regionale sia le rotte internazionali a lungo

raggio. L'impianto è dotato di 6 ev-charger per auto, per un totale di dodici punti di ricarica, e soprattutto di tre postazioni dedicate ai mezzi pesanti, con 6 charging point in grado di erogare fino a 400 kW ciascuno. La struttura è stata progettata pensando non solo all'efficienza ma anche al comfort dei conducenti: aree verdi attrezzate per la sosta, un fast-food e un bistrot adiacente permettono di trasformare il tempo di ricarica in un momento di pausa funzionale. L'apertura di Mořice in Repubblica Ceca segna l'inizio di un percorso ambizioso: creare una rete pan-europea di ricarica ad alta potenza per i camion elettrici, elemento indispensabile per la diffusione del trasporto merci a zero emissioni.

TESLA LANCIA MULTIPASS: UN'UNICA APP PER SEMPLIFICARE L'INTEROPERABILITÀ



Tesla ha annunciato il lancio di MultiPass, un nuovo servizio pensato per semplificare l'accesso alla ricarica rapida su reti diverse da quella proprietaria dei Supercharger. Attraverso un'unica carta o l'app Tesla, i conducenti di veicoli elettrici potranno ricaricare presso stazioni di operatori terzi senza la necessità di gestire account separati o utilizzare più tessere, trasformando l'app Tesla in un vero e proprio hub di ricarica. Il servizio è stato attivato in Olanda, con l'obiettivo di estendersi progressivamente ad altri Paesi e stazioni in Europa. Grazie a MultiPass, gli utenti potranno avviare la ricarica utilizzando la key card del veicolo o direttamente tramite l'app, semplificando l'esperienza soprattutto nei viaggi a lunga percorrenza.

3M LANCIA UN NUOVO PROGRAMMA DI BRANDING PER VALORIZZARE LE COLONNINE

3M ha presentato un innovativo programma dedicato agli operatori delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza dei clienti e incrementare l'attrattività delle stazioni di ricarica. L'iniziativa punta a trasformare semplici aree di sosta in vere e proprie destinazioni di viaggio, offrendo soluzioni avanzate per la personalizzazione, la protezione e la comunicazione visiva. L'azienda ha scelto di investire in un mercato in forte espansione come quello europeo, consapevole del ruolo strategico che le stazioni di ricarica avranno nella diffusione della mobilità elettrica. Il programma propone l'utilizzo di pellicole grafiche per brandizzare e proteggere le colonnine, salvaguardandole da raggi UV, graffi e graffiti, e contribuendo così a ridurre i tempi di disservizio.



PORSCHE INTRODUCE LA RICARICA WIRELESS PER LA NUOVA CAYENNE

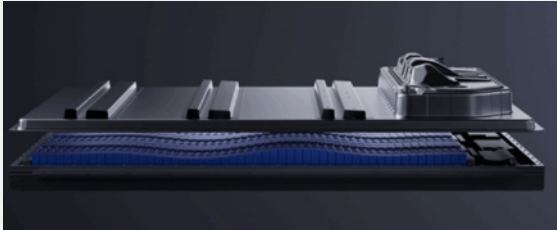
Porsche sta per rivoluzionare l'esperienza di ricarica domestica dei veicoli elettrici con l'introduzione del sistema Porsche Wireless Charging, il primo sistema di ricarica a induzione da 11 kW disponibile per una serie di auto elettriche. La nuova generazione completamente elettrica della Cayenne sarà la prima a poter essere ordinata con questa dotazione opzionale, che include la piastra One Box da collocare a pavimento, eliminando la necessità di wallbox o unità di controllo aggiuntive. Il lancio europeo del sistema è previsto nel 2026, con possibilità di estensione ad altri mercati successivamente. Il sistema funziona posizionando la vettura sulla piastra a pavimento, che trasmette energia tramite induzione a una bobina ricevente integrata nel sottoscocca della Cayenne, tra le ruote anteriori. La vettura si abbassa automaticamente per garantire il corretto allineamento e il trasferimento dell'energia avviene senza contatto, con un'efficienza fino al 90%. La piastra dispone di sensori di movimento e rilevamento di corpi estranei: la ricarica si interrompe automaticamente in presenza di oggetti o persone, garantendo elevati standard di sicurezza. La funzione è completamente integrata nell'app My Porsche, permettendo monitoraggio e gestione della ricarica passaggio di veicoli pesanti.





CATL PRESENTA LA BATTERIA SHENXING PRO IN EUROPA: AUMENTANO AUTONOMIA, VELOCITÀ DI RICARICA E SICUREZZA

CATL ha ufficialmente lanciato sul mercato europeo la nuova batteria Shenxing Pro, evidenziando le potenzialità di questa tecnologia per la mobilità elettrica del continente. La presentazione è avvenuta in occasione del Salone di Monaco, dove il colosso cinese ha anche fornito aggiornamenti sullo stabilimento di Debrecen, in Ungheria, il cui avvio produttivo è previsto per il prossimo anno. L'investimento nell'impianto ammonta a 7,3 miliardi di euro e punta a rafforzare la produzione europea di batterie per marchi come BMW, Stellantis e Volkswagen. La Shenxing Pro è una batteria LFP disponibile in due configurazioni già collaudate in Cina: la Long Range & Super Long Life e la Super-Fast Charging.



La versione Long Range assicura un'autonomia WLTP fino a 758 km e una durata fino a 12 anni o un milione di chilometri, con un degrado di appena il 9% nei primi 200.000 km, un elemento particolarmente apprezzato dalle società di leasing. La variante Super-Fast Charging consente di recuperare 478 km di autonomia WLTP in soli 10 minuti, pari a 0,8 km al secondo, consolidandosi come la batteria LFP a ricarica ultra-rapida più performante sul mercato europeo.

ALLEGRO ANNUNCIA UNA NUOVA PIATTAFORMA EMSP IN EUROPA



Allego ha annunciato il lancio di una propria piattaforma Emsp in Europa, un passaggio strategico che segna l'evoluzione del Cpo verso un modello sempre più orientato all'esperienza del cliente. Il progetto sarà sviluppato in collaborazione con Deftpower, azienda specializzata nella fornitura di soluzioni scalabili e affidabili, con un focus particolare sulla customer experience. La nuova piattaforma consentirà ad Allego di integrare servizi innovativi e di migliorare la trasparenza dei prezzi, la facilità di utilizzo e la possibilità di personalizzare i servizi in base alle esigenze di diversi segmenti di clientela, dai privati alle piccole e medie imprese fino alle grandi flotte. L'iniziativa arriva a breve distanza dall'introduzione di altre soluzioni innovative da parte di Allego, come il sistema Plug & Charge (PnC), che semplifica ulterio-

mente il processo di ricarica, e la formula promozionale Summer Pass, pensata per rendere più accessibile la mobilità elettrica nei mesi estivi.

L'EUROPA SUPERA IL MILIONE DI PUNTI DI RICARICA PUBBLICI, ITALIA AL QUINTO POSTO

L'Europa ha raggiunto una pietra miliare significativa nella transizione alla mobilità elettrica superando il milione di punti di ricarica pubblica attivi. Secondo le ultime stime di EvBoosters (a questo link ulteriori dettagli), a fine secondo trimestre 2025 si contano circa 1,05 milioni di colonnine operative, un risultato che arriva a meno di un anno dal superamento delle 900.000 unità registrate nell'agosto 2024. Si tratta di un'accelerazione che riflette l'intensificarsi degli investimenti e il rafforzamento del quadro normativo, in particolare con l'entrata in vigore del regolamento europeo AFIR, che impone standard minimi di infrastrutturazione lungo le principali direttrici di trasporto. Il primato per numero assoluto di punti di ricarica spetta ai Paesi Bassi, che si attestano a quota 198mila, seguiti dalla Francia con 165mila e dalla Germania con circa 140mila. La Germania, pur non guidando la classifica quantitativa, si distingue per la diffusione delle colonnine ad alta potenza, capaci di garantire tempi di ricarica ridotti e quindi maggiore attrattività per chi utilizza l'auto elettrica anche sulle lunghe percorrenze. L'espansione non è però omogenea, e alcuni Paesi si stanno muovendo con maggiore rapidità rispetto ad altri, non solo in termini di installazioni ma anche di qualità e densità della rete. In questo contesto l'Italia si colloca in una posizione intermedia, con oltre 71mila punti di ricarica pubblici in totale (più di 56mila in AC e 15mila in DC) censiti a metà 2025.

	End of Q2/2025		vs. end of Q2/2024	
	AC	DC	AC	DC
Netherlands	191,050	6,820	17%	25%
Germany	141,181	44,472	14%	25%
France	123,490	36,423	18%	41%
Belgium	82,550	6,346	31%	59%
Italy	56,338	15,240	22%	62%
Sweden	56,236	10,484	42%	42%
Spain	35,801	13,620	36%	52%
Denmark	38,114	7,551	50%	79%
Austria	26,515	8,113	22%	59%
Norway	17,739	13,086	-7%	11%
Other	84,582	40,554	24%	54%
Total	853,596	202,709	22%	41%

Source: European Market Monitor June 2025 by ICCT

LA SOLUZIONE COMPLETA per la ricarica aziendale e domestica

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

go-e Charger CORE

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



 **MADE IN AUSTRIA**

go-e Charger Gemini flex 2.0

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

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

8-9 October

e-CHARGE 2025

International EV Charging Industry Exhibition & Conference

www.E-CHARGE.SHOW



IL MERCATO E-MOBILITY È IN UNA FASE DI RAPIDA EVOLUZIONE, CON SFIDE CHE RIGUARDANO NON SOLO LA TECNOLOGIA MA ANCHE LA CAPACITÀ DI COSTRUIRE PROGETTI SOLIDI, SCALABILI E INTEGRATI RISPONDENDO ALLE ESIGENZE DI AZIENDE, OPERATORI E TERRITORI. «L'OBIETTIVO È ACCOMPAGNARE CLIENTI INDUSTRIALI, COMMERCIALI E PUBBLICI VERSO UNA GESTIONE EFFICIENTE DELL'ENERGIA, SUPPORTANDO LA DOPPIA TRANSIZIONE, ELETTRICA E DIGITALE», SPIEGA OMAR IMBERTI, SEGMENT DEVELOPMENT EVSE INFRASTRUCTURE DI ABB ELECTRIFICATION, CHE RACCONTA LA VISIONE DELL'AZIENDA E LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SETTORE



Approccio strategico tra innovazione e consulenza

Dietro le colonnine che ormai punteggiano le città e le strade italiane, dietro le soluzioni di ricarica nelle aziende e nei depositi di autobus, c'è un mondo complesso di tecnologia, strategie e competenze, spesso poco visibile ai più. In questo contesto, ABB si posiziona come protagonista globale dell'elettificazione, combinando innovazione hardware e software, sostenibilità e un approccio consulenziale unico nel settore. Dalla progettazione di stazioni ad alta potenza fino all'integrazione con fonti

rinnovabili e sistemi di accumulo, ABB non si limita alla vendita del prodotto, ma offre soluzioni che rispondono a esigenze reali, presenti e future. Omar Imberti, figura storica del settore e-mobility e dallo scorso maggio Segment Development EVSE Infrastructure di ABB Electrification, racconta il ruolo chiave della divisione nel processo di elettrificazione: il contributo della tecnologia SCADA, delle microgrid in DC e dei sistemi di energy management, oltre a illustrare in che modo strumenti come C-Kit e l'Energy Simulator aiutino a ottimizzare la gestione dell'energia in

contesti complessi. Fondamentale, nell'approccio di ABB al mercato, è anche l'attenzione alla filiera: distributori, installatori, progettisti ed end user vengono accompagnati in un percorso di consulenza che valorizza la competenza tecnica e facilita decisioni consapevoli. Fondamentale anche il know-how maturato anche grazie a esperienze di eccellenza come la collaborazione con ABB Formula E, che ha permesso di trasferire innovazioni dal motorsport alle infrastrutture pubbliche e private, migliorando compattezza, sostenibilità e affidabilità. Secondo la visione di ABB il successo



«L'esperienza sul campo ci ha insegnato che non è sufficiente disporre di stazioni di ricarica avanzate: serve un ecosistema integrato e affidabile, capace di garantire le migliori prestazioni nel tempo»

LA SCHEDA

ABB

Sede italiana divisione Electrification

Via Luciano Lama, 33, 20099 Sesto San Giovanni MI - Tel. 02 24141

Mail: contact.center@it.abb.com

- **Fatturato globale:** 32,9 miliardi di dollari
- Oltre **110.000** dipendenti nel mondo
- Più di **170 siti produttivi**

Settori di riferimento: Electrification, Motion, Process Automation, Robotics & Discrete Automation, Corporate and Other

non dipende solo dall'adozione di nuove tecnologie, ma dalla capacità di creare un ecosistema intelligente, efficiente e pronto a crescere con le esigenze dei clienti. È un racconto più ampio, che spazia dalla progettazione all'implementazione, dalla sostenibilità alla normativa, offrendo uno sguardo privilegiato su come si costruisce oggi l'infrastruttura di ricarica del futuro.

Che dimensioni ha raggiunto ABB a livello globale e, più in nel dettaglio, a livello italiano?

«ABB è un leader tecnologico globale nel settore dell'elettrificazione e dell'automazione. siamo costantemente impegnati nel costruire un futuro più sostenibile ed efficiente nella gestione delle risorse. Il gruppo ha un fatturato di 32,9 miliardi di dollari, conta 110 mila dipendenti e 170 siti produttivi nel mondo. Investiamo ogni anno circa un miliardo e mezzo di dollari in ricerca e sviluppo, che rappresenta circa il 4,5% del fatturato. Abbiamo 7.800 persone dedicate all'R&D in 30 Paesi e circa la metà di loro lavora su digital e software. Gli obiettivi di sostenibilità per noi sono un tema centrale. A breve termine, puntiamo a ridurre le emissioni di CO2 di Scope 1 e Scope 2 dell'80% entro il 2030, rispetto ai livelli del 2019, e quelle di Scope 3 del 25% sempre entro il 2030, rispetto al 2022. Guardando al lungo termine, l'obiettivo è essere carbon neutral entro il 2050, con una riduzione del 100% delle emissioni di CO2 e del 90% per lo Scope 3, arrivando a zero emissioni di gas lungo tutta la catena del valore. In Italia ABB ha 8 siti produttivi, 13 uffici, 5.600 dipendenti e un fatturato di 3,213 miliardi di euro. Tre di questi siti – Santa Palomba, Dalmine e Frosinone – sono stati riconosciuti dal MIMIT come Lighthouse Plant. Sono impianti produttivi concepiti per evolvere continuamente con le tecnologie emergenti, la ricerca e l'innovazione, con una forte attenzione alla sostenibilità».

Un vero e proprio esempio virtuoso...

«Assolutamente. È la dimostrazione di come si possa fare industria di eccellenza in Italia. Sempre parlando del nostro Paese, c'è anche lo stabilimento di ABB E-mobility a San Giovanni Valdarno. Qui si producono le stazioni di ricarica in DC destinate a tutto il mondo. È nato nel 2021 con un investimento di 30 milioni di dollari ed è un sito che ha grande valore strategico».

Che rapporto c'è tra la divisione Electrification e quella E-mobility?

«Dal 2021 ABB E-mobility è una società per azioni distinta da ABB. Pur essendo giuridicamente separate, le due realtà continuano a collaborare strettamente, garantendo piena continuità e sinergia nelle attività e nei progetti comuni»

Quanto è strategica oggi la mobilità elettrica per ABB?

«ABB ha iniziato a lavorare nel settore già nel 2010, quando abbiamo installato la nostra prima stazione di ricarica da 50 kW. Da allora c'è stata

una forte evoluzione sia in termini di potenze sia di funzionalità, per rispondere a utilizzi diversi, e un focus anche sulle soluzioni di ricarica in AC che in Italia hanno rappresentato e tuttora rappresentano un punto chiave. Oggi si parte dai 7,4 kW con Terra AC Wallbox e si arriva a potenze fino a 400 kW con le nostre stazioni A400 e con i sistemi modulari Split in DC. Lo scorso maggio è stata presentata anche una soluzione Megawatt Charging System che arriva fino a 1.200 kW, pensata per i veicoli pesanti e il trasporto a lunga distanza. Tuttavia, l'esperienza sul campo ci ha insegnato che non è sufficiente disporre di stazioni di ricarica avanzate: serve un ecosistema integrato e affidabile, capace di garantirne le migliori prestazioni nel tempo».

E qui entra in gioco ABB Electrification...

«Esatto. ABB Electrification si occupa di prodotti e soluzioni digitali per l'elettrificazione sicura, intelligente e sostenibile. L'obiettivo è accompagnare clienti industriali, commerciali e pubblici verso una gestione efficiente dell'energia, supportando la doppia transizione, energetica e digitale. Se parliamo di un impianto domestico, l'infrastruttura a monte è relativamente semplice, anche se le esigenze degli utenti sono in continua crescita e oggi è sempre più importante poter proporre sistemi di gestione intelligente della potenza, integrazione con fonti rinnovabili e l'integrazione con i sistemi di domotica residenziale. Ma quando ci troviamo di fronte a un hub di ricarica per flotte aziendali, a un deposito di autobus elettrici o a un impianto di grandi potenze, non possiamo considerare la ricarica come un sistema isolato. Deve essere integrata con i consumi complessivi dell'edificio, con eventuali fonti rinnovabili, con sistemi di accumulo e con una logica di energy management evoluta. Per questo parliamo di ecosistema. È un approccio che deve essere considerato fin dalla prima fase, quella di analisi dei bisogni del cliente, e poi nella progettazione. Solo così si riesce a ottenere un'ottimizzazione tecnica ed economica».

Qualche un esempio pratico?

«Spesso ci confrontiamo con clienti che partono con idee che non corrispondono alle reali necessità. Per esempio, si pensa di dover installare più stazioni di quante effettivamente ne servano, senza considerare il fattore di contemporaneità, i profili di utilizzo dei mezzi, la potenza disponibile, la capacità delle batterie o le priorità di ricarica. Se parliamo di trasporto pubblico, per esempio, bisogna garantire un servizio in continuità. Per un'azienda che deve caricare i propri mezzi, le priorità possono essere diverse. Nel caso dei dipendenti vanno previste modalità ancora differenti. Anche nella progettazione bisogna prevedere ridondanze impiantistiche per garantire un servizio efficiente e affidabile. Qui entra in gioco la nostra esperienza: con oltre 15 anni di attività sul campo, ABB è in grado di affiancare i clienti non solo nella scelta delle tecnologie, ma anche nella definizione delle strategie più adatte alle loro esigenze, garantendo soluzioni efficaci oggi e sostenibili nel lungo periodo».

In questo contesto software e sistemi di energy management sono centrali.

«In ABB Electrification abbiamo soluzioni di intelligent distribution che permettono la gestione completa dell'edificio, trasformandolo in uno smart building. Penso ai sistemi BMS (Building Management System) detti anche BACS (Building Automation and Control System), che integrano

LE SOLUZIONI DI ABB ELECTRIFICATION

QUADRI MEDIA TENSIONE UNISEC

UniSec è la gamma di soluzioni ABB per la distribuzione elettrica secondaria di media tensione. UniSec Air è pienamente conforme agli standard IEC e al regolamento UE sui gas fluorurati (UE) 2024/573. Progettato con lo stesso footprint, è in completa compatibilità con l'originale gamma UniSec e presenta un'interfaccia perfezionata che facilita l'integrazione con i sistemi esistenti e l'estensione della base installata.

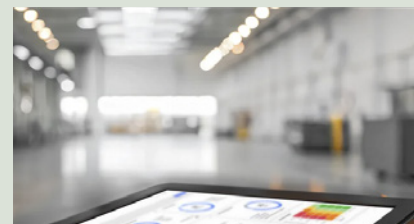
QUADRI E INTERRUTTORI DI BASSA TENSIONE

System Pro E Power è una gamma di quadri innovativi per la distribuzione primaria di ABB con corrente nominale fino a 6300 A e corrente di cortocircuito fino a 120 kA. Sono progettati per soddisfare tutti i requisiti di installazione elettrica in termini di protezione, forma di segregazione e caratteristiche elettriche, in conformità alle più recenti norme internazionali e in perfetta sinergia con le apparecchiature in bassa tensione di ABB.



INTELLIGENT DISTRIBUTION

ABB Intelligent Distribution è l'offerta ABB pensata per il mondo industriale e terziario che consente di digitalizzare e rendere più sostenibili gli impianti elettrici. Basata sui principali protocolli di comunicazione in ambito elettrico ed energetico, offre una gamma di soluzioni adattabili in base a funzionalità richieste, vincoli installativi e budget disponibili. Un ecosistema integrato per accompagnare le aziende verso una doppia transizione – digitale e ambientale – offrendo strumenti per monitorare, gestire con flessibilità e automatizzare e ottimizzare l'impianto per garantire efficienza, continuità operativa e migliorare la sicurezza.



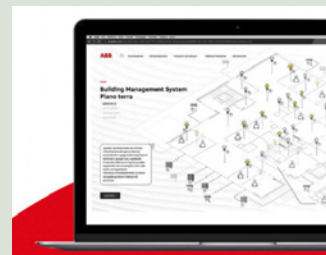
GESTIONE POTENZA STAZIONI DI RICARICA C-KIT

C-kit è la soluzione ABB progettata per monitorare e controllare facilmente i carichi delle stazioni di ricarica per veicoli elettrici. C-kit è una soluzione innovativa e flessibile, pensata per soddisfare le esigenze specifiche di ciascun cliente nella gestione della ricarica dei veicoli elettrici. Permette di leggere fino a 13 dispositivi di misurazione in modo da garantire all'impianto di non superare i limiti di potenza disponibile. Offre quattro logiche di gestione del carico pre-programmate, consentendo di gestire fino a 30 punti di ricarica.



BUILDING MANAGEMENT SYSTEM

Un unico sistema digitale per monitorare l'equipaggiamento elettrico e meccanico di un edificio. È possibile aumentarne l'efficienza e il ciclo di vita, migliorando l'esperienza di chi lo abita. In un Edificio Aumentato gli impianti sono gestiti in maniera intelligente e automatizzata, grazie all'uso del sistema di supervisione e controllo Building Management System, che garantisce efficienza energetica e gestionale, affidabilità, sicurezza e comfort.



INQUADRA IL QR CODE
PER SCOPRIRE L'OFFERTA
DI ABB ELECTRIFICATION



INQUADRA IL QR CODE PER
SCOPRIRE LE SOLUZIONI
DI RICARICA DI ABB



OMAR IMBERTI: «ABB ELECTRIFICATION È MOLTO ATTENTA ALLA FORMAZIONE DEGLI INSTALLATORI. VENGONO ORGANIZZATI PERIODICAMENTE CORSI CON CREDITI FORMATIVI, WEBINAR E VISITE AGLI STABILIMENTI»

la gestione energetica con logiche di priorità e strategie di ottimizzazione. Abbiamo sviluppato anche C-Kit, una soluzione che consente di gestire dinamicamente l'energia dedicata alla ricarica: regola e redistribuisce la potenza in base al numero di veicoli collegati e alle priorità impostate, gestendo contemporaneamente stazioni AC e DC. Stiamo lavorando per integrare anche stazioni di terze parti compatibili con il protocollo OCPP 1.6 JSON. C-Kit può essere gestito localmente, scelta spesso fatta da aziende attente alla cybersecurity, ma può anche essere monitorato da remoto, integrandosi con le piattaforme dei Cpo e con sistemi di building management e SCADA».

Per i progettisti che devono definire un'infrastruttura, quali strumenti proponete?

«Mettiamo a disposizione diverse soluzioni digitali. DocWeb, ad esempio, è una piattaforma web avanzata per la progettazione degli impianti. Abbiamo implementato una guida normativa dedicata all'integrazione tra la stazione di ricarica e la rete elettrica, molto utile per i progettisti. E infine l'Energy Simulator, che consente di simulare scenari di carico diversi e di valutare le soluzioni più efficienti, così da fare scelte consapevoli e ottimizzare le strategie».

Cosa distingue invece le soluzioni di ABB in ambito e-mobility?

«Quello che ci caratterizza, come ABB Electrification, è la capacità di creare un ecosistema completo che supporta qualsiasi stazione, integrando senza problemi anche quelle di altri produttori e un portafoglio completo di soluzioni di ricarica per la mobilità elettrica, con stazioni di ricarica studiate per i diversi segmenti, dalla ricarica AC a bassa potenza fino alla ricarica DC ad alta potenza. L'obiettivo è far sì che l'elettricità che arriva

alla stazione sia "intelligente", grazie a protezioni e sistemi affidabili, soprattutto quando le potenze diventano elevate. Abbiamo interruttori come le serie Tmax ed Emax, fino a 6.300 Ampere, disponibili sia in versione fissa sia estraibile, con interfacce digitali touch che consentono monitoraggio e gestione da remoto. È fondamentale anche rispettare le normative, come la CEI 64-8, parte 7, sezione 722. Serve un partner che conosca queste regole e che possa progettare l'impianto con una visione completa, non limitata al singolo componente. Abbiamo anche introdotto Unisec Air, un quadro di media tensione già conforme al nuovo regolamento europeo 2024/573, che vieta l'uso di gas SF₆. È un prodotto già pronto, ordinabile e consegnabile, pensato per anticipare i cambiamenti normativi».

La collaborazione con ABB Formula E ha portato vantaggi concreti?

«A dire il vero molti. Come official charging partner abbiamo sviluppato i Race Charger per le vetture di Generazione 3. Erogano 160 kW e possono caricare due auto contemporaneamente, riducendo gli ingombri e l'impatto logistico. Questa esperienza ci permette di trasferire tecnologie e know-how dal motorsport alle infrastrutture pubbliche e private, migliorando compattezza, sostenibilità e affidabilità. ABB Formula E è una piattaforma che accelera l'innovazione e rafforza la nostra leadership nel settore, oltre a essere uno strumento molto efficace in termini di brand awareness».

Chi sono attualmente i vostri interlocutori principali?

«A livello commerciale, i nostri partner principali sono distributori di materiale elettrico, installatori, progettisti e panel builder. Negli ultimi anni, però, abbiamo iniziato a dialogare direttamente anche con gli utilizzatori finali: Cpo, operatori di trasporto pubblico locale, aziende di logistica e grandi corporate. È fondamentale capire le esigenze dell'end user, perché non sempre gli attori tradizionali della filiera hanno tutte le informazioni necessarie per orientare le scelte. A volte, per esempio, un cliente non sa che esistono interruttori monitorabili da remoto e si limita a scegliere quelli meccanici tradizionali. Il nostro ruolo è informare e dare la possibilità di scegliere consapevolmente, che si tratti di una soluzione semplice o complessa».

Nel pieno rispetto della filiera, proponete anche un dialogo diretto con l'azienda.

«In alcuni casi il rapporto con l'end user è diretto, in altri arriva tramite distributori o installatori. Spesso sono loro stessi a chiederci supporto per aiutare il cliente finale a chiarire dubbi e a definire la soluzione migliore. È un approccio consulenziale, che ci permette di far emergere esigenze non considerate e di proporre la strategia più adatta».

Lavorate anche sulla formazione?

«Organizziamo corsi, webinar e visite ai nostri stabilimenti, anche con crediti formativi, per far conoscere agli installatori non solo i prodotti, ma l'intero approccio alla mobilità elettrica. Offriamo supporto tecnico quotidiano e formazione continua, per aiutarli a proporre soluzioni ai loro clienti e a crescere professionalmente. Il nostro obiettivo non è soltanto proporre prodotti, ma diffondere una vera e propria cultura della mobilità elettrica e dell'elettrificazione. La formazione, avviata già nel 2010, rappresenta un pilastro della nostra strategia: in questi anni abbiamo contribuito a far

crescere la consapevolezza del settore e continueremo a investire con impegno costante in questa direzione»

Come possiamo riassumere i punti cardine della vostra strategia?

«È innanzitutto un approccio customer centric e consulenziale. Non ci limitiamo a vendere prodotti, ma accompagniamo il cliente in un'analisi approfondita delle esigenze, anche quelle non esplicitate, per proporre soluzioni ottimali e scalabili. In un settore nuovo come quello della ricarica elettrica, è fondamentale avere una visione integrata tra infrastruttura, energy management e normative, evitando di considerare solo piccoli tasselli isolati. L'approccio è quello di un ecosistema completo, che integra stazioni di ricarica, energy management, monitoraggio energetico e, potenzialmente, sistemi di domotica. L'obiettivo è anticipare le esigenze del mercato, sviluppare soluzioni misurabili e mantenere forte attenzione alla sostenibilità, coerente con gli obiettivi globali di ABB sulla riduzione delle emissioni e la transizione energetica e digitale».

Quali obiettivi vi siete posti per il futuro?

«Puntiamo a consolidare la leadership nel settore dell'elettrificazione e della mobilità elettrica, offrendo soluzioni scalabili e integrate con building, rinnovabili, storage e tecnologie innovative. Con un approccio consulenziale cresciamo non solo in volumi, ma anche in valore».

Su quali aree di innovazione vi state concentrando principalmente?

«Innovazione hardware e software, con un focus particolare sulle microgrid in DC. Queste infatti permettono di integrarsi in modo efficiente con fonti rinnovabili e sistemi di accumulo, riducendo le conversioni e le perdite energetiche. Stiamo sviluppando sistemi bidirezionali con controllo intelligente per ottimizzare i flussi energetici in tempo reale. L'idea è creare ecosistemi scalabili e sicuri, preparati per flotte elettriche e smart building sempre più elettrificati».

Il V2G è un'ottima opportunità, ma oggi in Italia non è ancora applicabile...

«Il V2G sarà fondamentale a lungo termine, ma nel frattempo il V1G offre già vantaggi concreti. La normativa italiana non è ancora pronta per il V2G, ma le tecnologie disponibili permettono già sviluppi interessanti in ottica di efficienza e flessibilità energetica».

Quali sono le principali criticità su cui lavorare nel nostro Paese per accelerare la transizione elettrica?

«La principale criticità è di natura culturale. La presenza di informazioni parziali o poco accurate rischia di generare confusione e ostacola un'analisi oggettiva del tema. È fondamentale che gli organi di informazione contribuiscano a diffondere contenuti chiari e affidabili. Interventi spot, di breve durata, creano incertezza e rallentano il mercato. L'ecosistema degli incentivi dovrebbe essere coerente, integrando infrastrutture e flotte aziendali, non solo i singoli prodotti. L'approccio migliore è creare condizioni vantaggiose, non imporre obblighi. L'incentivo, se ben strutturato, è più efficace di un divieto. Guardando a esempi internazionali, Cina e Norvegia hanno favorito l'adozione dell'elettrico con condizioni vantaggiose e strategie fiscali mirate, non con imposizioni. Creare un contesto conveniente stimola più efficacemente la transizione».



Ricarica in autostrada: operatori, tecnologie e obiettivi

© ChatGPT

NEGLI ULTIMI ANNI L'INFRASTRUTTURA LUNGO LE PRINCIPALI ARTERIE ITALIANE HA REGISTRATO UNA CRESCITA SIGNIFICATIVA, SIA IN TERMINI DI PUNTI DISPONIBILI SIA DI POTENZE EROGATE, CON UN INCREMENTO COSTANTE DEGLI HUB ULTRAFAST E L'INTRODUZIONE DI NUOVE TECNOLOGIE DEDICATE ANCHE AL TRASPORTO PESANTE. ECCO UNA FOTOGRAFIA DELLA RETE ALLO STATO ATTUALE: I PRINCIPALI OPERATORI COINVOLTI, I TREND DI SVILUPPO E IL QUADRO NAZIONALE NEL CONTESTO EUROPEO ALLA LUCE DEGLI OBIETTIVI FISSATI DAL REGOLAMENTO AFIR

Negli ultimi anni l'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici lungo le autostrade italiane ha compiuto un salto significativo in termini di capillarità, potenza disponibile e servizi offerti. Al 30 giugno 2025, secondo il monitoraggio trimestrale di Motus-E, nel nostro Paese sono presenti 67.561 punti di ricarica pubblici, in crescita di oltre 10.500 unità in dodici mesi e di 1.569 nel solo secondo trimestre. Sebbene la rete nazionale includa sia la viabilità ordinaria sia le grandi arterie, proprio le autostrade rivestono un ruolo cruciale per la possibilità di garantire spostamenti a lungo raggio. È qui che si sta concentrando gran parte degli sforzi di operatori, concessionarie e istituzioni, con un ritmo di elettrificazione che oggi coinvolge il 45% delle aree di servizio, pari a 1.159 punti di ricarica attivi ai quali se ne aggiungono altri 49 in fase di attivazione. Nel 2024 erano 963, due anni prima appena 657: la crescita è dunque importante e continua, anche se rimangono aree meno coperte che potrebbero rallentare la diffusione dell'auto elettrica, soprattutto al Sud: La distribuzione territoriale evidenzia, però, ancora squilibri significativi. La Lombardia guida la classifica con 13.763 punti, seguita da Lazio

(7.142), Piemonte (6.561), Veneto (6.176) ed Emilia-Romagna (5.282). Al Sud il ritmo di crescita è più lento e la capillarità ridotta. Questo ritardo geografico può incidere sulle decisioni di acquisto dei potenziali utenti, scoraggiati dalla mancanza di infrastrutture nelle zone di villeggiatura e nelle tratte a minore traffico commerciale. Nel frattempo anche la qualità dell'offerta sta migliorando parallelamente alla quantità. L'85% dei punti attivi in autostrada è in corrente continua, adatti quindi alla ricarica veloce, e il 62% supera i 150 kW di potenza. Questo significa che, per i veicoli più recenti, è possibile recuperare l'80% della batteria in circa 15-20 minuti, un tempo di sosta compatibile con una pausa fisiologica durante un viaggio lungo. Un ulteriore contributo arriva dai 2.527 punti collocati entro tre chilometri dalle uscite autostradali, che rappresentano un'opzione complementare per i viaggiatori e che, in alcuni casi, offrono potenze analoghe a quelle

installate direttamente nelle aree di servizio. Anche in questo caso la tecnologia è avanzata: il 59% dei punti è in DC e il 41% supera i 150 kW. La quota di colonnine installate ma non ancora connesse alla rete elettrica è scesa dal 17,9% al 14,5% in un anno, segnale di una maggiore efficienza operativa e di un allineamento più stretto tra operatori e distributori di energia.

I protagonisti dell'infrastruttura autostradale

La crescita della rete è il risultato di un articolato ecosistema di operatori di ricarica (CPO), concessionarie autostradali e istituzioni pubbliche. Free To X, la rete di Autostrade per l'Italia, rappresenta uno degli attori principali. Con oltre 100 stazioni operative, distribuite in media ogni 50 chilometri, l'operatore ha contribuito a superare i target europei di copertura lungo le tratte di sua competenza. Le stazioni Free To X sono dotate



FREE TO X HA STRETTO UN ACCORDO CON IL BRAND MOBILIZE DI RENAULT, CHE DI FATTO È ENTRATA NEL CAPITALE SOCIALE DEL CPO PER ACCELERARNE LA CRESCITA. SOPRATTUTTO AL DI FUORI DELLA RETE AUTOSTRADALE



di colonnine fino a 400 kW, compatibili con i principali standard e progettate per servire più veicoli contemporaneamente. Recentemente la società ha perfezionato un accordo con Renault attraverso il brand Mobilize, che diventerà socio nel capitale della controllata di Aspi per accelerarne la crescita. Il gruppo autostradale continuerà a mantenere il controllo operativo sulle infrastrutture lungo la rete in concessione, mentre Mobilize supporterà lo sviluppo delle attività fuori dal perimetro autostradale. Free To X ha inoltre introdotto in tutte le sue stazioni il pagamento diretto tramite carta di credito, grazie a terminali POS posizionati sulle colonnine principali, semplificando ulteriormente l'esperienza utente e uniformandosi agli standard europei. Un altro protagonista in rapida ascesa è Atlante, società del gruppo Nhoa, che si è aggiudicata il primo bando nazionale per la realizzazione e gestione di oltre 90 punti di ricarica fast e ultrafast in autostrada. Le stazioni, che raggiungeranno potenze fino a 400 kW, saranno distribuite in maniera capillare su Lombardia, Veneto, Toscana, Campania e Puglia, con pensiline fotovoltaiche, sistemi di accumulo e una serie di soluzioni digitali come videosorveglianza, segnaletica intelligente e sistemi anti-sosta abusivi.

TRA I CPO PIÙ ATTIVI SULLA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA ANCHE IONITY, CHE CONTA CIRCA UNA VENTINA DI STAZIONI ATTIVE



va. Atlante, che ambisce a diventare un punto di riferimento tra i Cpo del Sud Europa, integra nelle proprie infrastrutture componenti di produzione e gestione dell'energia per garantire massima efficienza e sostenibilità, con l'obiettivo di ridurre l'impatto della ricarica sul sistema elettrico nazionale. Sull'Autostrada del Brennero (A22), invece, si è registrato un primato europeo con l'inaugurazione a Bolzano Sud del primo punto di ricarica per mezzi pesanti dotato di tecnologia MCS (Megawatt Charging System) da 1 MW. Realizzata da Alpitronic, l'infrastruttura è in grado di erogare fino a 1.000 kW tramite connettore MCS e fino a 600 kW tramite CCS2, aprendo scenari inediti per la decarbonizzazione del trasporto pesante su gomma. L'obiettivo dichiarato di Autostrada del Brennero è fare dell'A22 il primo "Green Corridor" d'Europa, integrando sistemi di produzione di energia rinnovabile, accumuli e potenze elevate per rendere sostenibile anche la logistica elettrica a lungo raggio. Anche gli operatori stranieri stanno iniziando a investire sulle tratte italiane: Smatrics EnBW, Cpo austriaco specializzato in infrastrutture ad alta potenza, ha infatti aperto il suo primo hub nazionale a Bressanone, sempre sull'A22, con 20 punti HPC fino a 400 kW, espandibili a 26. Il sito è dotato di pensiline fotovoltaiche, servizi di ristorazione nelle vicinanze e un layout pensato per accogliere grandi volumi di traffico, a testimonianza di un approccio industriale alla gestione delle stazioni. Infine, il GSE ha siglato un accordo con Autostrade dello Stato per sviluppare un modello di autostrada sostenibile che prevede nuove aree per colonnine, installazioni fotovoltaiche, autoconsumo e riqualificazione energetica delle infrastrutture esistenti. L'obiettivo è integrare le politiche energetiche nazionali con la diffusione di vettori alternativi e la transizione verso la mobilità elettrica, facilitando l'accesso ai fondi europei per la decarbonizzazione.

Colonnine ultrafast ormai indispensabili

Il cuore dell'evoluzione dell'infrastruttura autostradale è rappresentato dall'aumento delle potenze disponibili. Se fino a pochi anni

fa le colonnine da 50-75 kW erano considerate sufficienti, oggi le stazioni fast e ultrafast sono la norma. Il 62% dei punti in autostrada supera i 150 kW e le installazioni fino a 400 kW consentono di ridurre drasticamente i tempi di sosta. Un veicolo di ultima generazione è in grado di recuperare l'80% dell'autonomia in circa 15-20 minuti a 350-400 kW, mentre le nuove tecnologie MCS aprono la possibilità di ricaricare i camion elettrici in tempi paragonabili al rifornimento di carburante tradizionale. Parallelamente, cresce l'integrazione tra le stazioni di ricarica e le energie rinnovabili. Le pensiline fotovoltaiche e i sistemi di accumulo installati da alcuni operatori permettono di gestire meglio i picchi di domanda e ridurre l'impatto sulla rete elettrica.

La gestione intelligente dell'energia diventa un fattore competitivo: non si tratta solo di installare colonnine sempre più potenti, ma di garantire stabilità e sostenibilità all'intero sistema. Inoltre, soluzioni come il vehicle-to-grid (V2G) e la ricarica wireless, oggi in fase sperimentale, potrebbero integrare ulteriormente le autostrade elettriche nel sistema energetico nazionale.

Trend di crescita e prospettive

La traiettoria di crescita è evidente, ma per rispettare i target europei vincolanti del regolamento AFIR sarà necessario un ulteriore sprint. Entro il 31 dicembre 2025, lungo il network TEN-T core, ogni 60 km devono esserci zone di ricarica con almeno un punto da 150 kW e una capacità complessiva degli hub di 400 kW totali. Entro il 31 dicembre 2027, il requisito sale a una capacità minima di 600 kW per sito, con almeno due stazioni da 150 kW o più ciascuna. L'Italia è oggi ben avviata sulle tratte principali, ma dovrà colmare i ritardi nelle aree meridionali e nelle tratte secondarie.

Secondo Motus-E, entro il 2030 saranno necessari tra i 115mila e i 152mila punti di ricarica pubblici, con una quota crescente di infrastrutture ultrafast. Nel 2035 il fabbisogno salirà tra 198mila e 239mila punti, di cui almeno 5.000-9.000 in autostrada.



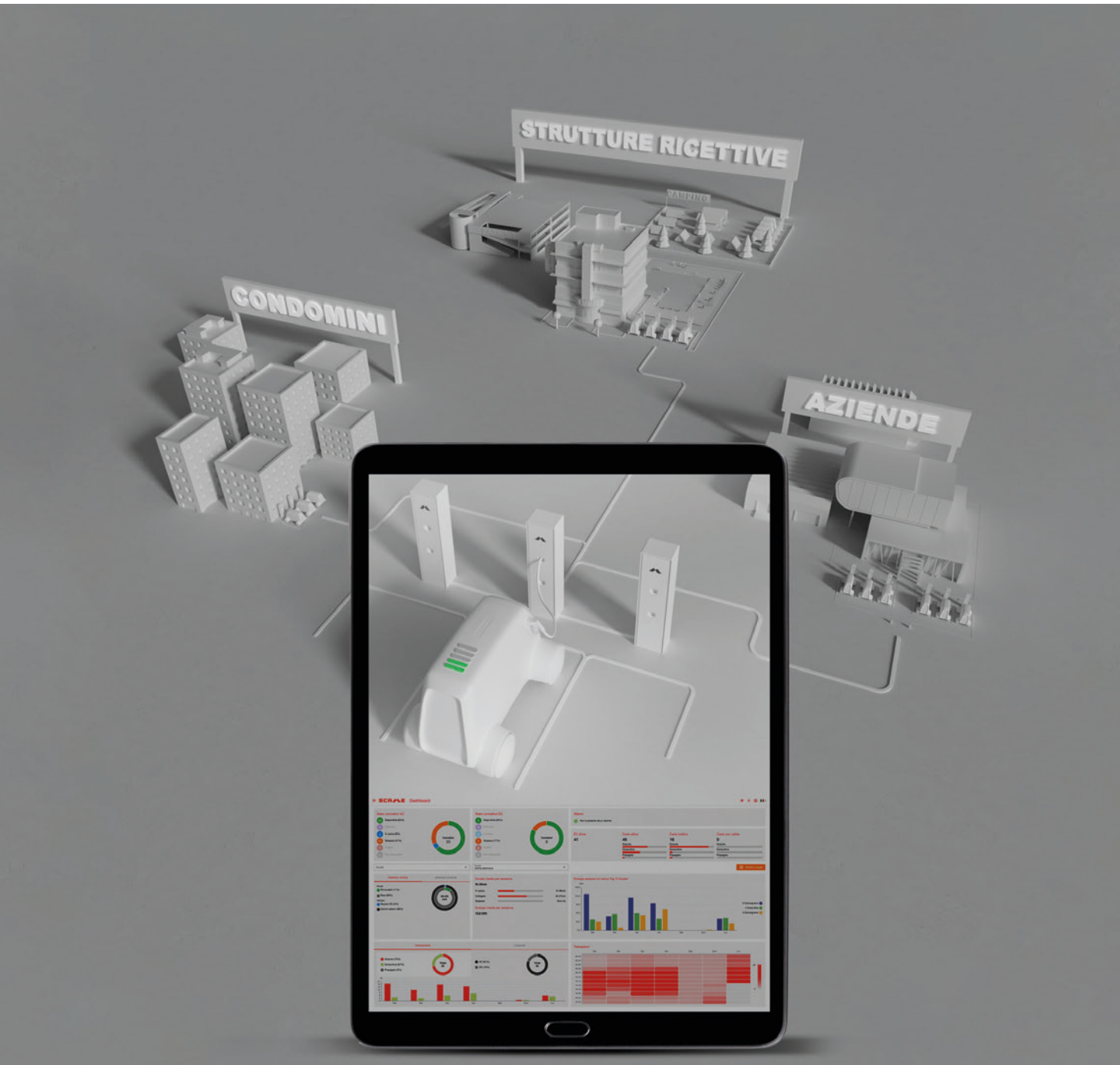
Per raggiungere questi obiettivi sarà fondamentale ridurre i tempi di autorizzazione e di allaccio alla rete, oggi ancora un collo di bottiglia, e rafforzare la collaborazione tra operatori privati e soggetti pubblici. I prossimi bandi per l'assegnazione delle aree di servizio sulle tratte rimaste indietro avranno un ruolo decisivo, così come lo sviluppo di soluzioni tecnologiche avanzate: stazioni modulari scalabili, ricariche wireless, piattaforme di gestione per le flotte commerciali e una maggiore interoperabilità tra Cpo. Una sfida ulteriore sarà integrare le nuove esigenze del trasporto pesante elettrico, che richiederà potenze di ricarica superiori e spazi dedicati. L'Italia sta vivendo una fase cruciale nello sviluppo dell'infrastruttura autostradale per la ricarica dei veicoli elettrici. La rete è cresciuta in maniera significativa negli ultimi due anni e oggi consente di affrontare viaggi a lungo raggio con tempi di ricarica compatibili con le esigenze degli utenti. I principali operatori stanno investendo in po-

LA SITUAZIONE EUROPEA: BENCHMARK E DIFFERENZE			
Paesi più avanzati			
 Germania		 Francia	
▶ 20.000 punti fast/ultrafast sulle autostrade Ten-T ▶ Distanza media: 40 km ▶ Potenza fino a 400 kW ▶ Investimenti: EnBW, Ionity, Fastned, Tesla Supercharger ▶ MCS per veicoli pesanti previsti entro 2026		▶ Modello pubblico-privato ▶ Copertura Ionity + TotalEnergies: >95% delle aree di servizio ▶ Potenze: 150–350 kW ▶ Obiettivo: stallo ultrafast ogni 30 km entro 2026	
 Spagna		 Portogallo	
▶ Copertura attuale: 65% delle aree di servizio ▶ Operatori principali: Endesa X, Cepsa, Repsol		▶ Modello centralizzato (Mobi.e) ▶ Stazioni HPC ogni 50 km ▶ Gestione coordinata dal Governo	
Operator più presenti a livello internazionale			
▶ Ionity: 24 Paesi, standard 350 kW ▶ Fastned: stazioni modulari, energia rinnovabile, espansione in Est Europa ▶ Tesla: rete capillare Supercharger, apertura a veicoli multi-brand			

tenze sempre più elevate, energie rinnovabili e servizi digitali per migliorare l'esperienza di rifornimento. Tuttavia, il percorso verso una copertura omogenea e capillare è ancora lungo. Le sfide riguardano la riduzione dei tempi di connessione, l'eliminazione dei divari territoriali e l'adeguamento alle nuove tecnologie, in particolare per il trasporto pesante.

Solo attraverso una pianificazione coordinata e investimenti mirati sarà possibile trasformare la rete autostradale italiana in un vero e proprio “green corridor” europeo, capace di sostenere la transizione energetica del Paese e di supportare una mobilità elettrica finalmente alla portata di tutti.





Eleva

YOUR EV CHARGING PLATFORM

Più semplicità, più controllo, più efficienza, più sostenibilità: con Eleva puoi contare su una piattaforma progettata per essere altamente modulare e scalabile. Che si tratti di aziende, condomini o strutture ricettive, ogni funzionalità di Eleva è organizzata in pacchetti specifici, che possono essere attivati in base alle reali necessità dell'utente.

Eleva di Scame:
la gestione dell'infrastruttura di carica arriva a un nuovo livello.



Scopri ELEVA



www.scame.com



Bologna: una finestra sul futuro dell'e-mobility

L'8 E IL 9 OTTOBRE
2025 SI TERRANNO IN
CONTEMPORANEA E-CHARGE,
TRAFFIC, ED E-BUS EUROPE
2025. DALLA MOBILITÀ
ELETTRICA AL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE, GLI SHOW
SI CARATTERIZZERANNO
ANCHE PER UN
INTERESSANTE PROGRAMMA
DI EVENTI E CONVEGNI

Bologna come epicentro della nuova mobilità. Torna infatti l'appuntamento con E-Charge 2025, la manifestazione fieristica e convegnistica interamente dedicata all'industria della ricarica elettrica. L'evento, organizzato da A151 e ospitato nel quartiere fieristico di BolognaFiere, mette al centro le colonnine e le stazioni di ricarica, le tecnologie, le infrastrutture, i componenti e le soluzioni di sistema, oltre ai servizi connessi alla mobilità elettrica. In programma l'8 e 9 ottobre 2025, E-Charge si svolgerà in contemporanea con altri importanti eventi: Traffic 2025 - The Urban Technology Show, dedicato alla gestione del traffico, alle strade, ai sistemi di controllo e sicurezza, alle smart cities e alla mobilità evoluta; E-Bus Europe 2025, salone internazionale di riferimento per l'industria e il mercato degli autobus elettrici; Fleet Manager Academy 2025 e Forttronic 2025, focalizzati rispettivamente sulla gestione delle flotte aziendali e sull'elettronica di potenza. E-Charge 2025 si propone come momento di incontro con numerose occasioni di networking e come vetrina per le ultime novità del settore: dalle wall box alle stazioni HPC e MegaWatt charger, dai Cpo agli Emisp, dall'elettronica di potenza ai controlli, dalle cabine, cavi e accessori alle infrastrutture, dalle reti ai servizi di pagamento, dalla

progettazione alla produzione, dalle batterie ai dispositivi di raffreddamento, dai pantografi ai sistemi wireless

Gli stati generali della ricarica EV

Tra i momenti clou di E-Charge spiccano gli Stati Generali della Ricarica EV 2025, summit nazionale dedicato al mondo della ricarica elettrica, pubblica e privata. In un contesto di rapida transizione verso l'elettrificazione dei trasporti, l'iniziativa - organizzata in collaborazione con le principali associazioni del settore - proporrà cinque sessioni tematiche di approfondimento. Al centro del confronto: innovazione tecnologica, capacità infrastrutturali, PNRR, distribuzione energetica, standard europei e normative. Un'occasione importante per fare il punto su opportunità, sfide e prospettive del comparto in Italia e in Europa, con il coinvolgimento di aziende, istituzioni, enti pubblici e stakeholder internazionali.

Megawatt day 2025: focus sulla ricarica ultra-rapida

Grande attesa anche per la prima edizione di Megawatt Day - conferenza nazionale inserita all'interno di E-Charge - dedicata alla ricarica ad alta potenza per veicoli elettrici. L'evento, ospitato nella sala "James Watt" del centro





congressi di BolognaFiere, rappresenta un nuovo punto di riferimento per operatori e aziende interessate a sistemi di ricarica rapida e ultrarapida. Tra i temi al centro del dibattito: i sistemi MCS (Megawatt Charging Systems); le infrastrutture per veicoli commerciali e pesanti; l'integrazione tra ricarica e sistemi di energy storage (BESS) in contesti urbani e autostradali; il ruolo strategico delle stazioni di ricarica come hub energetici intelligenti. La partecipazione è gratuita previa registrazione, e consente l'accesso all'intera area espositiva. La partecipazione è gratuita, previa registrazione, e il pass acquisito consente l'accesso all'intera fiera. Gli interventi saranno in lingua italiana, senza traduzioni simultanee, rendendo l'evento uno spazio privilegiato di confronto operativo tra professionisti, enti e stakeholder del comparto energetico e infrastrutturale. L'inserimento di Megawatt Day all'interno di E-Charge conferma la crescente attenzione verso soluzioni ad alto valore aggiunto per la decarbonizzazione e la transizione energetica. Tra gli aspetti di maggiore interesse spiccano le potenzialità delle ricariche ultra-rapide per mezzi pesanti e bus, i sistemi intelligenti di accumulo energia e la trasformazione dell'offerta infrastrutturale verso modelli più flessibili ed efficienti.

Traffic 2025: il salone sulla mobilità urbana

Nel cuore di un mercato in continua trasformazione, dove mobilità e digitalizzazione si intrecciano, debutta Traffic 2025 – The Urban Techno-

logy Show, nuovo appuntamento internazionale dedicato alla tecnologia urbana. L'evento si propone come punto d'incontro per professionisti e aziende attive nella gestione del traffico, nella sicurezza stradale, nell'e-mobility e nelle smart cities. In fiera attesi oltre 150 espositori da più di 15 Paesi e oltre 5mila visitatori. Il programma prevede circa 20 conferenze e workshop animati da esperti di primo piano. In vetrina: soluzioni per la viabilità, mobilità elettrica, illuminazione intelligente, ingegneria ambientale, parcheggi smart, taxi volanti, connettività e molto altro. Il tutto con un'attenzione costante alla sostenibilità e all'innovazione.

E-Bus Europe: il futuro del trasporto pubblico

Sempre nelle giornate dell'8 e 9 ottobre, il Padiglione 21 e l'area Test Drive di BolognaFiere ospiteranno E-Bus Europe 2025, la fiera internazionale dedicata all'intera filiera degli autobus elettrici. Un evento pensato per rispondere alle esigenze delle aziende di trasporto pubblico, collettivo e privato, provenienti dal Sud Europa e dall'area del Mediterraneo. L'offerta espositiva abbraccerà l'intero ecosistema: dai veicoli ai sistemi di ricarica, dalle tecnologie produttive ai servizi. Un'opportunità stimolante per toccare con mano le innovazioni più avanzate e confrontarsi con i protagonisti della transizione verso un trasporto urbano sostenibile.

ER

DUE NOVITÀ PRESENTATE IN FIERA

Ekoenergetyka: SAT 1500 MCS

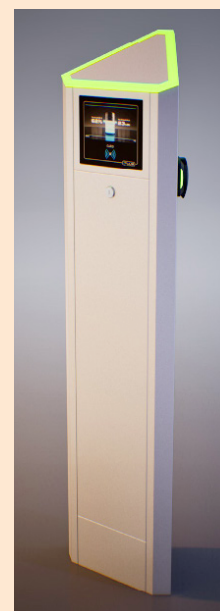
Il SAT 1500 MCS rappresenta l'eccellenza dell'innovazione nelle stazioni di ricarica ultrapotenti per veicoli pesanti elettrici, pensato per rispondere alle esigenze delle flotte di camion con potenza superiore a 1 MW. Questo satellite DC, parte integrante di un sistema Megawatt Charging System (MCS), supporta correnti fino a 1 500 A e tensioni elevate, garantendo una ricarica rapida e sicura attraverso connettori MCS raffreddati a liquido e CCS HPC. Grazie all'architettura modulare e compatta, il SAT 1500 MCS può alimentare simultaneamente due veicoli, ottimizzando spazi in aree critiche come autostrade o hub logistici. L'unità utente integra uno schermo tattile da 10" con RFID, insieme a un ampio monitor da 19" per la gestione di contenuti pubblicitari o informativi, offrendo una qualità visiva elevata e una user experience professionale. Ogni dettaglio è studiato per garantire la massima efficienza operativa: illuminazione Led 360°, visibile da ogni punto di vista, permette di monitorare lo stato di carica in modo intuitivo e immediato anche a distanza. Il design ergonomico tiene conto delle reali condizioni di utilizzo: il SAT 1500 MCS può essere gestito in condizioni avverse, con mani bagnate o protette da guanti, assicurando libertà operativa anche nei climi più rigidi. Le caratteristiche tecniche avanzate comprendono un efficace sistema di gestione termica, monitoraggio costante di temperatura e corrente, che riducono il rischio di surriscaldamenti e allungano la durata dei componenti; tutto ciò lo rende affidabile anche in ambienti difficili. L'esperienza utente è sorprendente: la configurazione flessibile consente di collegare

l'unità a uno o due veicoli con cavi da 3,5 m (MCS) o fino a 4,5 m (CCS HPC), garantendo libero accesso al veicolo senza compromessi. Dal punto di vista commerciale, il SAT 1500 MCS offre una scelta versatile di soluzioni di pagamento: terminali Pax IM 30, Payter Apollo, Valina Worldline e integrazione Rfid per card fleet, assicurando compatibilità con i principali operatori e sistemi di gestione dei rifornimenti.



Plus Ev-Charge: T1000 Evo e W780 Evo

La nuova generazione di infrastrutture per la ricarica AC proposta da Plus EV trova nella T1000 Evo e nella W780 Evo due soluzioni di riferimento per chi cerca affidabilità, intelligenza operativa e conformità alle più recenti normative europee. Entrambe le unità sono pienamente compatibili con il regolamento AFIR e integrano funzioni di sicurezza avanzate, comunicazione crittografata e gestione dinamica del carico, dimostrando un approccio maturo alla ricarica in corrente alternata in ambito pubblico e semi-pubblico. La T1000 Evo, pensata per installazioni su suolo pubblico o in ambito aziendale, si distingue per una struttura imponente e robusta, realizzata in carpenteria d'acciaio con uno spessore fino a 40/10 nel basamento, e disponibile anche in acciaio inox 316L o 430 per garantire massima resistenza agli agenti atmosferici e agli atti vandalici. Ogni elemento è progettato per durare nel tempo, dalla verniciatura su misura fino alla protezione del display da 7" in LCD TFT, inserito in un pannello antisfondamento e leggibile anche in condizioni ambientali difficili. Lo schermo fornisce all'utente tutte le informazioni essenziali: costi di ricarica, QR code per avvio diretto, stato della sessione, potenza erogata, energia trasferita, oltre ai dati di diagnostica e firmware. Le stazioni sono inoltre dotate di Led RGB visibili a distanza, che indicano in tempo reale lo stato operativo di ciascuna presa. Parallelamente, la W780 Evo si configura come una wallbox ad alte prestazioni, destinata a installazioni su parete o palina in contesti privati, aziendali o pubblici dove lo spazio sia limitato. Anche in questo caso la qualità costruttiva è centrale: lamiera da 20/10, design in acciaio verniciato o inox marino, connettività garantita da antenna esterna IP67 e IK10. Entrambe le soluzioni condividono la piattaforma Csms sviluppata internamente, che consente di effettuare controlli avanzati e aggiornamenti da remoto in parallelo alle piattaforme degli operatori di mobilità. Tra le funzionalità disponibili spiccano il riarmo automatico delle protezioni differenziali, la gestione dei guasti da dispersione, la diagnosi in tempo reale dell'impianto elettrico e la possibilità di gestire soft e hard reset senza interventi sul posto.





Wall box sicure, efficienti e integrate: ecco le funzioni smart su cui puntare

La crescente diffusione di veicoli elettrici richiederà sempre più soluzioni intelligenti, capaci di gestire in modo dinamico la potenza, prevenire sovraccarichi e garantire la continuità operativa di impianti complessi. Le wall box smart si collocano oggi come strumenti centrali di questa trasformazione, sia a livello domestico, sia all'interno delle aziende e delle strutture ricettive. A differenza delle soluzioni entry level, che puntano esclusivamente sul prezzo o sulla potenza massima nominale, le stazioni di ricarica intelligenti integrano tecnologie avanzate che monitorano in tempo reale il consumo energetico, ottimizzano la distribuzione della potenza tra più dispositivi e garantiscono una gestione sicura e predittiva. L'utente, affidandosi a questa tipologia di dispositivi, non deve preoccuparsi di eventuali interruzioni o picchi di assorbimento, mentre l'installatore può verificare da remoto il corretto funzionamento dell'impianto, riducendo costi e tempi di intervento. Oltre ai benefici immediati per la sicurezza e l'efficienza, l'adozione di sistemi connessi si inserisce in una logica più ampia di sostenibilità e gestione intelligente della rete elettrica. Dispositivi con controllo avanzato contri-

LA DIFFUSIONE DELLE AUTO ELETTRICHE SPINGE IL MERCATO VERSO WALL BOX SEMPRE PIÙ EVOLUTE. L'OFFERTA DI MERCATO SI FOCALIZZA SU PRODOTTI SMART, CHE SUPPORTANO BILANCIAMENTO DINAMICO DEI CARICHI, INTEGRAZIONE CON IL FOTOVOLTAICO E GESTIONE DA REMOTO, DIVENTANDO STRUMENTI INDISPENSABILI PER PRIVATI, AZIENDE E STRUTTURE RICETTIVE. NON SI TRATTA PIÙ DI SEMPLICI ACCESSORI, MA DI NODI STRATEGICI PER LA STABILITÀ DELLA RETE E PER UN UTILIZZO EFFICIENTE E SICURO DELL'ENERGIA

buiscono infatti a stabilizzare la rete, modulando la domanda energetica in base alla disponibilità reale e prevenendo situazioni di sovraccarico che possono generare blackout o costi aggiuntivi. Questo rende la wall box smart un vero e proprio nodo attivo all'interno di un ecosistema energetico più ampio e interconnesso. Alla luce di queste premesse si sta riducendo rapidamente la quota di mercato dei prodotti non smart o di primo prezzo,

come confermano gli stessi installatori: «Proporriamo ormai esclusivamente EV charger smart: non esiste più un vero mercato per prodotti basici, privi di funzionalità avanzate» conferma Pasquale Senese, Ceo di Ev Field Service. «Dal nostro punto di vista, come installatori specializzati in e-mobility, questi prodotti avrebbero davvero poco senso, soprattutto perché ci rivolgiamo a una clientela esigente che richiede un certo livello di servizio e

BTICINO

Ricarica smart, compatta e integrata

Le stazioni di ricarica wallbox sono soluzioni particolarmente funzionali in quanto, non avendo l'ingombro da terra, rimangono protette dagli urti accidentali; inoltre, sono particolarmente facili da installare, essendo necessari solo i tasselli per il fissaggio al muro. Nell'offerta BTicino si distinguono in particolare le wallbox della linea Green'Up One.

Una delle caratteristiche più apprezzate è la gestione anche a distanza, mediante l'app Charger Control. L'associazione tra dispositivo mobile e la wallbox avviene tramite Bluetooth, per un massimo di 8 utenti alla volta (tra cui, volendo, l'installatore). In questo modo vengono abilitate serie di funzioni, tra cui la visualizzazione delle limitazioni della corrente di carica, il consumo dell'ultima ricarica e la programmazione del carico giornaliero.

L'utente può anche gestire la potenza in base

alle proprie necessità e posticipare la ricarica dalle ore di punta alle ore in cui il costo dell'energia è minore o più conveniente. Se si desidera ricaricare il veicolo tramite energia solare, inoltre, è possibile grazie all'integrazione con i contatori IME distribuiti da BTicino, associabili ai sistemi fotovoltaici. La loro funzione è quella di load balancing (gestione del carico): consentono infatti di distribuire la potenza disponibile in modo ottimale, in modo da poter ricaricare ogni veicolo elettrico entro i limiti di capacità disponibile ed evitare blackout. Essendo bidirezionali, i contatori IME sono in grado di riconoscere la produzione di energia elettrica dal consumo. Di conseguenza, in caso di produzione, la colonnina erogherà i kW massimi mentre in caso di consumo, la colonnina si limiterà ad erogare i kW residui per evitare blackout.



LA WALL BOX GREEN'UP ONE

IN SINTESI

- + Soluzioni compatte e resistenti in polycarbonato, con presa in Modo 3 in corrente alternata
- + La gestione da remoto tramite l'app Charger Control permette fino a 8 utenti collegati via Bluetooth.
- + Con l'integrazione dei contatori IME per il load balancing, la wallbox sfrutta al meglio l'energia solare

CIRCONTROL

Un ev-charger versatile e intelligente

L'Ehome 5 è stata progettata per sfruttare l'energia prodotta da un impianto fotovoltaico per caricare un veicolo elettrico. Grazie alla sua facile installazione, consente di ottimizzare un'installazione fotovoltaica nuova o esistente. La wall box offre tre modalità. Just Green ricarica utilizzando solo l'energia in eccesso prodotta dai pannelli; Smart Mix combina energia fotovoltaica e quella prelevata dalla rete; mentre la modalità "Boost" utilizza tutta la potenza disponibile per accelerare i tempi di ricarica. Inoltre, la nuova Ehome 5 consente di sfruttare la produzione fotovoltaica, anche quando non è sufficiente per caricare il veicolo. Ad esempio può fornire alla rete l'energia

prodotta dai pannelli solari, oppure può monitorare il consumo e regolare automaticamente la domanda di energia per prevenire eventuali blackout. Ehome 5 sfrutta un'app basata su cloud per autenticare, gestire e monitorare le sessioni di ricarica. Inoltre, l'app consente di programmare le sessioni in base all'orario. Inoltre, fornisce una rapida installazione grazie alla sua compatibilità con la piattaforma di gestione di Circontrol, Cosmos oppure con qualsiasi altro sistema back-office. La stazione di ricarica inoltre è compatibile con qualsiasi inverter sul mercato e non necessita integrazioni con quest'ultimo perché misura la produzione fotovoltaica in tempo reale.



LA WALL BOX EHOME 5

IN SINTESI

- + Wall box di nuova concezione progettata per massimizzare l'autoconsumo
- + Compatibile con qualsiasi inverter sul mercato
- + Gestione semplice e intuitiva attraverso piattaforma cloud

punta a dispositivi di fascia medio-alta. Parliamo di clienti che vogliono un servizio premium: di conseguenza, le wall box di primo prezzo vengono automaticamente escluse. Il nostro software di configurazione – l'algoritmo che sul sito di EV-Field consente di generare in tempo reale un preventivo personalizzato – propone soltanto prodotti smart. L'unica variabile riguarda la presenza o meno dell'app per la gestione della wall box da remoto». Anche se in alcuni contesti particolarmente complessi, come ad esempio un box interrato, la connessione alla rete può risultare una criticità, ci sono funzioni di cui un utilizzatore di BEV non può fare a meno, come il bilanciamento dinamico dei carichi e il controllo delle sessioni. Avere la certezza di trovare l'auto carica evitando eventuali cali di tensione sono le caratteristiche imprescindibili da considerare quando si procede all'attivazione della stazione. «Se parliamo di clienti privati, le wall box non smart non hanno praticamente più mercato: i prodotti "dumb" non si vendono più» spiega Paolo Gorgoglione, founder di Pony Power. «La ragione principale è che il bilanciamento del carico è diventato una funzionalità imprescindibile. Chi utilizza un'auto elettrica non può farne a meno. Oltre a questo, la seconda feature più richiesta è la possibilità di monitorare le sessioni di ricarica, per avere sempre sotto controllo i consumi. Tuttavia, qui si apre un tema: installiamo molte colonnine in contesti condominiali dove spesso non c'è connessione Internet. In questi casi, molti clienti non possono utilizzare le app per il controllo da remoto o altre funzionalità che dipendono dalla gestione online. Nelle abitazioni indipendenti o nelle villette, invece, il discorso cambia: qui c'è un utilizzo reale di tutto il pacchetto smart che la wall box può offrire. In primis il report dettagliato delle sessioni di ricarica e, soprattutto, l'integrazione con l'impianto fotovoltaico». Le funzionalità smart diventano di fatto

irrinunciabili nei contesti al di fuori dell'ambito domestico: aziende, uffici, strutture ricettive: sono tutti ambiti in cui un prodotto intelligente offre un ventaglio di opzioni necessarie per poter gestire il punto di ricarica ed eventualmente offrire un servizio ai propri dipendenti oppure ai propri clienti: «Non possiamo affermare con assoluta certezza che il mercato delle wall box non smart sia completamente terminato, ma è chiaro che, per un installatore che punta sul servizio e sulla qualità del prodotto, c'è ormai un orientamento

quasi totale verso le soluzioni intelligenti» afferma Federico Bussatori, direttore commerciale di Elio-sTech. «Questo perché un certo tipo di clientela ha esigenze precise: monitorare i consumi, integrare la produzione del fotovoltaico e sfruttare funzionalità avanzate. Nel mercato privato, invece, la gestione smart è percepita in maniera più sfumata. Molti automobilisti vedono già dall'auto quanti kWh stanno ricaricando e, considerato che oggi le tariffe giorno/notte sono abbastanza simili, non percepiscono grandi differenze. Inoltre, per chi

HANNO DETTO



“IL BILANCIAMENTO DEL CARICO ORMAI È INDISPENSABILE”
Paolo Gorgoglione, founder di Pony Power

«Il bilanciamento del carico è diventato una funzionalità imprescindibile. Chi utilizza un'auto elettrica non può farne a meno. Oltre a questo, la seconda feature più richiesta è la possibilità di monitorare le sessioni di ricarica, per avere sempre sotto controllo i consumi»



“MONITORAGGIO DA REMOTO: UN VANTAGGIO IMPORTANTE”
Federico Bussatori, direttore commerciale di EliosTech

«Per il nostro tipo di approccio al mercato, lavorando molto con il segmento C&I, il monitoraggio da remoto è una funzionalità imprescindibile. Consente non solo di intervenire tempestivamente in caso di problemi, ma anche di fare manutenzione preventiva, ottimizzando tempi e costi».



“I CLIENTI RICHIEDONO UN'UNICA APP PER FOTOVOLTAICO E RICARICHE”
Pasquale Senese, CEO di EV Field Service

«Numerosi clienti desiderano includere la colonnina di ricarica nei consumi domestici, in modo che venga visualizzata all'interno della stessa app che utilizzano per monitorare l'impianto fotovoltaico di casa. Si tratta di una soluzione molto comoda, perché permette di avere una panoramica completa dei consumi energetici».

punta solo al prezzo della wallbox, è più difficile far comprendere il valore delle funzioni smart: molti privati guardano esclusivamente al costo iniziale. Proprio per questa dinamica, la nostra strategia si è concentrata maggiormente su target che hanno bisogno di infrastrutture intelligenti: flotte aziendali, realtà con più punti di ricarica o clienti che vogliono una gestione completa del prodotto. Questo approccio consente di offrire un vero valore aggiunto. Poi esistono anche i prodotti “da prezzo”, che oltre a caricare l'auto non offrono nulla di più. Spesso vengono proposti come accessori “quasi inclusi” nei pacchetti con impianto fotovoltaico: tanti li vedono ancora come un semplice gadget da abbinare ai pannelli solari».

Bilanciamento del carico e sinergia con il fotovoltaico

Uno degli elementi più innovativi delle wall box intelligenti è il bilanciamento dinamico del carico, che permette di distribuire automaticamente la potenza disponibile tra più veicoli collegati. In un contesto domestico con più utenti o in strutture aziendali, condomini o parcheggi condivisi, questa funzione consente di ottimizzare l'uso dell'energia senza compromettere la continuità del servizio. La gestione dinamica tiene conto dei consumi istantanei e delle priorità, modulando la potenza in base alla disponibilità reale e prevenendo sovraccarichi, anche in presenza di più dispositivi attivi contemporaneamente. «Il controllo dinamico del carico è assolutamente fondamentale, soprattutto nel settore privato» conferma Federico Bussatori. «È la prima funzione a cui non si può rinunciare se si utilizza realmente l'auto elettrica, specialmente nelle abitazioni con contatori da 6 kW, dove i picchi di consumo sono frequenti anche con una wallbox da 7,4 kW. Avere un meter permette di garantire la ricarica dell'auto senza blackout. È fondamentale che la stazione di ricarica sia un device smart monitorabile da remoto e, soprattutto, che sia configurata correttamente. Il sistema di monitoraggio via app consente di sapere quanto tempo impiegherà l'auto a caricarsi e di

visualizzare quanto dell'energia utilizzata proviene dal fotovoltaico e quanto dalla rete. Per un'azienda che possiede impianti fotovoltaici e una flotta di furgoni elettrici, ad esempio per l'ultimo miglio, questi dati permettono di capire quanto si riesce a risparmiare sfruttando l'energia solare». «Quando parliamo di dispositivi smart, la prima

DKC

Un'unica soluzione per ricarica privata e condominiale

DKC Energy, business unit del Gruppo DKC, propone E.Charger, il sistema di ricarica auto interamente realizzato in Italia, per soddisfare le esigenze di abitazioni private e complessi condominiali. E.Charger combina efficienza, tecnologia avanzata e semplicità d'uso per garantire una gestione ottimale della ricarica. Per l'ambito domestico, E.Charger permette una gestione personalizzata tramite il Portale Energy in cloud, accessibile da qualsiasi dispositivo. È possibile configurare i parametri di ricarica, avviare o interrompere le sessioni, monitorare i consumi e calcolare i costi e i chilometri di autonomia del veicolo. L'installazione è semplice e veloce grazie al doppio sezionamento interno e alla protezione differenziale integrata, che eliminano la necessità di dispositivi aggiuntivi. Per i complessi condominiali, E.Charger offre una soluzione flessibile e affidabile, installabile sia in ambienti interni che esterni. Grazie al contatore MID integrato, consente di contabilizzare e certificare i consumi energetici per ciascun utente. Inoltre, le Card Rfid personalizzabili permettono agli abitanti del complesso di gestire e monitorare le proprie ricariche con precisione e trasparenza. E.Charger è la scelta consolidata per chi cerca affidabilità e sostenibilità nella mobilità elettrica, sia per uso privato che condiviso.

IN SINTESI

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



LA WALL BOX E-CHARGER

GO-E

Wall box intelligente e connessa

Il dispositivo go-e Charger Core combina un design moderno con un'interfaccia utente intuitiva. Grazie alle numerose interfacce di comunicazione aperte, tra cui OCPP 1.6, API e ModBus TCP diventa la soluzione scalabile ideale per i sistemi di domotica domestica, per cui gli utenti go-e trovano l'intera documentazione accessibile online. Offre tre ingressi per il cavo di alimentazione e può essere comandato da remoto attraverso Wi-Fi, Ethernet e rete mobile. Grazie all'app gratuita, il go-e Charger Core può realizzare un bilanciamento statico del carico senza hardware aggiuntivi e con un numero illimitato di punti di ricarica connessi. La programmazione delle sessioni di ricarica, la gestione degli orari e della potenza e il controllo di accesso vengono gestiti nel cloud tramite l'app

go-e. In combinazione con il go-e Controller, questa wall box intelligente è inoltre in grado di realizzare un bilanciamento dinamico del carico, ottimizzando le sessioni di ricarica non solo in relazione all'energia di rete disponibile, ma anche in virtù alla presenza del surplus fotovoltaico o di tariffe energetiche flessibili. Eventuali aggiornamenti di sistemi sono disponibili regolarmente nell'app e possono essere scaricati gratuitamente dall'utente per assicurare il perfetto funzionamento anche a lungo termine. L'intero sistema è poi controllabile da remoto anche sul go-e Portal per installatori, che in tal modo possono non solo sorvegliare interi gruppi di wallbox, ma anche intervenire tempestivamente per le richieste di supporto tecnico.

IN SINTESI

- Design moderno e interfaccia intuitiva, con supporto OCPP 1.6, API e MODBUS TCP per integrazione in sistemi di domotica
- Gestione remota tramite Wi-Fi, Ethernet e rete mobile, con bilanciamento statico del carico e programmazione delle sessioni via app.
- Bilanciamento dinamico con go-e Controller e fotovoltaico, aggiornamenti gratuiti e controllo da remoto tramite go-e Portal per installatori



LA WALL BOX E-CHARGER CORE

MENNEKES

Funzionalità ottimizzate per l'ambito professionale

Nel panorama in continua evoluzione della mobilità elettrica, la wallbox Amtron 4Business 700 di Mennekes si distingue come una soluzione avanzata, pensata per contesti aziendali e residenziali collettivi. Il suo punto di forza? Un ecosistema smart che integra funzionalità di gestione energetica, controllo remoto e interoperabilità con i principali standard del settore. Amtron 4Business 700 supporta la gestione del carico statica e dinamica, consentendo di ottimizzare la distribuzione della potenza disponibile tra più punti di ricarica. Questo è particolarmente utile in installazioni con numerosi veicoli elettrici: fino a 100 wallbox possono essere gestite in rete, evitando sovraccarichi e garantendo un

uso efficiente dell'energia. Grazie al sistema di bilanciamento intelligente, è possibile ricaricare più veicoli contemporaneamente su dispositivi differenti. La potenza viene distribuita dinamicamente in base alla disponibilità e alle priorità impostate, assicurando continuità e sicurezza. La wallbox Mennekes è compatibile con sistemi di domotica grazie ai protocolli Modbus TCP ed EEBus, permettendo l'integrazione con impianti smart home e sistemi di gestione energetica (EMS). Inoltre, l'app Amtron 4Installers consente agli installatori di configurare e monitorare i dispositivi da remoto, semplificando manutenzione e aggiornamenti. È inoltre possibile attivare il servizio Mennekes Cloud che consente la gestione da remoto da parte dell'installatore e offre al proprietario una dashboard facile intuitiva completa di statistiche esportabili. La compatibilità con il protocollo OCPP garantisce l'interoperabilità con qualsiasi piattaforma di backend. Il dispositivo è inoltre predisposto per lo standard ISO 15118, aprendo la strada alla ricarica Plug & Charge.



LA WALL BOX AMTRON 4BUSINESS 700

IN SINTESI

- + Gestione del carico statica e dinamica, fino a 100 wallbox in rete per ricariche sicure e ottimizzate in contesti aziendali e residenziali.
- + Compatibile con Modbus TCP, EEBus e sistemi domotici; app AMTRON® 4Installers per configurazione, monitoraggio e aggiornamenti da remoto.
- + Supporta OCPP e ISO 15118 per interoperabilità

LE FUNZIONI SMART CHE FANNO LA DIFFERENZA

Funzione smart	A cosa serve	Perché è un vantaggio per l'installatore	Perché è utile per l'utente finale
BILANCIAMENTO DINAMICO DEL CARICO	Distribuisce automaticamente la potenza disponibile tra più dispositivi e previene sovraccarichi.	Riduce interventi correttivi e reclami, semplifica l'installazione in contesti multi-utente e aumenta l'affidabilità complessiva dell'impianto.	Evita blackout e cali di tensione, garantendo che l'auto sia sempre ricaricata in sicurezza anche con contatori domestici limitati.
INTERAZIONE CON FOTOVOLTAICO	Integra la wall box con l'impianto solare, sfruttando l'energia autoprodotta o il surplus disponibile.	Consente di proporre soluzioni premium, aumenta il valore percepito dell'impianto e fidelizza clienti attenti a efficienza e sostenibilità.	Permette di ridurre i costi in bolletta, massimizzare l'autoconsumo e ricaricare in modo sostenibile l'auto con energia rinnovabile.
MONITORAGGIO DI FUNZIONI E CONSUMI VIA APP	Fornisce report dettagliati sulle sessioni di ricarica e consente la gestione delle impostazioni da smartphone.	Riduce richieste di assistenza generiche, semplifica il supporto a distanza e valorizza il servizio offerto con strumenti digitali.	Garantisce pieno controllo sui consumi, trasparenza sui costi e possibilità di ottimizzare la ricarica in base a esigenze personali.
MONITORAGGIO DELL'INFRASTRUTTURA DA REMOTO	Permette agli installatori di controllare e gestire lo stato delle wall box senza presenza fisica sul posto.	Diminuisce costi operativi e tempi di intervento, abilita manutenzione preventiva e aumenta l'uptime degli impianti.	Assicura continuità del servizio con tempi di inattività ridotti e interventi rapidi in caso di problemi.
COMPATIBILITÀ CON LO STANDARD OCPP	Garantisce l'interoperabilità tra wall box e diverse piattaforme software o gestionali.	Facilita l'integrazione in progetti complessi (aziende, flotte, strutture pubbliche) e amplia le possibilità di business.	Permette di utilizzare la stessa colonnina con più servizi e provider, evitando vincoli di fornitore.
CONNESSIONE CON PIATTAFORME CLOUD	Collega la wall box a sistemi centralizzati di gestione e analisi dei dati.	Offre strumenti per gestire intere reti di ricarica, aprendo la strada a servizi evoluti come billing, manutenzione predittiva e gestione multi-sito.	Consente un'esperienza avanzata con funzioni come programmazione oraria, aggiornamenti software e reportistica integrata.

RICARICA OVUNQUE SENZA PENSIERI!

Con l'App R-EV
ricarichi senza limiti.
Scaricala e viaggia
oltre ogni confine.

DISPONIBILE SU
Google play

Scarica su
App Store

www.r-ev.it

R-ev

R-ev

caratteristica che li distingue dai prodotti non intelligenti è senza dubbio il controllo dinamico del carico» conferma anche Pasquale Senese. «Si tratta di una funzione ormai imprescindibile se si vuole garantire la ricarica del veicolo senza incorrere in inconvenienti legati ai sovraccarichi o ai cali di tensione. Possiamo dire che il controllo dinamico del carico si articola principalmente in due funzionalità. La prima, essenziale, è proprio quella di evitare i sovraccarichi. La seconda riguarda invece la gestione dell'energia prodotta da un impianto fotovoltaico: il sistema è in grado di utilizzare il surplus di produzione per ricaricare l'auto elettrica. Queste due sono, di gran lunga, le caratteristiche più richieste. Al terzo posto, e qui parliamo necessariamente di prodotti smart, troviamo la possibilità di aderire alla sperimentazione Arera, che consente di accedere ai 6 kW aggiuntivi gratuitamente durante le fasce orarie previste. A partire da qui si aggiunge una serie di altre funzionalità che arricchiscono il pacchetto per soddisfare anche gli utenti più esigenti. Tornando all'integrazione con il fotovoltaico le wallbox possono sfruttare il surplus di energia prodotta dai pannelli oppure utilizzare direttamente l'energia generata dai pannelli. Questa scelta influisce anche sulle modalità di installazione. Non parliamo di vere e proprie complicazioni, ma di accortezze che devono essere previste per implementare correttamente le funzionalità richieste. Inoltre numerosi clienti desiderano includere la colonna di ricarica nei consumi domestici, in modo che venga visualizzata all'interno della stessa app che utilizzano per monitorare l'impianto fotovoltaico di casa. Si tratta di una soluzione molto comoda, perché permette di avere una panoramica completa dei consumi energetici. È tra le feature che ci vengono richieste più spesso: avere un'unica app di monitoraggio è percepito come un valore aggiunto». La sinergia con gli impianti fotovoltaici aggiunge un ulteriore livello di efficienza. Le wall box smart possono monitorare la produzione di energia in tempo reale e adattare automaticamente la ricarica dei veicoli elettrici in funzione dell'energia autoprodotta. In questo modo si massimizza l'autoconsumo, si riducono i costi dell'energia prelevata dalla rete e si promuove un utilizzo sostenibile delle risorse. «La funzionalità che ci viene richiesta di implementare più spesso è il cosiddetto solar boost, ovvero la possibilità di ricaricare l'auto utilizzando esclusivamente l'energia prodotta in surplus dall'impianto fotovoltaico» racconta Paolo Gorgoglione. «Questa modalità consente di ottimizzare l'autoconsumo e ridurre al minimo l'energia prelevata dalla rete. Lo storage non viene quasi mai integrato direttamente con la wall box. Viene utilizzato piuttosto per accumulare l'energia in eccesso che l'impianto fotovoltaico altrimenti immetterebbe in rete. Questo perché, se si utilizzasse la batteria anche per la ricarica dell'auto, si rischierebbe di sottrarre energia destinata alla casa. Inoltre, le batterie attualmente installate non sono molto capienti: ricaricando la vettura si farebbero troppi cicli di carica e scarica, con il rischio di lasciare l'abitazione "a secco" nei momenti di bisogno». In scenari multiutente, la distribuzione della potenza può essere bilanciata tra più dispositivi, garantendo che tutti i veicoli ricevano energia sufficiente senza interferire con l'impianto elettrico esistente.

Controllo remoto e gestione dell'infrastruttura

Un'altra caratteristica distintiva delle wall box smart è la connessione continua, che consente agli utenti di monitorare e gestire la ricarica in tempo reale. Le funzionalità connesse permetto-

ORBIS

Stazioni intelligenti per installazioni multiutente

Viaris UNI+ e COMBI+ sono le stazioni di ricarica AC progettate da Orbis per rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione, dove le funzionalità smart e la gestione intelligente della potenza sono sempre più centrali. Dotate di un modulatore dinamico di carica di serie, le stazioni adattano automaticamente la potenza erogata in base ai consumi istantanei dell'abitazione o dell'edificio, ottimizzando l'uso dell'energia disponibile e prevenendo il rischio di blackout. La gestione di più punti di ricarica non è un problema: il sistema Viaris SPL (Smart Power Limitation) permette di alimentare più veicoli contemporaneamente su stazioni distinte, distribuendo equamente la potenza disponibile tra tutti i carichi attivi. Questo rende il sistema ideale per installazioni multiutente in hotel, aziende, condomini e strutture ricettive, dove la potenza contrattuale è spesso limitata. La compatibilità con protocolli standard come OCPP 1.6J garantisce l'interoperabilità con piattaforme EMS e aggregatori, mentre la comunicazione via WiFi ed Ethernet (opzionale anche 4G) consente l'integrazione con sistemi di domotica e il controllo tramite app. Con l'app e-Viaris è possibile programmare le ricariche, impostare limiti di potenza in base alle fasce orarie, aggiornare il firmware, visualizzare lo storico delle ricariche e controllare in tempo reale lo stato del dispositivo. Anche per l'installatore, la gestione è smart: grazie al cloud gratuito di Orbis è possibile monitorare l'intero impianto da remoto e in tempo reale, visualizzando tutte le stazioni connesse, controllando chi sta effettuando la ricarica, rilevando eventuali errori e analizzando l'assorbimento energetico totale della struttura.



GLI EV-CHARGER
VIARIS UNI+ E COMBI+

IN SINTESI

- + Gestione dinamica della potenza con modulatore integrato e VIARIS SPL, per ricariche sicure senza rischio di blackout.
- + Compatibili OCPP 1.6J, integrate via WiFi, Ethernet o 4G, con app e-VIARIS per programmazione, storico e aggiornamenti firmware.
- + Monitoraggio cloud per installatori, protezione IP54/IK08, cavo integrato o presa Tipo 2 e vano per contatori e protezioni.

PLUS EV-CHARGE

Design robusto e display LCD



LA WALL BOX W780 EVO

IN SINTESI

- + Robusta e versatile, con scocca in acciaio o inox, montaggio a parete o palina e protezioni IP67/IK10 per ambienti critici.
- + OCPP 1.6J e RFID integrato, display LCD 7" con QR code, gestione remota via CSMS e funzioni di sicurezza avanzate.
- + Dynamic Load Management ottimizza la potenza disponibile, ripristino automatico post-blackout e compatibilità con sistemi eMSP e Hubject.

La W780 Evo rappresenta l'evoluzione della wallbox per la ricarica in corrente alternata, progettata da Plus EV per coniugare prestazioni professionali, robustezza strutturale e flessibilità d'uso in contesti pubblici, aziendali o privati. È una soluzione pensata per chi necessita di un'infrastruttura affidabile, capace di adattarsi a molteplici scenari installativi mantenendo standard di sicurezza e controllo evoluti. Realizzata con una scocca in lamiera da 20/10 e disponibile in acciaio verniciato o inox 316L per applicazioni in ambienti critici, la W780 Evo è progettata per resistere ad agenti atmosferici, sollecitazioni meccaniche e atti vandalici. Il design compatto consente il montaggio a parete o su palina, rendendola ideale anche in luoghi dove lo spazio è un vincolo operativo. Ogni dettaglio costruttivo riflette una logica industriale: l'antenna esterna certificata IP67 e IK10 assicura connettività stabile in ogni contesto, mentre l'elettronica integrata garantisce una gestione intelligente della ricarica, in linea con le più recenti direttive europee. Dal punto di vista funzionale, la W780 Evo è completamente conforme al regolamento AFIR e supporta il protocollo OCPP 1.6J su tutti i profili, con predisposizione al passaggio a OCPP

2.0.1. È dotata di lettore RFID di serie, display LCD da 7" protetto da pannello antiscalfittura in metacrilato e interfaccia utente evoluta. Tramite QR code visibile a schermo, l'utente può avviare la ricarica senza bisogno di app o registrazioni, semplificando l'esperienza anche per gli utilizzatori occasionali. La grafica del display è personalizzabile da remoto via CSMS, e a partire dal 2026 sarà aggiornabile anche tramite OCPP. La W780 Evo integra sistemi avanzati di sicurezza e diagnostica. Il monitoraggio continuo della corrente residua tramite RCM, la rilevazione del potenziale di terra, degli sbilanciamenti di fase e delle temperature anomale contribuiscono a ridurre i rischi e ad aumentare la longevità del sistema. In caso di errore, il dispositivo comunica immediatamente con la piattaforma di controllo e consente l'intervento da remoto per soft reset, riarmo delle protezioni o riconfigurazione. La gestione del caricatore può avvenire sia attraverso la CSMS proprietaria di Plus EV, sia tramite le piattaforme degli operatori eMSP a cui la stazione è connessa. Tra le funzioni più apprezzate c'è il Dynamic Load Management, che consente di adattare la potenza in uscita sulla base della disponibilità energetica dell'impianto.

R-EV

Una soluzione essenziale e affidabile

La Wallbox Oneblack R-ev 7.4 kW è un dispositivo per la ricarica domestica di veicoli elettrici, progettato per garantire sicurezza, affidabilità e ottimizzazione dei consumi. Una delle principali funzionalità del dispositivo è il controllo dinamico del carico, che avviene tramite l'uso di un trasformatore amperometrico (TA). Questo strumento consente alla wallbox di monitorare in tempo reale l'assorbimento totale dell'abitazione e, grazie a una

logica interna integrata, di regolare automaticamente la potenza destinata alla ricarica. In tal modo, la wallbox evita il superamento della potenza contrattuale disponibile, mantenendo il comfort domestico e prevenendo disalimentazioni indesiderate. Il dispositivo non consente la ricarica simultanea di più veicoli su dispositivi differenti, e quindi non è pensato per un utilizzo condiviso in contesti plurifamiliari o aziendali. Tuttavia, la gestione della potenza disponibile rimane ottimizzata internamente, attraverso l'elaborazione dei dati forniti dal TA e la logica del firmware, che adatta la ricarica alle condizioni reali dell'impianto elettrico. Dal punto di vista della connettività, il dispositivo supporta il protocollo standard OCPP (Open Charge Point Protocol), che garantisce una base di interoperabilità e apertura futura, anche se attualmente non è prevista la gestione tramite rete o app da parte dell'installatore o dell'utente. Gli aggiornamenti firmware possono essere effettuati in locale, tramite collegamento fisico al dispositivo, in modo da mantenere sicurezza e controllo sulle operazioni di manutenzione.

IN SINTESI

- + Controllo dinamico del carico tramite trasformatore amperometrico, per ricarica sicura senza superare la potenza contrattuale disponibile.
- + Uso singolo veicolo, senza integrazione domotica o piattaforme EMS, ideale per ambienti domestici semplici ed essenziali.
- + Aggiornamenti firmware locali e supporto OCPP

LA WALL BOX
ONEBLACK



SCAME

Funzionalità avanzate e compatibili con protocollo Chain 2

La serie di wall box BE-W[2.0] di Scame si distingue per le sue avanzate funzionalità smart e integrate, progettate per una gestione energetica più consapevole ed efficiente. Grazie alla comunicazione diretta con i contatori domestici di seconda generazione tramite il protocollo Chain 2, che sfrutta la tecnologia a onde convogliate (PLC), il sistema elimina la necessità di installare un energy meter esterno. Per adattarsi a ogni esigenza, la gamma si articola in tre versioni. La versione LITE è pensata per l'uso domestico, con accesso libero o controllato tramite l'app locale Scame E-Mobility e con modelli già compatibili con Chain 2. Per contesti più ampi, la versione BUSINESS opera come satellite, mentre la PRO funge da stazione Master, capace di gestire un'architettura di ricarica complessa con fino a 15 punti di ricarica satelliti. Un punto di forza della serie è la gestione della potenza, in due modalità: la gestione statica assegna una potenza fissa, garantendo stabilità, ma rischiando di non sfruttare tutta l'energia disponibile. Al contrario, la gestione dinamica rappresenta la soluzione più evoluta: ottimizza l'efficienza, previene sovraccarichi e, integrandosi con fonti rinnovabili, misura i consumi in tempo reale per destinare alla ricarica solo la potenza non utilizzata.

LA WALLBOX BE-W[2.0]



IN SINTESI

- + Comunicazione PLC con contatori di seconda generazione, installazione semplificata e gestione energetica efficiente senza energy meter esterno.
- + Tre versioni: LITE per uso domestico, BUSINESS come satellite e PRO come master fino a 15 punti di ricarica satelliti.
- + Gestione statica e dinamica della potenza, supporto OCPP 1.6Json

HOMER



Homer, la ricarica resa semplice.

Il primo caricatore portatile che non ti fa mai saltare il contatore.

Semplice

- non richiede installazione, puoi portarlo con te in vacanza
- regola la potenza di ricarica per non far saltare il contatore (protocollo Chain2)

Sicuro

- interrompe la carica se la presa si scalda
- interruttore differenziale integrato

Smart

- connessione a internet via WiFi e SIM integrata
- compatibile con protocollo OCPP

Scopri Homer su silla.industries/homer

no di programmare la ricarica in base alle fasce orarie più convenienti, controllare il consumo energetico, regolare la potenza disponibile e visualizzare lo storico delle sessioni di ricarica. La possibilità di pianificare le ricariche secondo le tariffe più convenienti o la produzione fotovoltaica rappresenta un vantaggio tangibile in termini di efficienza economica ed energetica. Dal lato degli installatori invece il monitoraggio remoto si rivela un vantaggio oggettivo, perché consente di intervenire in caso di anomalie senza la necessità di recarsi fisicamente sul luogo. È possibile aggiornare il firmware, modificare parametri operativi, configurare nuovi dispositivi e fornire supporto tecnico con rapidità e precisione. Questo approccio riduce i costi di manutenzione, aumenta la disponibilità del servizio e garantisce interventi tempestivi, migliorando l'affidabilità complessiva dell'infrastruttura. «Per il nostro tipo di approccio al mercato, lavorando molto con il segmento C&I, è una funzionalità imprescindibile», spiega Federico Bussatori. «Consente non solo di intervenire tempestivamente in caso di problemi, ma anche di fare manutenzione preventiva, ottimizzando tempi e costi. Ci sono esempi banali: le CPU delle wall box, se esposte troppo al sole, possono surriscaldarsi e ridurre la potenza di ricarica. Da remoto possiamo identificarlo subito e consigliare al cliente di installare una pensilina o di spostare il caricatore in una zona più ombreggiata. Un altro caso frequente riguarda gli utenti che non riescono ad accedere alla wallbox perché hanno dimenticato la password. Possiamo intervenire da remoto e risolvere in pochi minuti, evitando un'uscita inutile». La possibilità di monitorare l'infrastruttura è una funzione di primaria importanza soprattutto per installatori che hanno come interlocutori principali imprese o aziende intenzionate ad offrire la ricarica come servizio. Inoltre si rivela uno strumento efficace nella fidelizzazione del cliente. Aziende come Pony Power hanno addirittura

VELTIUM

Semplicità, connettività e controllo totale

Point Dot di Veltium è una wallbox progettata per rendere la ricarica semplice e senza pensieri, sia per chi guida un veicolo elettrico, sia per chi si occupa dell'installazione e della gestione tecnica. Ogni dettaglio, dalla tecnologia alla connettività, è pensato per offrire il massimo in termini di efficienza, sicurezza e flessibilità in contesti aziendali e spazi ad accesso pubblico. Per le persone utenti, questo significa un'esperienza di ricarica fluida e adattabile. Il controllo dinamico del carico, supportato da un contatore MID integrato, consente di ricaricare senza temere sovraccarichi: Point Dot adatta in tempo reale la potenza disponibile, garantendo un uso intelligente dell'energia. In installazioni con più dispositivi, il bilanciamento automatico del carico permette la ricarica simultanea di più veicoli, distribuendo l'energia tra le wallbox in modo ottimale. Grazie alla sua connettività avanzata (Wi-Fi, Ethernet, Bluetooth e modem 4G), Point Dot può essere gestito a distanza con la massima comodità. Gli aggiornamenti firmware vengono eseguiti da remoto, mantenendo il sistema sempre aggiornato con le ultime funzionalità. Anche l'installatore può accedere al dispositivo da remoto per configurazioni o assistenza, riducendo drasticamente i tempi di intervento e ottimizzando il servizio post-vendita.

LA WALL BOX POINT DOT

IN SINTESI

- + Controllo dinamico del carico con contatore MID integrato e bilanciamento automatico per più veicoli simultaneamente.
- + Connettività Wi-Fi, Ethernet, Bluetooth e 4G, gestione remota e aggiornamenti firmware over-the-air per installatori e utenti.
- + Certificazione IP54/IK10, disponibile con cavo integrato o presa Tipo 2 potenze fino a 22 kW per contesti semi-pubblici e aziendali.

siglato accordi con Emsp per poter offrire questa tipologia di servizio: «Da quest'anno abbiamo siglato un accordo con Monta, che mette a disposizione le proprie soluzioni software per offrire questo tipo di servizi» spiega Paolo Gorgoglione. «Si tratta

di strumenti rivolti prevalentemente alle aziende, dove vengono installati più punti di ricarica. Il monitoraggio da remoto è molto comodo perché consente un controllo costante dell'infrastruttura ed è uno strumento fondamentale per la fidelizzazione del cliente. Possiamo tenere l'intera rete sotto controllo, ma anche offrire un servizio di manutenzione programmata e preventiva. Grazie al monitoraggio possiamo capire la natura di un eventuale problema e intervenire in maniera rapida e tempestiva, riducendo i tempi di inattività». «Siamo convinti che il controllo da remoto delle infrastrutture avrà un ruolo fondamentale in futuro, soprattutto per le aziende che devono elettrificare le flotte aziendali» conferma Pasquale Senese. «La possibilità di monitorare e gestire da remoto le stazioni consente infatti di garantire un uptime dell'infrastruttura molto elevato, perché permette all'installatore di intervenire in tempo reale per risolvere eventuali problemi tecnici. È un aspetto cruciale per la transizione energetica, e siamo certi che nei prossimi anni diventerà una delle funzionalità più richieste. In questo contesto, i software e le piattaforme di gestione rivestiranno un'importanza sempre maggiore».

SILLA INDUSTRIES

Dispositivo versatile e adatto al contesto condominiale

Prism di Silla Industries è la wallbox progettata per adattarsi in modo intelligente a ogni contesto: dalla ricarica domestica alla gestione di più stazioni in ambienti condominiali o aziendali. È pensata per garantire un'esperienza d'uso semplice per l'utente finale, ma con tutta la flessibilità e la profondità tecnica che un installatore professionista si aspetta. Tra le funzionalità principali, Prism integra il controllo dinamico del carico (Dynamic Load Management), che consente di ricaricare senza superare la potenza disponibile in casa. L'energia viene regolata automaticamente in base ai consumi istantanei, evitando interventi sul contratto di fornitura. Grazie alla modalità Cluster, Prism è in grado di gestire più punti di ricarica

sulla stessa linea elettrica, distribuendo dinamicamente la potenza tra i dispositivi collegati. La configurazione avviene direttamente da app, senza hardware aggiuntivo, ed è ideale per autorimesse condivise, parcheggi aziendali o contesti a uso semi-pubblico. Dal punto di vista della programmabilità, Prism si distingue per il supporto nativo al protocollo MQTT, che consente l'integrazione diretta con sistemi di domotica e automazione energetica. È compatibile con piattaforme come Home Assistant, e consente di creare automazioni intelligenti basate su prezzo dell'energia, fasce orarie o surplus da impianti fotovoltaici. Oltre a MQTT, Prism supporta anche OCPP 1.6 e Modbus, garantendo un ampio spettro di compatibilità. È così possibile integrare la wallbox sia in ambienti residenziali evoluti, sia in contesti commerciali dove la ricarica viene gestita come servizio a pagamento. Entro il Q1 2026, sarà inoltre attivabile il supporto al protocollo Chain2 per la lettura dei dati dal contatore Open Meter, tramite aggiornamento remoto gratuito. Nella roadmap di sviluppo è previsto anche il passaggio a ISO 15118-20 e OCPP 2.0.1, che renderanno Prism compatibile con scenari di ricarica bidirezionale. Gli aggiornamenti firmware sono gestiti completamente over-the-air, senza necessità di interventi fisici. Inoltre, Silla mette a disposizione dei propri installatori il Monitor Portal, una piattaforma cloud che consente di monitorare a distanza i dispositivi installati, visualizzare log, stato di sistema e offrire assistenza tecnica in modo rapido e proattivo.

IN SINTESI

- + Dynamic Load Management e modalità Cluster ottimizzano la ricarica su più punti senza superare la potenza disponibile.
- + Compatibile MQTT, OCPP 1.6 e Modbus, integrabile con domotica e piattaforme come Home Assistant per automazioni intelligenti.
- + Aggiornamenti OTA, roadmap Chain2 e ISO 15118-20, monitoraggio remoto via Monitor Portal per installatori e assistenza proattiva.

LA WALL BOX PRISM

Efficienza, sicurezza e strategia di investimento

Investire in una wall box smart non è soltanto una scelta tecnica, ma una decisione strategica. La gestione avanzata della ricarica riduce il rischio di sovraccarichi, ottimizza l'uso dell'energia disponibile e massimizza l'efficienza dell'impianto elettrico. La sicurezza dell'utente e dei veicoli è garantita da sistemi integrati di monitoraggio, rilevazione di anomalie e diagnostica, che consentono di intervenire tempestivamente in caso di malfunzionamenti. I dispositivi economici e di prima fascia, orientati solo al prezzo, non offrono strumenti di controllo avanzato né la possibilità di

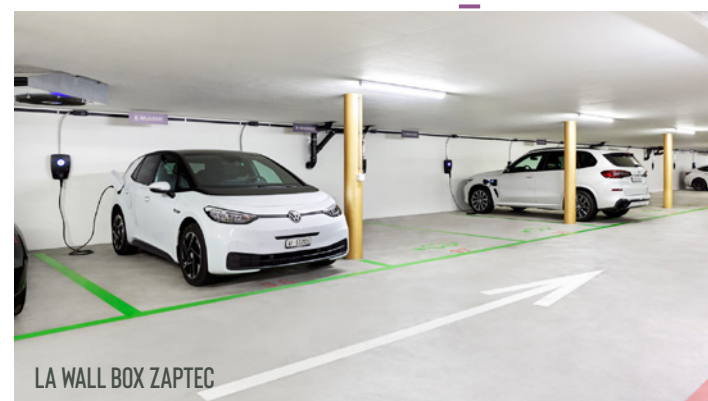
integrazione con fonti rinnovabili o sistemi digitali di gestione. Le wall box intelligenti, al contrario, permettono di pianificare, monitorare e intervenire in modo preciso, adattandosi a scenari multiutente e complessi. La scalabilità e la flessibilità di questi sistemi garantiscono un ritorno sull'investimento superiore, grazie alla maggiore efficienza, sicurezza e durata nel tempo. Agli installatori però è richiesto un cambio di paradigma: «Non basta più installare semplicemente la wallbox: serve un servizio completo, che includa anche assistenza tecnica» racconta Federico Bussatori. «EliosTech ad esempio ha integrato due figure professionali dedicate esclusivamente al supporto tecnico. Si occupano di tutto, dai problemi più banali alle questioni più complesse legate al back-end delle piattaforme di gestione. Ci siamo accorti subito che questa integrazione era fondamentale, perché sul mercato manca ancora una cultura e una conoscenza dell'elettrico, anche sugli aspetti più basilari. La maggior parte dei clienti, all'inizio, pensa di non aver bisogno di assistenza perché crede che tutto sia semplice. In realtà, il servizio post-installazione si rivela spesso essenziale. E il classico elettricista tradizionale, che non è formato sull'e-mobility, questo tipo di servizio non lo offre. In sintesi, le wall box smart rappresentano oggi il fulcro della mobilità elettrica moderna. Offrono una ricarica sicura, efficiente e sostenibile, integrata con sistemi energetici avanzati e in grado di rispondere alle esigenze di utenti domestici, aziende e contesti pubblici. La scelta di investire in dispositivi connessi e intelligenti non solo migliora l'esperienza di ricarica, ma contribuisce attivamente alla stabilità della rete elettrica e alla transizione verso una mobilità più responsabile e sostenibile. L'adozione di questi sistemi non è più un semplice optional: è una strategia concreta per garantire efficienza, controllo e convenienza all'utente finale.



ZAPTEC

Ev-charger smart, flessibile e sempre connesso

Zaptec offre una tecnologia di ricarica per veicoli elettrici progettata per garantire efficienza, flessibilità e adattabilità a ogni tipo di installazione: dal contesto residenziale ai parcheggi aziendali e pubblici. Le sue soluzioni si distinguono per l'intelligenza distribuita integrata in ogni dispositivo e per una gestione energetica avanzata, frutto di un sistema cloud completamente connesso. Uno dei punti chiave è il controllo dinamico del carico, che permette di utilizzare al meglio la potenza elettrica disponibile. Con il modulo opzionale Zaptec Sense, il sistema rileva i consumi dell'edificio in tempo reale e regola automaticamente l'energia destinata alla ricarica, evitando sovraccarichi e ottimizzando l'efficienza complessiva, senza dover installare nessun cavo tra meter e caricatore. Questo rende possibile sfruttare appieno l'impianto esistente, spesso senza necessità di ampliamenti. Le soluzioni Zaptec sono progettate per supportare la ricarica simultanea di più veicoli su dispositivi differenti. L'energia viene distribuita dinamicamente tra i punti di ricarica, in base alla capacità dei veicoli e alle loro esigenze di carica, garantendo una gestione equa e stabile anche in scenari con numerosi utenti collegati. Un elemento distintivo della tecnologia Zaptec è il sistema brevettato di bilanciamento delle fasi e del carico. Ogni stazione di ricarica è in grado di rilevare e selezionare automaticamente la fase più disponibile nella rete trifase, garantendo una distribuzione equilibrata della potenza. Inoltre, in caso di sovraccarico, i veicoli trifase possono temporaneamente commutare su una sola fase per liberare capacità a favore di altri utenti, mantenendo la continuità operativa dell'intera infrastruttura.



LA WALL BOX ZAPTEC

- + Controllo dinamico del carico e modulo Zaptec Sense per ottimizzare la potenza disponibile e prevenire sovraccarichi.
- + Ricarica simultanea multi-veicolo, bilanciamento fasi brevettato e distribuzione stabile della potenza in scenari complessi.
- + Compatibile OCPP 1.6, connessione SIM 4G, WiFi e PLC, aggiornamenti remoti e supporto Plug & Charge e V2G.

IL BREVETTO XIAOMI E IL SOGNO DELLO STATO SOLIDO

IN CHE MODO LA NUOVA TECNOLOGIA SVILUPPATA DAL COLOSSO ASIATICO SARÀ IN GRADO DI RIVOLUZIONARE L'INDUSTRIA AUTOMOTIVE

È importante soppesare bene comunicati stampa, lanci e titoli: perché quando lo stato solido arriverà davvero, supereremo per sempre il vincolo fisico legato sia alla capacità energetica (e quindi all'autonomia) sia alla velocità di ricarica. Quel momento si avvicina, ma non sarà un'esplosione improvvisa. Piuttosto, sarà un'evoluzione graduale, che passerà da diverse tecnologie, veicoli e player industriali. Per questo motivo, su e-ricarica abbiamo deciso di approfondire l'argomento analizzando uno degli ultimi brevetti legati allo stato solido, depositato da un brand che in Europa non ha ancora un veicolo su strada, ma è ben noto nel mondo dell'elettronica di consumo: Xiaomi. Nel giugno 2025, il colosso asiatico ha depositato un brevetto per una batteria allo stato solido che si basa su una struttura elettroica stratificata. L'obiettivo? Superare due ostacoli finora insormontabili: la scarsa conducibilità ionica e la difficoltà di ottenere alta densità energetica in architetture compatte. Il cuore dell'innovazione è un design multilayer, dove l'elettrodo è composto da diversi strati: materiali attivi (quelli che immagazzinano energia), leganti (che tengono insieme

la struttura), agenti conduttivi (per far scorrere gli elettroni) e un elettrolita solido a base di polimeri e sali metallici. Uno degli aspetti più interessanti del brevetto Xiaomi è che sarebbe compatibile con le linee produttive attuali delle batterie al litio. Tradotto: non servono fabbriche spaziali per produrre queste celle. È un dettaglio tutt'altro che secondario, perché accorcia drasticamente la distanza tra laboratorio e produzione industriale, e rende Xiaomi un possibile protagonista anche in anticipo rispetto a colossi storici. Il prototipo descritto nel brevetto adotta una architettura Cell-to-Body (CTB), cioè le celle sono integrate direttamente nella struttura dell'auto. Questo permette di raggiungere un'efficienza volumetrica del 77,8%: in pratica quasi tutto lo spazio disponibile viene utilizzato per l'accumulo energetico, senza elementi strutturali inutili. Lo spessore del pacco batteria? Solo 120 mm, inclusi pavimento e struttura. Un vantaggio in termini di baricentro, aerodinamica e integrazione meccanica. Quanto all'autonomia, Xiaomi dichiara oltre 1.200 km secondo ciclo CLTC eh grazie, ma...Anche ridimensionando il dato su cicli WLTP o EPA, si resta ben oltre i 1.100 km



reali. E poi c'è la ricarica: secondo i dati, la batteria potrebbe assorbire energia sufficiente per 800 km in soli 10 minuti. Ma andiamoci piano: come ogni tecnologia emergente, anche lo stato solido porta con sé problemi ancora irrisolti. La conducibilità ionica, come detto, è ancora inferiore rispetto agli elettroliti liquidi, soprattutto se si usano elettrodi ad alta capacità. Il rischio dei dendriti di litio: piccoli filamenti che possono crescere e perforare l'elettrolita solido, provocando cortocircuiti. E infine, il costo. I materiali e i processi produttivi restano ancora molto più costosi rispetto alle celle tradizionali. Finché non verranno risolti questi nodi, lo stato solido resterà un sogno affascinante. Ma ogni volta che un colosso come Xiaomi entra in campo con brevettazione mirata e visione industriale, ci avviciniamo di più a trasformare quel sogno in realtà.

L'ANGOLO DI eV-Now!



Competenze multidisciplinari e innovazione

UNA PANORAMICA SULLE LE
FIGURE CHIAVE DELLA MOBILITÀ
ELETTRICA IN ITALIA

ARTICOLO A CURA DI **GIONATA ALDEGHI**.

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

HUNTERS
GROUP



La transizione verso una mobilità sostenibile rappresenta una delle sfide più significative del nostro tempo e l'Italia si trova al centro di questa trasformazione. Un segnale tangibile di questo cambiamento è rappresentato dai più recenti dati sulle immatricolazioni di auto elettriche, che confermano una tendenza positiva anche per il 2025: nei primi sei mesi dell'anno, infatti, le immatricolazioni di veicoli full electric sono aumentate di circa il 30% rispetto allo stesso periodo del 2024. A questi dati incoraggianti si affianca l'obiettivo definito dal Piano Nazionale per le Infrastrutture di ricarica elettrica (Pnire), che prevede la realizzazione di oltre 20.000 punti di ricarica rapida in superstrade e nei centri urbani entro il 2026. Tuttavia, la trasformazione non si limita alla

sola infrastruttura: a cambiare profondamente è anche il mercato del lavoro e le competenze richieste. Dall'Osservatorio di Hunters Group, società di ricerca e selezione di personale qualificato, emerge che il settore delle infrastrutture per la mobilità sostenibile sta generando una domanda di profili tecnici esperti, che uniscono expertise e specializzazioni emergenti. Di conseguenza, le aziende stanno ridefinendo i propri criteri di selezione, privilegiando esperti capaci di apprendere rapidamente e di adattarsi alle nuove tecnologie. Si richiedono professionisti con competenze trasversali e multidisciplinari: dalla progettazione elettrotecnica alla gestione dei sistemi di accumulo energetico, dalle competenze IT

per la gestione intelligente delle reti, fino alla conoscenza dei sistemi di pagamento digitali. Una domanda così articolata si traduce nella ricerca di ingegneri elettrotecnici, meccanici e chimici con esperienze post-laurea nelle tecnologie energetiche.

Parallelamente, accanto alle figure tradizionali, stanno emergendo nuovi ruoli ancora più qualificate e versatili. Tra questi spiccano:

- il Data Scientist specializzato nella mobilità sostenibile, che analizza grandi quantità di dati per ottimizzare l'efficienza delle reti di ricarica attraverso l'analisi predittiva e l'intelligenza artificiale;
- lo Specialista di Cybersecurity per infrastrutture critiche, il cui compito è proteggere sistemi sempre più connessi e vulnerabili, garantendo sicurezza e continuità operativa;
- il Sustainability Engineer, figura che combina competenze tecniche con la capacità di valutare l'impatto ambientale complessivo delle soluzioni proposte, dall'analisi del ciclo di vita alla gestione del fine vita dei componenti.

Completa il quadro la presenza di professionisti che operano nei reparti di Ricerca e Sviluppo, sempre più strategici per l'innovazione del settore: si tratta di informatici esperti in sistemi di gestione energetica e tecnici altamente qualificati nella manutenzione di infrastrutture e componenti ad alta tecnologia.

La capacità di attrarre figure specializzate sarà determinante per il successo dei player del settore della mobilità elettrica e per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Mentre la tecnologia avanza e le politiche pubbliche si evolvono, sarà fondamentale comprendere a fondo le dinamiche del settore e identificare i profili più adatti, fattore cruciale per la riuscita di progetti tanto ambiziosi quanto necessari.



Wallbox per uso residenziale: stato dell'arte e prospettive future

LA RICARICA DOMESTICA È IL CUORE PULSANTE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA E SI PREPARA A UN'EVOLEZIONE RADICALE. TRA NUOVE REGOLE EUROPEE, SPERIMENTAZIONI NAZIONALI E TECNOLOGIE BIDIREZIONALI, LA WALLBOX DI CASA DIVENTERÀ SEMPRE PIÙ SMART, INTEGRANDOSI CON LA RETE E CON LE RINNOVABILI. STABILITÀ DEGLI INCENTIVI E POLITICHE DI LUNGO PERIODO SARANNO DECISIVE PER TRASFORMARE L'AUTO ELETTRICA IN UN VERO ALLEATO DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

A CURA DI


**Gruppo
E-Mobility**

La ricarica domestica rappresenta oggi il pilastro della mobilità elettrica in Italia ed è destinata a mantenere un ruolo centrale anche negli anni a venire. Oltre l'80% delle ricariche avviene infatti in ambito privato, sia nelle abitazioni singole sia nei condomini, confermando come la disponibilità di una wallbox domestica sia fattore abilitante per la diffusione dell'auto elettrica. La possibilità di ricaricare comodamente a casa, in orari flessibili e con costi inferiori rispetto alla ricarica pubblica, è infatti uno degli elementi che più incidono nella decisione di acquisto di un veicolo elettrico: un aspetto non solo tecnico, ma anche psicologico ed economico, che contribuisce a rendere l'esperienza dell'utente più semplice e rassicurante.

Sperimentazioni e regolamentazione nazionale

Sul piano regolatorio, l'Italia si trova oggi in una fase di evoluzione significativa. La sperimentazione Arera per la ricarica dei veicoli elettrici in ambito domestico ha rappresentato un primo passo importante, introducendo modalità tariffarie più vantaggiose e contribuendo a sensibilizzare utenti e operatori sull'importanza di soluzioni orientate alla flessibilità. In prospettiva, un ulteriore tassello sarà l'introduzione del Controllatore di Infrastruttura di Ricarica (CIR), previsto dall'Allegato X al Testo Integrato Arera sulla ricarica dei veicoli elettrici (Tiad): uno strumento destinato a semplificare l'interoperabilità e a favorire l'adozione di tariffe energetiche dedicate

alla gestione intelligente dei consumi e, in futuro, alla bidirezionalità.

Il quadro europeo: AFIR e bidirezionalità

La stessa normativa europea si muove nella medesima direzione. Il regolamento AFIR, recentemente approvato, prevede che a partire dal 2027 le wallbox bidirezionali diventino parte integrante del panorama anche residenziale, aprendo così la strada a scenari in cui l'auto elettrica potrà non solo assorbire energia, ma anche restituirla alla rete o alla propria abitazione, contribuendo alla stabilità del sistema e alla massimizzazione dell'autoconsumo da rinnovabili. Questo cambiamento avvicina ulteriormente l'auto elettrica al concetto di risorsa energetica distribuita, in grado di dialogare con la rete e supportare la transizione verso un sistema elettrico più sostenibile e resiliente.

Incentivi: una politica di medio-lungo termine

Negli ultimi anni gli incentivi, sia per l'acquisto delle auto elettriche sia per l'installazione delle infrastrutture di ricarica private, sono stati caratterizzati da un andamento a singhiozzo: spesso annunciati e poi rivisti o cancellati, talvolta erogati solo molti mesi dopo la comunicazione iniziale. Questa incertezza ha generato un clima di attesa perenne tra i consumatori, rallentando decisioni d'acquisto e investimenti. È opinione condivisa che per accompagnare lo sviluppo del mercato sia necessario un approccio di medio-lungo termine, con misure stabili che

favoriscano anche l'installazione di sistemi di ricarica residenziali, sia nei contesti unifamiliari che condominiali. In questo senso, come Gruppo E-Mobility Anie abbiamo partecipato ai lavori del Tavolo Mimit (Ministero delle Imprese e del Made in Italy) sottolineando la necessità di schemi di sostegno che non si limitino a interventi spot, ma che siano strutturati su base almeno triennale. Solo in questo modo sarà possibile dare certezza agli investimenti di famiglie e imprese installatrici, generando un impatto reale sulla diffusione delle infrastrutture domestiche.

Prospettive di sistema

Guardando al futuro, la wallbox residenziale non sarà più soltanto un punto di ricarica, ma un elemento integrato dell'ecosistema energetico domestico. La combinazione di tecnologie di smart charging, sperimentazioni regolatorie e politiche di sostegno potrà trasformare l'auto elettrica in un vero e proprio asset di flessibilità, a beneficio sia del consumatore sia del sistema elettrico nazionale. Allo stesso tempo, la diffusione di queste tecnologie procede di pari passo con l'ampliarsi delle offerte di tariffe energetiche che premiano la flessibilità dei consumatori: sarà proprio la convenienza percepita dall'utente finale, e non la sola obbligatorietà imposta dagli standard normativi, a costituire il principale driver della mobilità elettrica. Una diffusione più capillare delle wallbox residenziali, infine, contribuirà in modo determinante al raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione, facendo della ricarica privata un tassello essenziale della transizione energetica. 

18 secondi o 10 anni? Le Batterie, tra annunci e industrializzazione

DALLA PROMESSA DI UNA RICARICA COMPLETA IN POCHI SECONDI ALLA SFIDA DI PORTARE LE BATTERIE ALLO STATO SOLIDO IN PRODUZIONE SU SCALA INDUSTRIALE. TRA ANNUNCI SENSAZIONALISTICI E OGGETTIVI OSTACOLI TECNICI ANCORA DA SUPERARE, ECCO UNA PANORAMICA SULLE TECNOLOGIE PIÙ PROMETTENTI – DAL SODIO-IONE ALLE RICARICHE ULTRA FAST DA 1 MW – DISTINGUENDO TRA CIÒ CHE È GIÀ PRONTO PER IL MERCATO E CIÒ CHE RIMANE, ALMENO PER IL MOMENTO, CONFINATO NEI LABORATORI. UN VIAGGIO PER CAPIRE COME E QUANDO QUESTE INNOVAZIONI CAMBIERANNO DAVVERO L'ESPERIENZA QUOTIDIANA DI CHI GUIDA ELETTRICO

DI **FEDERICA MUSTO**

Negli ultimi mesi il dibattito sulle batterie automobilistiche si è arricchito di annunci che, almeno sulla carta, sembrano riscrivere i limiti della tecnologia: ricariche in cinque minuti, pacchi in grado di reggere potenze da 1 MW, e persino dimostrazioni di moduli capaci di tornare al 100% in appena diciotto secondi. Numeri che fanno sensazione e che inevitabilmente accendono le aspettative degli ev-drivers. Ma quanto c'è di reale dietro queste news? E soprattutto: quando si potranno vedere in commercio batterie che segnino un vero salto prestazionale rispetto a quelle attuali, non solo nelle slide di una presentazione ma sulle auto di tutti i giorni? In questa panoramica ripercorriamo le novità più significative a inizio settembre 2025, provando a distinguere tra ciò che è già pronto all'industrializzazione e ciò che resta confinato ai laboratori, e a capire in termini concreti cosa potrà cambiare nell'esperienza quotidiana di chi guida elettrico.

Ultra fast charging da record

Ad aprile 2025, al Salone di Shanghai, CATL ha alzato l'asticella della ricarica ultra-rapida presentando la seconda generazione della batteria Shenxing. Si tratta di una LFP che, sulla carta, permette di recuperare 520 chilometri in cinque minuti: un tempo di sosta paragonabile al pieno di carburante, ma ottenuto con una chimica tradizionalmente meno densa di energia rispetto alle NMC. Il risultato si ottiene spingendo le celle a correnti oltre 1,2 MW, equivalenti a un C-rate di circa 12C. Per raggiungere questo obiettivo, CATL dichiara di aver ri-progettato in profondità l'anodo, riducendone la resistenza interna, di aver introdotto elettroliti con conduttività più elevata e di aver ridisegnato i collettori di corrente tra le celle per contenere cadute di tensione e generazione di calore. Ma il dettaglio che ha davvero fatto scalpore tra gli stakeholder è la capacità di mantenere la ricarica rapida anche a -10 °C: dove oggi i pacchi rallentano drasticamente, Shenxing promette un 80% in 15 minuti. Dietro l'entusiasmo, però, si nascondono sfide tecniche enormi. Una ricarica a 12C, anche con un rendimento del 99,5%, genera diversi kW di calore da smaltire nell'arco di pochi istanti: un compito che richiede sistemi di raffreddamento a liquido ad alta efficienza, vicini a soluzioni aerospaziali più che automobilistiche. E poi c'è il nodo del ciclo vita: quante ricariche da oltre 1 MW può reggere una batteria LFP senza degradarsi prematuramente? Per ora CATL non ha pubblicato dati ufficiali sulla durabilità. Pochi giorni dopo è stata BYD

a prendersi la scena con la presentazione della sua Super e-Platform da 1 MW, sviluppata per i nuovi modelli Han L e Tang L. Qui si parla di un sistema completo: pacchi con raffreddamento a liquido diretto sulle celle, elettronica di potenza basata su semiconduttori al carburo di silicio e colonnine proprietarie con cavi raffreddati a liquido capaci di gestire correnti da record. L'integrazione verticale di BYD – dalla chimica delle celle fino alla rete di ricarica – consente di promettere lo stesso numero magico di 400-520 km in cinque minuti, ma con un ecosistema chiuso e perfettamente calibrato. Anche in questo caso, però, i limiti sono evidenti. Una colonnina da 1 MW equivale al fabbisogno istantaneo di un piccolo quartiere: per reggere questi picchi senza mandare in tilt la rete, BYD prevede sistemi di accumulo locale che ricaricano lentamente dalla rete e scaricano velocemente sulle auto. Una soluzione che funziona nei primi siti pilota, ma che va dimostrata su larga scala. Rimane poi aperta la questione della durabilità delle celle LFP sottoposte a stress così elevati e del costo infrastrutturale per replicare queste stazioni in migliaia di punti sul territorio. A giugno 2025 il gruppo britannico RML ha annunciato di aver ottenuto la Conformity of Production (CoP) per la sua batteria VarEVolt, una tecnologia che ha catalizzato l'attenzione mediatica per un dato estremo: la possibilità di ricaricarsi completamente in 18 secondi. Il segreto sta in un C-rate di 200 e in una densità di potenza di circa 6 kW/kg, valori mai visti in ambito automotive. Il prototipo dimostrativo è un modulo da 4,4 kWh, pensato per validare la



A SINISTRA I LABORATORI IN CUI RML SVILUPPA LE PROPRIE BATTERIE AD ALTE PRESTAZIONI. SOTTO LA BATTERIA SHENGXING PRODOTTA DA CATL: 520 KM DI AUTONOMIA IN SOLI 5 MINUTI DI RICARICA



auto". Ma quindi: lo stato solido arriverà mai, e in quanto tempo? Intanto qualcosa si sta già muovendo: WeLion fornisce celle semi-solid per i pacchi swap di Nio, mentre SAIC ha omologato la prima MG4 con batteria semi-solid destinata al mercato di serie. E non mancano sperimentazioni su scooter elettrici con celle solide sviluppate in Cina, già in fase di test urbano. Tutto questo dice che lo stato solido non è un'utopia: è una tecnologia game changer, con vantaggi attesi in densità, sicurezza e ricarica. Ma per portarla su larga scala serve completare il lavoro più difficile: industrializzare i processi, standardizzare i materiali e garantire cicli di vita competitivi. Il risultato non sarà immediato, ma è già in cammino.

Ioni sodio e altre tecnologie

Accanto alla corsa alle ricariche megawatt e ai progetti sullo stato solido, c'è un'altra tecnologia - di cui abbiamo già parlato in altri approfondimenti - che si prepara a uscire dai laboratori: il sodio-ione. CATL ad aprile ha presentato il brand Naxtra, con una densità di circa 175 Wh/kg e avvio della produzione da dicembre 2025. Non è una chimica pensata per hypercar o SUV premium, ma per city-EV e sistemi di accumulo, dove contano di più sicurezza, cicli profondi e costi contenuti rispetto alla densità massima. È qui che il sodio può diventare il vero sostituto parziale delle LFP, almeno nei segmenti più popolari. Intanto si muovono anche altre strade: Gotion lavora sulle LMFP (litio-ferro-manganese-fosfato), promettendo ricariche in dieci minuti e più energia rispetto alle LFP pure, mentre oltreoceano la statunitense Lyten rilancia sulle litio-zolfo, una chimica che promette densità record ma che probabilmente resterà confinata ancora per anni a droni e difesa prima di arrivare sulle auto a causa del basso numero di cicli e della sua tendenza a contrarsi ed espandersi durante i cicli di carica-scarica, che la rende poco stabile. In conclusione però il messaggio è chiaro: il mondo delle batterie si sta muovendo a una velocità mai vista, ed è qui che si gioca la partita. Perché i veicoli elettrici hanno già oggi un'efficienza che nessun motore a combustione e nessun sistema a idrogeno può nemmeno avvicinare: migliorare ancora le batterie significa potenziare una tecnologia che è già vincente.

ER

tecnologia su hypercar, applicazioni motorsport e retrofit di modelli iconici come LaFerrari e McLaren P1. Per fare un confronto, il pacco del Taycan da 93 kWh, che in ricarica arriva a circa 3C e in scarica estrema tocca punte di 6C, mostra bene la distanza con i 200C dichiarati da VarEVolt.

Al di là del numero spettacolare, la vera novità è concettuale: dimostrerebbe infatti che è possibile gestire correnti di questa entità senza innescare immediatamente runaway termici o cedimenti catastrofici. Per farlo, RML ha sviluppato un sistema modulare con architettura proprietaria di celle e un BMS capace di operare a frequenze e voltaggi molto più elevati degli attuali standard. L'uso di raffreddamento avanzato e materiali a bassa resistenza interna permette di mantenere la stabilità anche sotto stress di potenza estrema.

I limiti, però, sono altrettanto evidenti. L'esempio dell'auto sportiva resta più che mai calzante: su un modulo da 4,4 kWh la ricarica in 18 secondi è possibile, ma su un pacco "automobilistico" da 75 kWh i tempi si allungano a circa 5 minuti (circa 15C). Restano comunque competitivi, ma non rivoluzionari come il claim iniziale. Ancora più incerta è la durata nel tempo: a 200C il degrado elettrochimico è inevitabile, e RML non ha ancora rilasciato dati sui cicli garantiti. A questo si aggiunge l'impatto infrastrutturale, come abbiamo già spiegato sopra.

Lo stato solido

Anche sul fronte delle batterie allo stato solido, negli ultimi mesi si sono mossi alcuni pezzi

importanti, non tanto per quanto riguarda i prototipi da laboratorio quanto a livello dei processi industriali e degli accordi strategici. A luglio Volkswagen PowerCo e QuantumScape hanno rafforzato la loro alleanza con un accordo da 131 milioni di dollari legato a milestone industriali. Non è un investimento spot: è un modo per trasformare la tecnologia sviluppata in laboratorio in processi produttivi replicabili, con una roadmap scandita da obiettivi precisi di scaling. L'elemento chiave non è più la singola cella che funziona su un banco prova, ma la capacità di realizzare centinaia di migliaia di celle identiche, con lo stesso livello di qualità e affidabilità. Ad agosto è arrivata la mossa di Nissan, che insieme a LiCAP Technologies ha annunciato una collaborazione sul catodo "a secco" per le all-solid-state. Tradotto: eliminare del tutto solventi tossici come l'NMP e i lunghi passaggi di essiccazione in forno, sostituendoli con un processo a rulli che compatta direttamente le polveri attive sull'elettrodo. La differenza è enorme dal punto di vista industriale. Oggi la produzione degli elettrodi "bagnati" rappresenta una delle voci più costose ed energivore nella fabbricazione delle batterie; renderla secca significa tagliare capex, ridurre la complessità degli impianti e velocizzare la linea. In più, portare un elettrodo a secco a lavorare con un elettrolita solido è una delle sfide più difficili, perché il contatto tra i due materiali deve restare perfetto per garantire cicli di vita e prestazioni. Invece Panasonic sembra credere poco allo stato solido: il suo CTO lo ha definito "una tecnologia di nicchia, più per droni e utensili che per

Industria ed e-mobility: Coim adotta le soluzioni integrate di Orbis

PRESSO LO STABILIMENTO DI OFFANENGO (CREMONA), LA MULTINAZIONALE CHIMICA HA REALIZZATO UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA CON 12 STAZIONI VIARIS COMBI+, OLTRE AD ALTRE 4 PRESSO LA SEDE DI BUCCINASCO (MILANO): SI TRATTA DI UNA RETE GESTITA ATTRAVERSO SISTEMI INTELLIGENTI VIA CLOUD CHE CONSENTONO DI MONITORARE IN MANIERA DETTAGLIATA LE RICARICHE DI DIPENDENTI E VISITATORI

I target commercial & industrial si conferma tra i più strategici e proattivi nell'ambito della transizione energetica e, in particolare, dell'e-mobility. Un esempio particolarmente virtuoso è quello di Coim Group, multinazionale chimica italiana che produce poliesteri, resine poliuretaniche e specialità chimiche ad alte prestazioni. L'innovazione tecnologica e la sostenibilità ambientale sono da sempre al centro della visione aziendale, con progetti concreti rivolti all'efficienza energetica e alla decarbonizzazione dei propri siti produttivi, ed è proprio in quest'ambito che, utilizzando le soluzioni proposte da Orbis, la società ha realizzato un'infrastruttura di ricarica elettrica aziendale ad alta potenza destinata alla mobilità dei dipendenti e dei visitatori. Nello stabilimento produttivo di Offanengo, Coim ha scelto di installare, su colonna monofacciale, 12 stazioni di ricarica Viaris Combi+ trifase con due prese da 22+22 kW ognuna, collegate a un sistema in grado di gestire una potenza complessiva fino a 1500 A. Nella sede di Buccinasco (in provincia di Milano) sono operative 4 stazioni della stessa gamma, che raggiungono i 150 A totali. Si tratta di un'infrastruttura tra le più performanti attualmente installate in ambito aziendale, capace di sostenere carichi elettrici molto elevati grazie all'integrazione con il sistema di modulazione Viaris SPL e il contatore Contax D-0643 BUS sviluppato da Orbis. Questo sistema intelligente misura in tempo reale la potenza totale assorbita

dall'impianto e modula automaticamente la potenza disponibile per la ricarica, distribuendola in modo equo su tutte le stazioni connesse. In un ambiente aziendale ad alta intensità energetica come quello di Coim, il sistema Viaris SPL consente di ottimizzare la potenza contrattuale e prevenire sovraccarichi, assicurando continuità operativa e sicurezza dell'impianto anche durante i picchi di produzione. Tutte le stazioni Viaris sono dotate di controllo dinamico dei carichi e collegate in rete tramite configurazione Master-Slave. In questo modo, ogni stazione riceve la potenza necessaria in base alle disponibilità istantanee dell'impianto. Il risultato è un'infrastruttura pienamente integrata nel contesto aziendale, dove l'affidabilità elettrica è un requisito imprescindibile. La gestione del servizio è resa più efficiente grazie al software Viaris Charger Management (VCM), che consente a Coim di monitorare e tracciare tutte le ricariche effettuate, utente per utente. Questo strumento permette di visualizzare dati come durata, energia assorbita, fascia oraria e costi associati, esportando report dettagliati per analisi interne o utilizzo amministrativo. La gestione del servizio risulta più efficiente grazie all'integrazione di due strumenti complementari. Il primo è il cloud Orbis, una piattaforma gratuita che consente di monitorare in tempo reale l'intero impianto. Attraverso la stazione Master è possibile visualizzare tutte le stazioni connesse, controllare chi sta effettuando la ricarica, verificare eventuali anomalie e ana-



lizzare l'assorbimento energetico complessivo dell'azienda. Il secondo strumento è il software Viaris Charger Management (VCM), che offre una supervisione avanzata delle ricariche: permette di consultare la durata delle sessioni, l'energia consumata, la fascia oraria di utilizzo e i costi associati, oltre a fornire la possibilità di esportare report dettagliati. Per rendere più efficiente il sistema, Coim ha scelto di utilizzare i badge dei dipendenti per avviare la ricarica. Le tessere dipendenti possono essere utilizzate nel caso in cui il sistema aziendale sia compatibile con il sistema Viaris Rfid. Attualmente le card registrate sono in costante aumento e il sistema Viaris consente di raggiungere le 500 unità.

ER



L'infrastruttura realizzata da Orbis prevede l'integrazione di un sistema intelligente in grado di misurare in tempo reale la potenza assorbita e di modulare l'energia destinata alla ricarica dei veicoli



L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

Progetto: Orbis

Punti di ricarica: 32 (24 presso
la sede di Offanengo, 8 a
Buccinasco) da 22 kW in AC

Ev charger utilizzati: Orbis
Viaris Combi + trifase con
doppia presa



PRESSO IL PARCHEGGIO AZIENDALE DELLA SEDE COIM A OFFANENGO SONO STATE
INSTALLATE 12 STAZIONI DI RICARICA VIARIS COMBI+ CON DOPPIA PRESA DA 22 KW. TUTTI
I CHARGING POINT SONO DOTATI DI CONTROLLO DINAMICO DEL CARICO E VENGONO GESTITI
DAL SOFTWARE PROPRIETARIO VIARIS CHARGING MANAGEMENT



Potenza, funzioni smart e copertura del territorio: i numeri della sperimentazione Arera

DATI CONSOLIDATI, ADESIONI IN CRESCITA E TECNOLOGIE SEMPRE PIÙ EVOLUTE: LA RELAZIONE 2024 DEL GSE FOTOGRAFA L'EVOLUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE ARERA SULLA RICARICA DOMESTICA PRIVATA. UN BILANCIO COMPLETO SU GEOGRAFIE, TEMPISTICHE, DISPOSITIVI SMART E IMPATTI DI SISTEMA, TRA INDICATORI DI MATURITÀ E NUOVE SFIDE OPERATIVE.

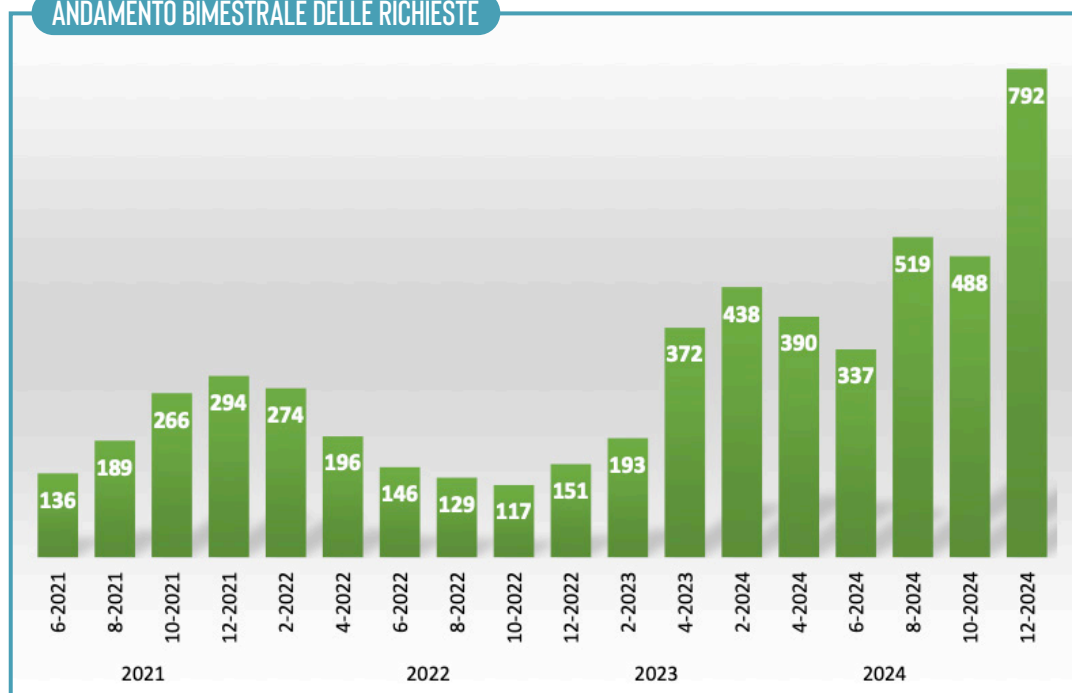
Con la pubblicazione della relazione annuale 2024, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (Arera) ha tracciato un bilancio puntuale della sperimentazione avviata con la Delibera 541/2020/R/EEL, dedicata alla promozione della ricarica intelligente dei veicoli elettrici in contesti privati non accessibili al pubblico. Una misura che, gestita operativamente dal GSE, ha consentito a migliaia di utenti domestici di accedere all'aumento temporaneo e gratuito della potenza elettrica nelle fasce serali e festive, a

fronte dell'adozione di dispositivi di ricarica evoluti e conformi ai requisiti tecnici stabiliti. L'obiettivo dichiarato della sperimentazione è favorire l'integrazione dell'e-mobility nel sistema elettrico nazionale, minimizzando gli impatti sulla rete e incentivando l'adozione di tecnologie smart in ambito residenziale. A tal fine, il regolatore ha definito criteri stringenti di ammissibilità, sia in termini di configurazione dell'utenza – che deve disporre di una fornitura in bassa tensione compresa tra 2 e 4,5 kW e di un contatore elettronico tele-gestito – sia per quanto riguarda le caratteristiche tecniche del dispositivo di ricarica, che deve essere in grado di regolare il servizio sulla base di comandi esterni e misurare l'energia effettivamente erogata.

Richieste a fasi alterne

La sperimentazione, avviata il 3 maggio 2021, ha attraversato due fasi: una prima finestra chiusa ad aprile 2023, e una seconda fase riaperta dal 15 febbraio al 31 dicembre 2024 grazie alla proroga prevista dalla Delibera 634/2023/R/EEL. Il processo di valutazione delle richieste è articolato in due passaggi: una prima istruttoria tecnica in carico al GSE, finalizzata a verificare l'idoneità del dispositivo e la correttezza della documentazione, seguita da una seconda valutazione affidata ai distributori, chiamati a esaminare la compatibilità della rete e della fornitura. I tempi medi previsti dalla regolazione sono di 7 giorni per il GSE e fino a 20 giorni per i distributori in caso di sopralluogo. In totale, alla fine del 2024 sono state ricevute 5.427

ANDAMENTO BIMESTRALE DELLE RICHIESTE



Fonte: ARERA

DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLE RICHIESTE PERVENUTE

AREA GEOGRAFICA	RICHIESTE TOTALI
NORD-OVEST	1.777
NORD-EST	1.460
CENTRO	1.199
SUD	687
ISOLE	304
TOTALE	5.427

FONTE: ARERA

richieste complessive. L'andamento temporale ha evidenziato fasi alterne: nel 2021, anno di avvio, le domande presentate sono state 885, in costante crescita fino al picco di dicembre. Il 2022 ha visto invece una contrazione delle richieste nei mesi centrali, con una ripresa nell'ultimo trimestre per un totale annuo di 1.013 adesioni. Nei primi quattro mesi del 2023 si sono contate 565 richieste, fino alla momentanea sospensione della misura. Ma è nel 2024 che si registra il salto più significativo: la riapertura del portale ha prodotto un totale di 2.964 richieste, con i picchi principali concentrati nei mesi di febbraio (438 richieste) e dicembre (449), rispettivamente il primo e l'ultimo mese utile per l'invio delle istanze.

Il polso delle regioni

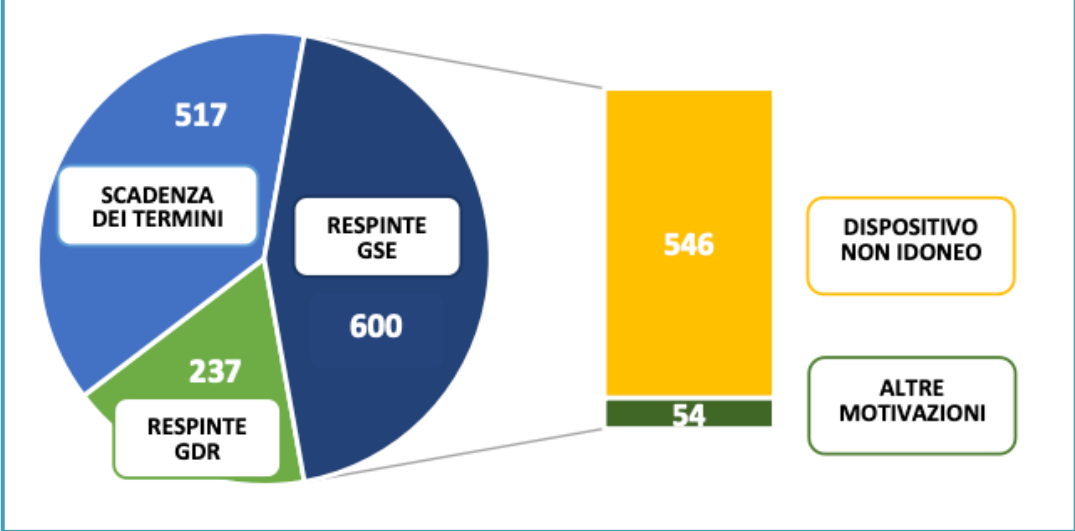
Dal punto di vista territoriale, la distribuzione delle adesioni conferma una concentrazione marcata nelle aree del Nord Italia. Il Nord-Ovest si attesta in testa con 1.777 richieste, seguito dal Nord-Est (1.460) e dal Centro (1.199). Più distaccate le regioni del Sud (687) e le Isole (304). Il 49% delle richieste proviene da sole tre regioni: Lombardia, Lazio e Veneto. Milano e Roma, in particolare, si distinguono per una forte incidenza su scala provinciale, rappresentando rispettivamente il 6,6% e il 10,1% del totale nazionale. L'esito delle richieste evidenzia un tasso di accoglimento complessivo pari al 69%, in crescita di cinque punti percentuali rispetto all'anno precedente. L'area con la percentuale più elevata di istanze accolte è il Nord-Est (71%), mentre il Sud si ferma al 64%, riducendo però il divario con le altre macroaree. In termini assoluti, la Lombardia registra il numero più alto di richieste approvate, seguita da Lazio e Veneto. La Campania, invece, presenta il peggior rapporto tra pratiche accolte e respinte. Complessivamente, su 5.427 richieste, ne sono state approvate 3.569, respinte 1.636, mentre 59 utenti hanno rinunciato e 163 pratiche risultavano ancora in lavorazione al momento della rilevazione. L'analisi delle cause

DISTRIBUZIONE REGIONALE DELLE RICHIESTE PERVENUTE

REGIONE	RICHIESTE 2021 - 2023	RICHIESTE 2024	RICHIESTE TOTALI	REGIONE	RICHIESTE 2021 - 2023	RICHIESTE 2024	RICHIESTE TOTALI
1. LOMBARDIA	608	740	1.348	11. FRIULI VENEZIA GIULIA	65	74	139
2. LAZIO	327	357	684	12. MARCHE	52	77	129
3. VENETO	288	355	643	13. ABRUZZO	44	57	101
4. EMILIA-ROMAGNA	208	290	498	14. CALABRIA	45	47	92
5. PIEMONTE	177	171	348	15. SARDEGNA	40	43	83
6. TOSCANA	136	175	311	16. UMBRIA	34	41	75
7. CAMPANIA	107	135	242	17. LIGURIA	29	25	54
8. SICILIA	94	127	221	18. VALLE D'AOSTA	14	13	27
9. PUGLIA	93	127	220	19. BASILICATA	15	9	24
10. TRENTINO ALTO ADIGE	85	95	180	20. MOLISE	2	6	8

FONTE: ARERA

CAUSE DELLE RICHIESTE RESPINTE



FONTE: XXXX

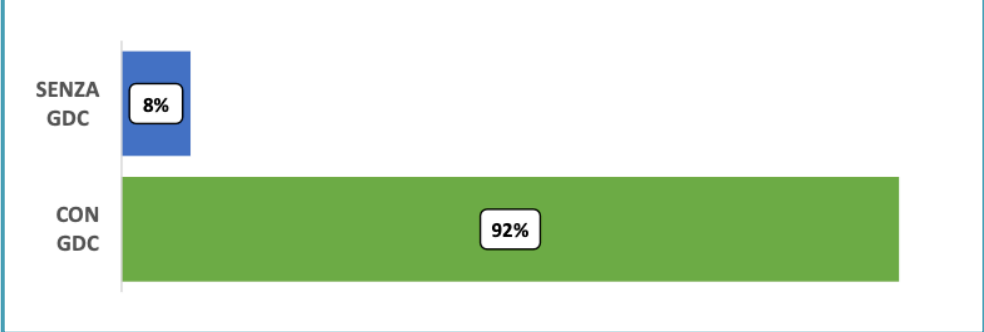
di rigetto fornisce indicazioni preziose per comprendere le criticità emerse. Le motivazioni più ricorrenti sono il mancato rispetto dei termini per integrare la documentazione (517 casi) e la non conformità dei dispositivi installati (546 rigetti imputabili direttamente al GSE). In misura minore, si registrano respingimenti da parte dei distributori (237 casi) per assenza dei requisiti di rete o di fornitura. Dal punto di vista procedurale, il 2024 segna un netto miglioramento dei tempi di lavorazione. Il GSE ha impiegato in media 4,3 giorni per completare la propria istruttoria, contro gli 8,6 giorni del 2023. Anche i distributori

hanno ridotto i tempi, passando da 8,9 a 8,8 giorni. Noto il progresso nel tempo medio di risposta dei clienti alle richieste di integrazione, sceso da 10,1 a 6,7 giorni. Segno di un processo che, pur complesso, sta diventando più fluido ed efficiente.

Ricarica domestica sempre più smart

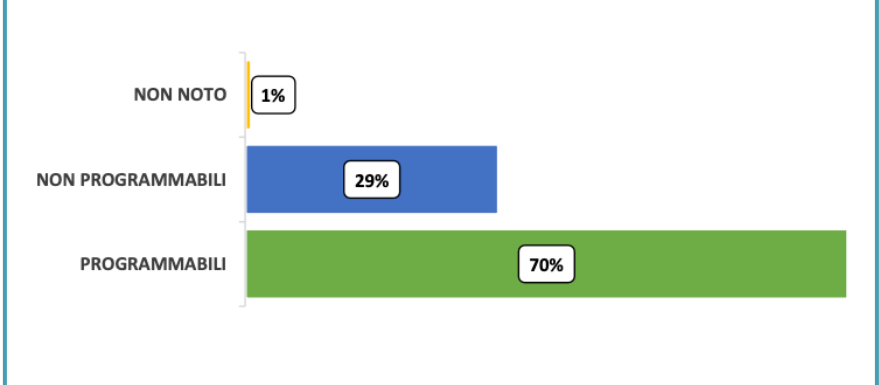
Un approfondimento sulle tecnologie impiegate evidenzia una crescente diffusione di dispositivi smart. Il numero di costruttori presenti nell'elenco ufficiale del GSE è passato da 57 a 73 (+28% in un anno), e circa l'82%

DETTAGLIO DELLA GESTIONE DINAMICA DEL CARICO DI DISPOSITIVI IDONEI NEGLI ELENCHI GSE



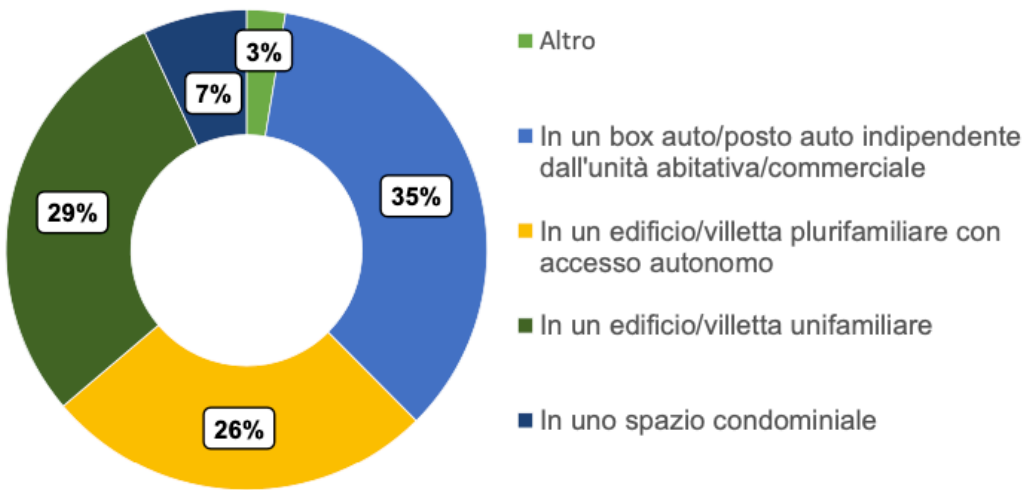
FONTE: ARERA

DETTAGLIO DELLA PROGRAMMAZIONE ORARIA DELLA POTENZA DI RICARICA DI DISPOSITIVI IDONEI NEGLI ELENCHI GSE



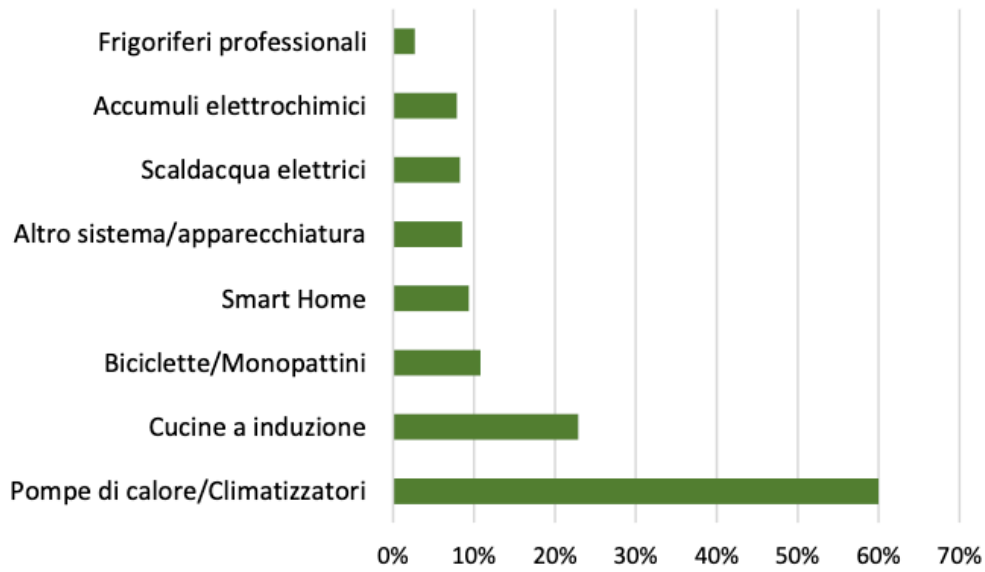
FONTE: ARERA

UBICAZIONE DEI DISPOSITIVI DI RICARICA



FONTE: ARERA

PRINCIPALI APPARECCHIATURE COLLEGATE AI PUNTI DI DISTRIBUZIONE



FONTE: ARERA

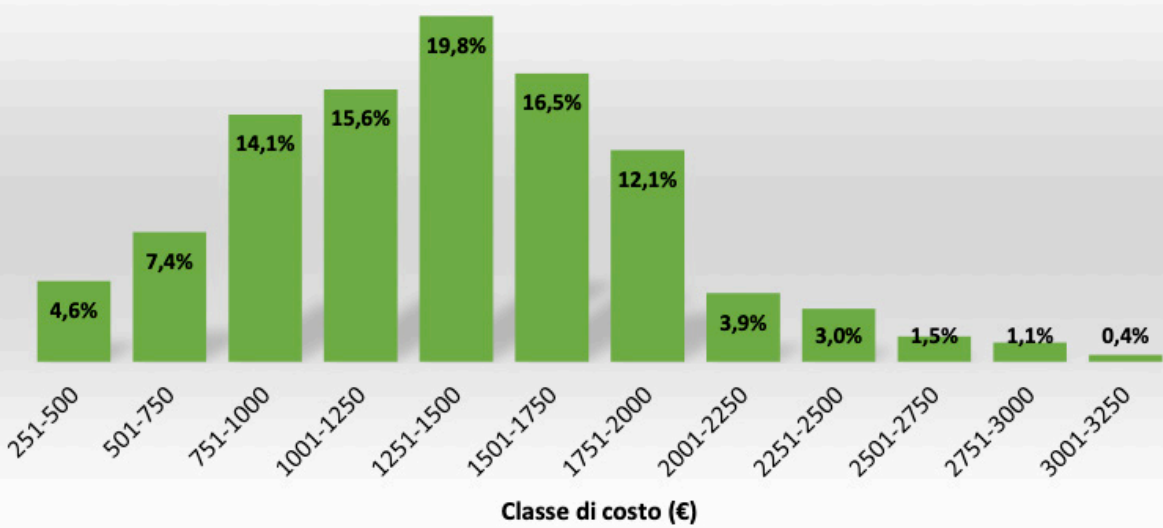
delle richieste accolte è associato a modelli certificati e presenti nel catalogo. Le restanti domande, basate su dispositivi inseriti direttamente dagli utenti, presentano un tasso di approvazione molto più basso, attorno al 17%, a causa dell'assenza della documentazione tecnica richiesta. In questi casi il GSE ha comunque cercato di sopperire interfacciandosi direttamente con i produttori per ottenere i certificati di idoneità. L'analisi funzionale mostra un mercato orientato verso prodotti

evoluti. Il 92% dei dispositivi ritenuti idonei è dotato di gestione dinamica del carico, mentre il 70% supporta la programmazione oraria della potenza in base alle fasce tariffarie. Sebbene queste funzioni non siano obbligatorie ai fini dell'ammissione, risultano molto apprezzate dai consumatori per la capacità di ottimizzare l'utilizzo della potenza contrattuale e ridurre il rischio di sovraccarichi. Sono inoltre strumenti essenziali per un uso consapevole e integrato dell'energia, specie in

presenza di altri carichi rilevanti come pompe di calore o impianti di climatizzazione. Il contesto di installazione conferma il carattere domestico e diffuso della sperimentazione. Il 55% delle wall box installate si trova in edifici unifamiliari o plurifamiliari con accesso autonomo, mentre il 35% è posizionato in box auto o posti auto indipendenti dall'abitazione. Solo il 7% riguarda spazi condominiali. Quasi tutte le installazioni (98%) fanno riferimento a utenze domestiche, con una forte prevalenza della tipologia "residente". Inoltre, nel 37% dei casi è presente un impianto di produzione elettrica, prevalentemente fotovoltaico, mentre tra le apparecchiature elettriche più diffuse spiccano le pompe di calore (60%), seguite da cucine a induzione, dispositivi di smart home e mezzi leggeri elettrici.



DISTRIBUZIONE DEL COSTO DEL DISPOSITIVO DI RICARICA



FONTE: ARERA

SPESA MEDIA DI ACQUISTO E INSTALLAZIONE

ANNO	NUMERO ISTANZE	COSTO COMPLESSIVO (MEDIO)
2021	675	1.286 €
2022	803	1.315 €
2023	433	1.392 €
2024	2.452	1.443 €
TOTALE	4.363	1.390 €

FONTE: ARERA



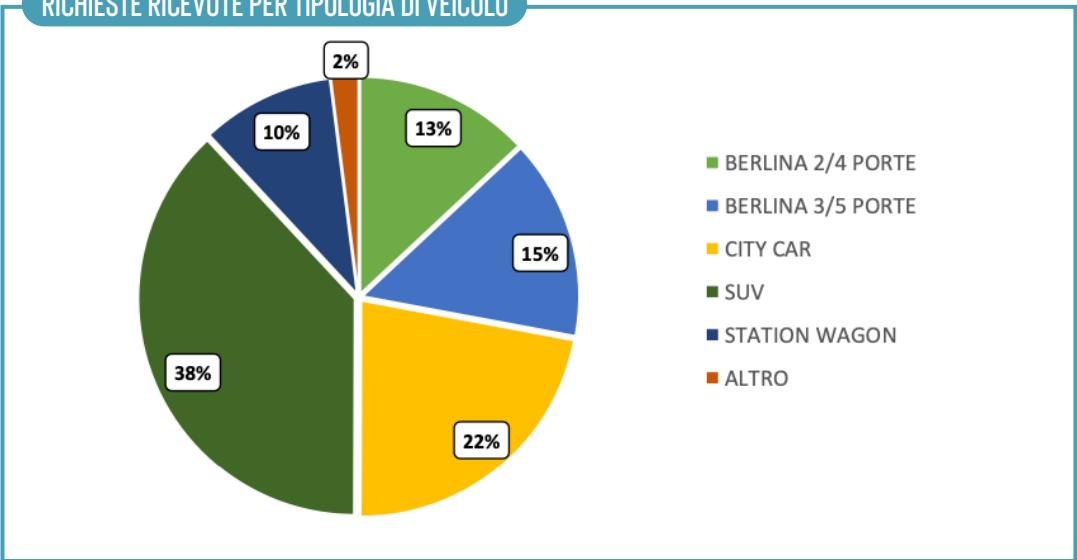
IL SEGMENTO DI AUTO PIÙ DIFFUSO TRA COLORO CHE HANNO RICHiesto L'ACCESSO ALLA SPERIMENTAZIONE SONO I SUV, CON IL 38% DELLE QUOTE. LA SPESA MEDIA PER L'INSTALLAZIONE DI UNA WALL BOX NEI 4 ANNI PRESI IN ESAME È RISULTATA PARI A 1.390 EURO

Quanto si spende

Sul fronte economico, il costo medio sostenuto per acquisto e installazione della wall box nel 2024 si attesta a 1.443 euro, in crescita del 12% rispetto al 2021. La fascia di prezzo più ricorrente è compresa tra 751 e 2.000 euro, all'interno della quale si colloca il 78% delle spese dichiarate. L'incremento può essere spiegato con l'aumento delle funzionalità richieste, ma anche con la maggiore professionalizzazione dell'installazione, spesso affidata a tecnici qualificati in grado di garantire la conformità normativa. Infine, la relazione esplora le correlazioni tra adesioni, sviluppo economico e diffusione della mobilità elettrica. I dati mostrano come la sperimentazione si sia diffusa con maggiore intensità nelle regioni a più alto PIL pro capite e con una presenza significativa di autovetture BEV e punti di ricarica pubblici. Lombardia, Lazio ed Emilia-Romagna si confermano in linea con questo profilo. Unica eccezione il Trentino-Alto Adige, dove l'elevata diffusione di veicoli elettrici non ha trovato riscontro in una pari partecipazione alla misura sperimentale, suggerendo la possibile presenza di soluzioni alternative già adottate a livello locale. Il quadro che emerge dalla relazione ARERA è quello di una sperimentazione strutturata, tecnicamente solida e progressivamente più efficace nel coinvolgere utenti, operatori e costruttori. La crescita delle adesioni, il miglioramento dei tempi e la diffusione di tecnologie intelligenti suggeriscono che l'infrastruttura domestica di ricarica sta rapidamente evolvendo da elemento accessorio a nodo attivo della rete. Una direzione coerente con gli scenari futuri della mobilità elettrica e della gestione integrata dell'energia.



RICHIESTE RICEVUTE PER TIPOLOGIA DI VEICOLO



FONTE: ARERA

RELAZIONE TRA LE RICHIESTE RICEVUTE E LA DISTRIBUZIONE DI AUTOVETTURE ELETTRICHE PER REGIONE

REGIONE	AUTOVETTURE BEV (2024) ¹⁰	PUNTI DI RICARICA (2024) ¹¹	RICHIESTE TOTALI	REGIONE	AUTOVETTURE BEV (2024) ¹²	PUNTI DI RICARICA (2024) ¹³	RICHIESTE TOTALI
1. LOMBARDIA	57.381	11.251	1.348	11. FRIULI-VENEZIA GIULIA	4.539	1.631	139
2. LAZIO	35.387	5.391	684	12. MARCHE	5.181	1.474	129
3. VENETO	23.586	5.003	643	13. ABRUZZO	4.133	1.151	101
4. EMILIA-ROMAGNA	20.792	4.451	498	14. CALABRIA	2.885	904	92
5. PIEMONTE	20.023	5.669	348	15. SARDEGNA	3.791	1.659	83
6. TOSCANA	27.389	3.231	311	16. UMBRIA	2.897	861	75
7. SICILIA	9.573	2.636	242	17. LIGURIA	3.637	1.607	54
8. PUGLIA	6.516	1.650	221	18. VALLE D'AOSTA	4.154	638	27
9. CAMPANIA	9.709	2.754	220	19. BASILICATA	974	324	24
10. TRENTINO-ALTO ADIGE	36.491	1.666	180	20. MOLISE	569	214	8

FONTE: ARERA



La transizione energetica globale parte da KEY 2026

INQUADRA IL
QR CODE PER
RICHIEDERE UN
PREVENTIVO
GRATUITO



DAL 4 AL 6 MARZO 2026
ALLA FIERA DI RIMINI
TORNA L'APPUNTAMENTO
DI IEG DEDICATO AL FUTURO
DELL'ENERGIA

La transizione energetica è un processo condiviso e sinergico che coinvolge molteplici comparti e tecnologie. Al centro di questa trasformazione, così cruciale per contrastare la crisi climatica e per realizzare il futuro a emissioni zero, ci sono due concetti chiave da tenere a mente: per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione è urgente lavorare per elettrificare i consumi e rendere le industrie, il patrimonio

immobiliare e le attività economiche sempre più efficienti.

In questo scenario, la mobilità elettrica rappresenta uno dei tanti tasselli fondamentali per costruire un sistema energetico più sostenibile, resiliente e integrato.

Con una visione allargata e trasversale sui diversi settori coinvolti nella rivoluzione green, fornendo una panoramica completa e a 360° sull'energia di domani, dal 4 al 6 marzo 2026 alla Fiera di Rimini torna KEY – The Energy Transition Expo, la manifestazione di Italian Exhibition Group (IEG) di riferimento in Europa, Africa e nel bacino del Mediterraneo. La nuova edizione, che contribuirà a rafforzare il ruolo dell'evento di network globale per la community della transizione e dell'efficienza energetica, avrà una connotazione ancora più marcatamente internazionale, accendendo i riflettori su aree strategiche come il Nord Africa, l'Africa subsahariana, la Turchia, l'Europa dell'Est e i Balcani, e proseguendo nel suo impegno per favorire il confronto fra gli stakeholder dell'energia e l'interlocuzione con le Istituzioni, facilitando la nascita di nuove collaborazioni e sinergie, con l'obiettivo di unire le forze per dare impulso alla transizione energetica.

Un nuovo layout a tutto quartiere

Un nuovo layout di manifestazione, per la prima volta a intero quartiere, accoglierà visitatori ed espositori da tutto il mondo, offrendo ad aziende





e professionisti l'opportunità di scoprire le tecnologie più all'avanguardia e le ultime novità presenti sul mercato per razionalizzare i consumi e ridurre l'impatto energetico e ambientale delle loro attività. La nuova configurazione manterrà i sette settori espositivi già presenti nelle passate edizioni, confermando, all'interno dei padiglioni riservati all'eolico, anche il focus Su.port – Sustainable Ports for Energy Transition, dedicato all'importanza dell'elettrificazione delle banchine portuali per la sostenibilità del settore marittimo, al cold ironing e ai porti come hub logistici per l'assemblaggio e la manutenzione dei parchi rinnovabili flottanti e per lo stoccaggio e il trasporto di idrogeno.

Efficienza al centro

Grande attenzione al tema all'efficienza, asse portante della transizione energetica, sia dal punto di vista industriale che residenziale e, in generale, dell'ambiente costruito. L'area Energy Efficiency, riorganizzata e potenziata, tornerà ad ospitare il Sustainable Building District in collaborazione con Green Building Council Italia e lo spazio dedicato al nuovo partner di KEY Federcostruzioni, la federazione di Confindustria che rappresenta la filiera italiana delle costruzioni e che riunisce le categorie produttive più significative di tutto il mercato edile, infrastrutturale, dei materiali, dell'ingegneria e degli impianti.

E-mobility Expo

A KEY 2026 non mancherà il solito affondo sulla transizione elettrica della mobilità, all'interno di EME - eMobility Expo, l'area tematica dedicata a un pubblico di visitatori specializzati, pubblica amministrazione, operatori del settore retail, mondo industriale e buyer internazionali. In mostra ci saranno le ultime tecnologie per le infrastrutture di ricarica pubblica e privata, per l'elettrificazione delle flotte aziendali e il

trasporto merci fino alle batterie e ai servizi di interconnessione. Saranno presenti Charging Point Operators (CPO) e Mobility Service Providers (MSP).

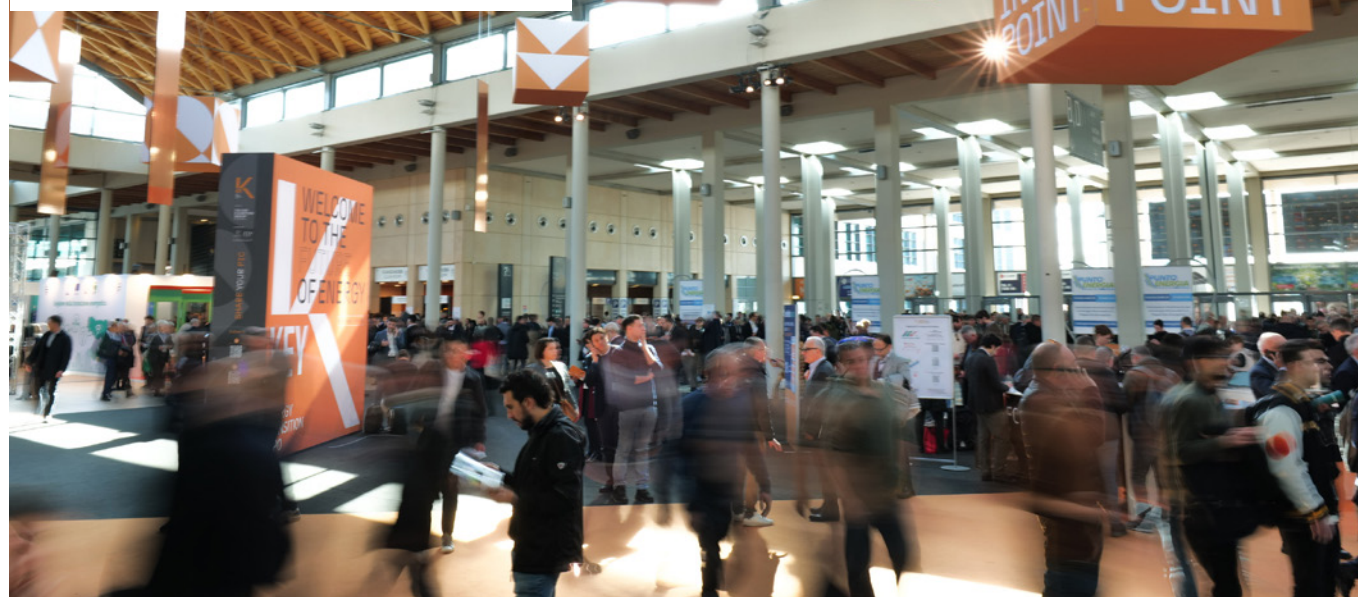
A completare l'offerta espositiva, assieme ad HYPE, EME ed Energy Efficiency, ci saranno gli spazi riservati al solare e fotovoltaico, all'eolico, all'energy storage e alle città sostenibili. Fra i settori dedicati a solare, storage ed eolico un intero padiglione sarà riservato ad EPC e finanza, strategici per sostenere lo sviluppo di nuovi impianti rinnovabili e di storage utility scale, anche alla luce delle più recenti e imminenti aste.

Innovazione e competenze per il futuro

L'Innovation District rappresenterà il cuore pulsante dell'innovazione anche in occasione di KEY 2026, presentando le soluzioni più all'avanguardia portate in fiera dalle Start-up e PMI innovative green italiane e internazionali, selezionate tramite un'apposita Call. Inoltre, il Premio Innovazione Lorenzo Cagnoni sarà assegnato alle tre giovani aziende dal più alto potenziale innovativo e ai sette espositori per le loro proposte più promettenti, una per ciascun settore merceologico della manifestazione. Sempre nello stesso padiglione, confermata la presenza del progetto Green Jobs&Skills, dedicato alle competenze green e all'incontro fra domanda e offerta di lavoro.

Il sostegno alla ricerca

KEY 2026 proporrà un programma convegnistico internazionale con contenuti di alto profilo e qualità, offrendo alla community del settore non solo una vetrina sulle tecnologie, servizi e soluzioni integrate per il mercato energetico, ma soprattutto un'occasione di formazione, informazione e aggiornamento professionale. All'interno delle sale e agorà della fiera si susseguiranno momenti di confronto, presentazioni di case study e best practice e incontri su tematiche chiave per il futuro energetico, definiti dal Comitato Tecnico Scientifico della manifestazione, presieduto dal professor Gianni Silvestrini e formato da istituzioni, associazioni industriali di categoria, associazioni tecnico-scientifiche, enti e fondazioni. Inoltre, per alimentare il dibattito e sostenere la ricerca, KEY ha lanciato la sua seconda Call for Papers aperta a università, aziende, enti di ricerca e associazioni, che avranno l'opportunità di presentare un progetto o raccontare una loro esperienza di successo nell'ambito della transizione energetica e climatica. I 25 abstract selezionati saranno pubblicati sullo speciale numero della rivista scientifica QualEnergia Science, promossa da KEY - The Energy Transition Expo e pubblicata da Editoriale La Nuova Ecologia con il supporto di Italian Exhibition Group, che sarà presentato in un evento dedicato durante le tre giornate di manifestazione.



HYPE: SPAZIO ALL'IDROGENO

Una delle sette aree tematiche di KEY 2026 continuerà ad essere riservata all'idrogeno, da sempre presente fra i settori merceologici rappresentati dalla manifestazione. HYPE – Hydrogen Power Expo supported by Hydrogen & Fuel Cells si configura come un vero e proprio Salone organizzato congiuntamente da Italian Exhibition Group e Hannover Fairs International GmbH (HFI), filiale italiana di Deutsche Messe AG, dove approfondire tecnologie, progetti, stato dell'arte ed evoluzioni future della produzione e stoccaggio dell'idrogeno, vettore che potrebbe ricoprire un ruolo molto rilevante per la transizione energetica e per la decarbonizzazione di alcuni settori, in particolare di quelli hard-to-abate e dei trasporti. HYPE si concentrerà sulle applicazioni reali dell'idrogeno, già attuali e concrete, valorizzando ciò che oggi è già tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile. Inoltre, grazie alla collaborazione con il partner tedesco, rafforzerà il proprio respiro internazionale, diventando sempre di più un momento di riferimento per i player coinvolti, per incontrarsi, confrontarsi e sostenere la nascita di nuovi progetti.

KEY Choice – Unlock the future of PPA

Il 3 marzo 2026, KEY 2026 sarà anticipata da KEY Choice – Unlock the future of PPA, l'evento B2B di KEY – The Energy Transition Expo, organizzato da IEG (Italian Exhibition Group) in collaborazione con Elemens al Palacongressi di Rimini, interamente dedicato ai power purchase agreements, approfondendo aspetti tecnici e normativi e favorendo il networking. L'appuntamento, fondamentale per le aziende energivore, si rivolgerà come sempre anche a produttori di energia rinnovabile, trader, off taker, istituzioni del sistema elettrico e istituti finanziari.

DPE – International Electricity Expo

Nelle stesse giornate di KEY e sempre alla Fiera di Rimini, si svolgerà anche la nuova edizione di DPE – International Electricity Expo, la manifestazione organizzata da IEG in collaborazione con l'Associazione Generazione Distribuita – Motori, Componenti, Gruppi Elettrogeni federata ANIMA Confindustria – e Federazione ANIE, dedicata all'ecosistema della generazione, trasmissione, distribuzione, sicurezza e automazione elettrica.

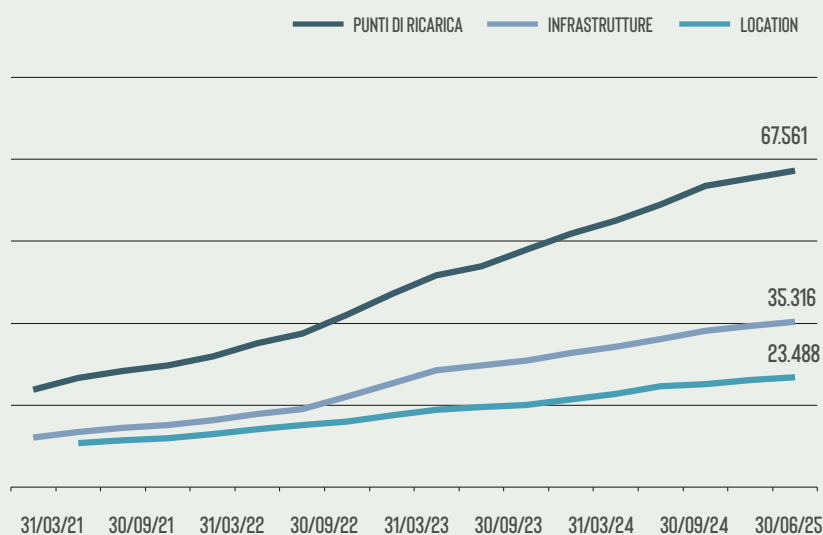


Installazioni e vendite

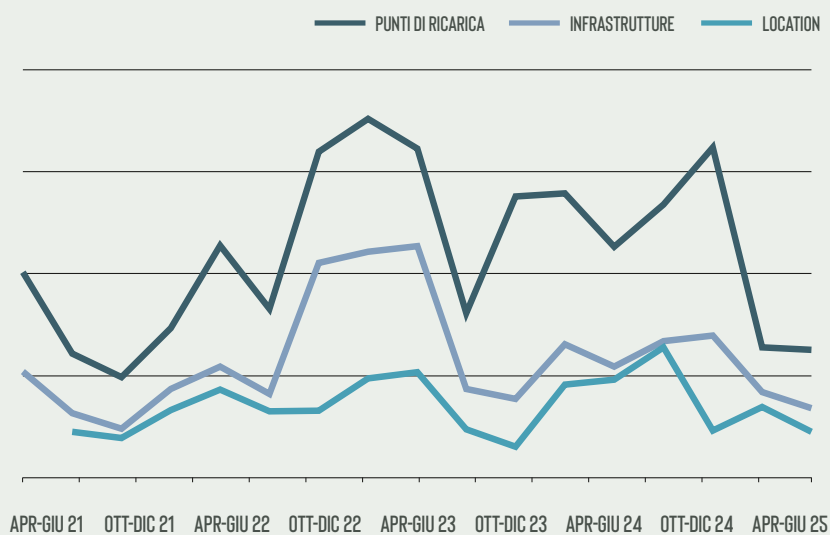
UN AGGIORNAMENTO MENSILE SULL'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO ELETTRICHE AD AGOSTO E SULLE STAZIONI DI RICARICA PUBBLICHE ATTIVATE IN ITALIA

Charging point in Italia

EV-CHARGER: NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE

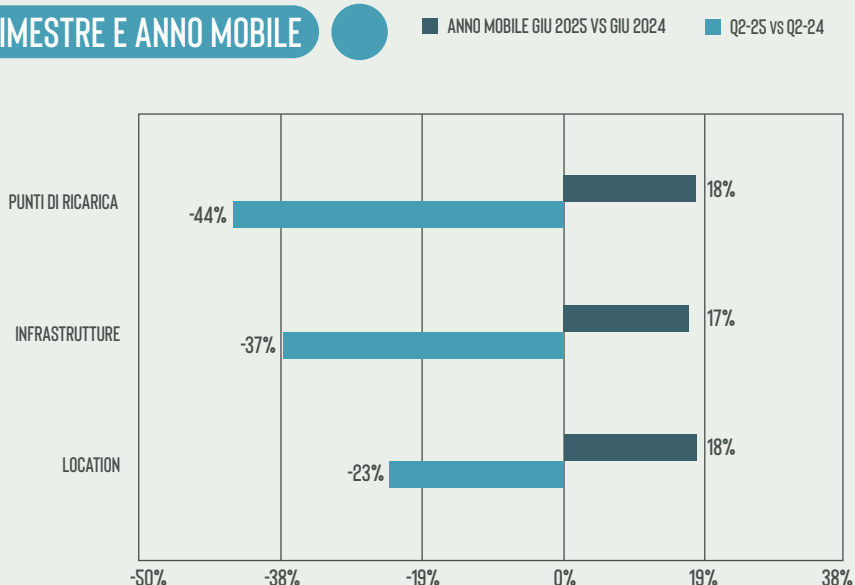


EV-CHARGER: INSTALLAZIONI TRIMESTRALI



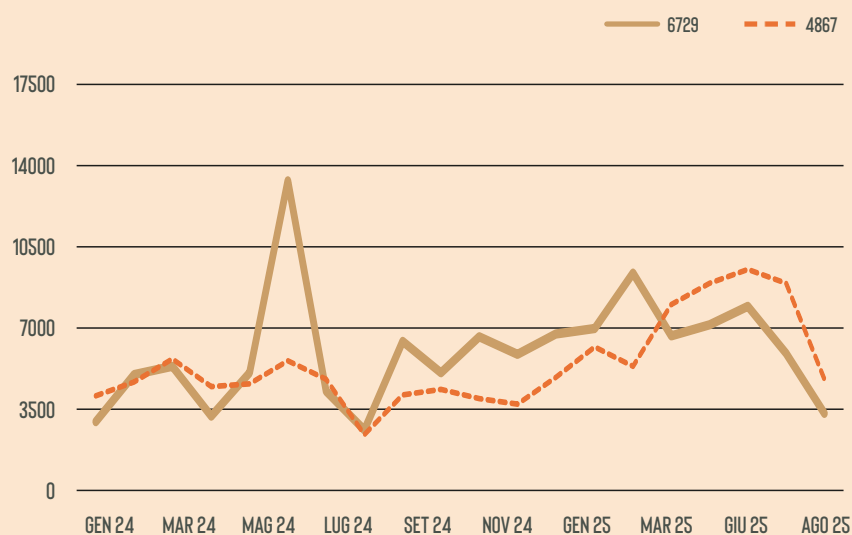
EV-CHARGER: TREND NUOVE INSTALLAZIONI - ULTIMO

TRIMESTRE E ANNO MOBILE



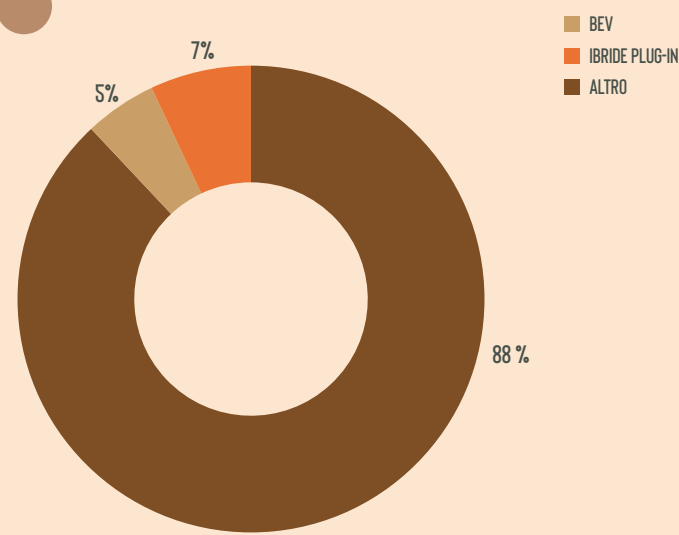
Immatricolazioni auto in Italia

AUTO ELETTRICHE E IBRIDE - ANDAMENTO VENDITE ITALIA (UNITÀ)



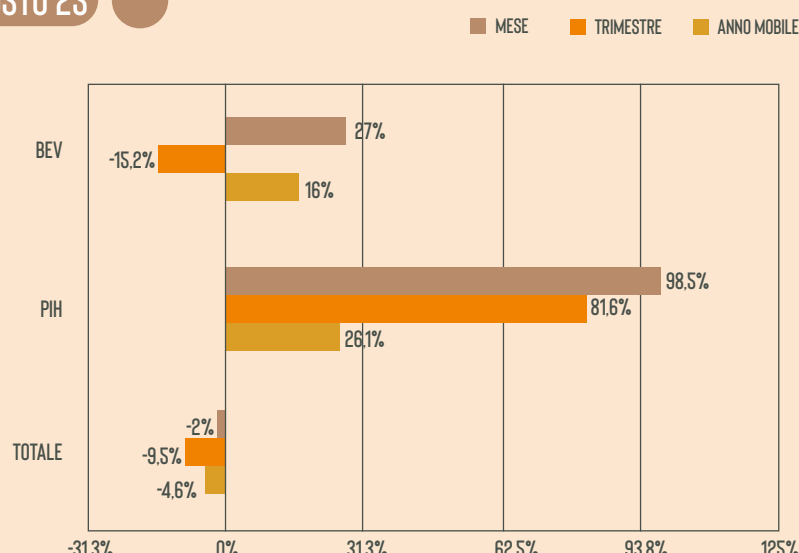
AUTO: QUOTE % PER SEGMENTI SU IMMATRICOLAZIONI

AGOSTO 25



TREND VENDITE AUTO ELETTRICHE

AGOSTO 25



DRIVING
THE ENERGY
TRANSITION

26

KEY

THE
ENERGY
TRANSITION
EXPO

4 → 6
MARCH
2026

RIMINI
EXPO
CENTRE
ITALY

GET
A QUOTE



key-expo.com
#climatefriends

Organized by

ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

In collaboration with

 **ITA**[®] | madeinitaly.gov.it

Simultaneously with

DPE
INTERNATIONAL ELECTRICITY EXPO

 **ITALIA
SOLARE**
il fotovoltaico è di tutti

 **Forum
Tech**

eHome5

La soluzione più
conveniente
per la ricarica a
casa
utilizzando l'energia
solare.



User-friendly

Una comoda app per autenticarsi, gestire la ricarica, e monitorare i consumi domestici.



Programmabile

Fino a tre modalità: ricarica con energia solare al 100%, una combinazione di rete e fotovoltaico o alla massima potenza disponibile.



Efficiente

Regolazione dinamica della domanda di energia durante la ricarica per evitare blackout e risparmiare denaro.



Connessa

Facile integrazione con Cosmos, la nostra piattaforma basata sul cloud, o con qualsiasi altro back-office tramite OCPP.



Sicura

Rilevamento integrato della perdita di corrente continua e contatti saldati per una ricarica più sicura e un'installazione conveniente.

→ circontrol.com/it

circontrol

Circontrol lancia il suo Programma Installatori Qualificat.

Un'iniziativa innovativa che mira a rafforzare le alleanze strategiche con i professionisti dell'installazione e a potenziare la crescita del mercato dei caricatori per veicoli elettrici.

Requisiti e vantaggi del programma

Questo programma stabilisce criteri specifici per i suoi membri, tra cui certificazioni di formazione tecnica e obiettivi di vendita annuali. In cambio, gli installatori qualificati accedono a benefici esclusivi come condizioni vantaggiose per l'acquisto dei prodotti, supporto tecnico dedicato e strumenti promozionali riservati.

Alleanza strategica per la crescita

L'iniziativa rappresenta una collaborazione strategica che combina l'esperienza tecnica degli installatori con l'innovazione tecnologica di Circontrol. Questa sinergia consente di offrire soluzioni complete di ricarica elettrica, adattate alle specifiche esigenze del mercato. Gli installatori certificati potranno differenziarsi dalla concorrenza e promuovere l'installazione professionale di caricatori AC e DC, sistemi di gestione e monitoraggio dell'energia.

circontrol
QUALIFIED INSTALLER

