

# E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

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



## MERCATO

A PAGINA 20

### L'ev-charging nei supermercati e centri commerciali

Si tratta di un segmento caratterizzato da un'offerta sempre più allargata di prodotti, con ampia possibilità di customizzazione. Per gli installatori sono fondamentali robustezza, sistemi di autenticazione personalizzabili e controllo dinamico del carico

## EVENTI

A PAGINA 15

### E-Charge 2023: le novità e gli incontri dal 16 al 17 novembre

Riflettori puntati sull'e-mobility alla mostra-convegno di Bologna, con la presenza di oltre 130 aziende espositrici. Previsto un importante calendario di workshop e convegni tra cui il summit dedicato agli "Stati generali della ricarica"



COVER STORY

## "Puntiamo su gamma e supporto post vendita"

Intervista a Marco Vitali,  
Country manager di Circontrol Italia

## INSTALLAZIONI

Free To X:  
inaugurato l'hub  
Hpc di Milano  
Malpensa Prime

## ATTUALITÀ

Come stanno  
cambiando le aree  
di sosta grazie  
all'e-mobility

## JATI

Smart Mobility  
Report 2023: boom  
della ricarica  
privata (+170%)



www.e-ricarica.it

# EWIVA

## Nati per fare la differenza.

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



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

**Diventa anche tu protagonista del cambiamento.**

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



# Piccoli grandi passi avanti per la transizione elettrica

"Meglio tardi che mai" verrebbe da dire osservando quanto successo nelle scorse settimane. Dopo un'attesa durata oltre un anno, il Mimit ha sbloccato il tanto atteso Bonus colonnine rivolto ai privati e ai condomini con cui poter ottenere uno sconto dell'80% sull'acquisto di un dispositivo di ricarica. Mentre una manciata di giorni dopo è stata la volta del Mise, che ha finalmente attivato gli altrettanto attesi Bonus rivolti a imprese e professionisti per l'acquisto e l'installazione di stazioni di ricarica: qui il ritardo ancora più importante, parliamo infatti di oltre due anni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta ufficiale. Di entrambe le iniziative trovate tutti i dettagli nelle news sulle pagine che seguono di questo numero. Una cosa è evidente: la lentezza con cui il nostro Governo trasforma buone intuizioni in leggi concrete stride con l'estrema velocità con cui, da una parte, evolve in generale il settore dell'ev-charging e, dall'altra, quella a cui procedono spediti altri Paesi europei più evoluti. Se due pezzi del puzzle hanno finalmente trovato il proprio posto, altrettanti ne mancano ancora, tra cui uno, molto importante, che riguarda gli incentivi sull'acquisto di veicoli a zero emissioni. I dati Motus-E relativi alle immatricolazioni di settembre hanno segnato un pesante -2,3% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, inoltre il panorama fotografato dallo Smart Mobility Report 2023 - ne trovate un'ampia panoramica a pag. 30 - segnala un gap tra l'Italia e gli altri Paesi europei sempre più importante e difficile da colmare



IL GOVERNO HA FINALMENTE SBLOCCATO I BONUS COLONNINE SIA PER I PRIVATI, SIA PER LE AZIENDE E GLI IMPRENDITORI

sulla market share di Bev circolanti: in Italia raggiunge solo il 9% contro il 31% ad esempio della Germania o il 34% dell'Olanda, solo per fare alcuni esempi. È urgente, come sottolineato anche da Motus-E, un intervento sugli incentivi in modo che rendano finalmente appetibile l'acquisto di un'auto elettrica anche e soprattutto per il segmento delle utilitarie, ovvero quello in cui più di tutti si accentua la differenza di prezzo tra modelli a batteria ed endotermici. Infine sta giocando e continuerà a giocare un ruolo di assoluta importanza un'informazione corretta e imparziale sulla transizione elettrica. Un esempio perfetto, soprattutto perché per la prima volta ha coinvolto una rete nazionale rivolta al grande pubblico e

alla "pancia" dei consumatori è stata la puntata di Presa Diretta dal titolo "La scossa elettrica" andata in onda su Rai 3 (disponibile su RaiPlay), che ha saputo raccontare lo stato della transizione in maniera finalmente imparziale, lontana da supposizioni, luoghi comuni e soprattutto dalle tanto dannose fake news che contribuiscono solo a rallentare una transizione già iniziata e irreversibile. Ben vengano in quest'ottica anche eventi di settore dedicati, come l'imminente E-Charge 2023: edizione zero di un format che, oltre ai prodotti, prevede tanti momenti di confronto e dibattito tra stakeholder e istituzioni. E-Ricarica sarà presente - trovate un'anteprima dedicata alle novità della manifestazione a pag. 15 - per raccontarvi puntualmente le nuove opportunità garantite dall'e-mobility.

La Redazione



*È urgente, come sottolineato anche da Motus-E, un intervento sugli incentivi in modo che rendano finalmente appetibile l'acquisto di un'auto elettrica anche e soprattutto nel segmento delle utilitarie*

# SOMMARIO



## COVER STORY

**"Puntiamo su ampiezza di gamma e supporto post vendita"**

A PAGINA 12



## EVENTI

**E-Charge 2023: appuntamento a Bologna con le novità del settore**

A PAGINA 15



## MERCATO

**Supermercati e centri commerciali: la "terra di mezzo dell'ev-charging"**

A PAGINA 20



News **pag. 5**

Attualità **pag. 28**

Come evolvono le stazioni di rifornimento grazie all'e-mobility

Dati e Statistiche **pag. 30**

Crescono ricarica pubblica e privata, ma l'Italia deve accelerare

Installazione del mese **pag. 34**

Free To X porta la ricarica ad alta potenza a Milano Malpensa

## N. 11 - NOVEMBRE 2023

**Direttore responsabile**  
Davide Bartesaghi  
bartesaghi@farlastrada.it

**Responsabile Commerciale**  
Marco Arosio  
arosio@farlastrada.it

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

**Hanno collaborato:** Federica Musto,  
Alessandro Tabaro

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

**E-Ricarica:** periodico mensile Anno I - n. 11 - Novembre 2023. Registrazione al Tribunale di Monza n. 20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA - Spediz. in Abb. Postale D.L. 353/2003 (Conv. in Legge 27/02/2004 n°46) Art.1 Comma 1 D.C.B. Milano - L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati personali in suo possesso. Tali dati saranno utilizzati per la gestione degli abbonamenti e per l'invio di informazioni commerciali. In base all'Art. 13 della Legge numero 196/2003, i dati potranno essere rettificati o cancellati in qualsiasi momento scrivendo a Editoriale Farlastrada srl.

**Questo numero è stato chiuso in redazione il 13 ottobre 2023**

EDITORIALE  
**FARLASTRADA**

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

**Impaginazione grafica:**  
Ivan Iannacci, Marcella Sambruni

**Responsabile dati:**  
Marco Arosio





## ATLANTE: GABRIELE TUCCILLO È IL NUOVO CEO PER L'ITALIA



Gabriele Tuccillo è il nuovo Ceo di Atlante Italia, riporterà direttamente a Stefano Terranova per guidare lo sviluppo del Cpo sul territorio italiano. Con un background in finanza e pianificazione strategica, Tuccillo è entrato a far parte del gruppo Nhoa, all'epoca Engie EPS, all'inizio del 2019 quando, dopo aver esplorato tutti gli aspetti della divisione finanziaria, è cresciuto fino a diventare Chief Integration Officer e Strategy Officer per poi passare a ricoprire attualmente il ruolo di Ceo di Atlante Italia, mantenendo un ruolo strategico all'interno dell'azienda. Tuccillo ha iniziato la sua carriera in Fincantieri dove ha lavorato nel dipartimento finanziario raggiungendo un totale di 4 anni di esperienza nell'industria manifatturiera.

## HUAWEI: GAETANO BELLUCCIO NOMINATO EV CHARGERS CHIEF BUSINESS DEVELOPMENT OFFICER

Huawei ha annunciato l'ingresso di Gaetano Belluccio, assunto in qualità di Ev chargers Chief business development officer. Avendo già maturato una pluriennale esperienza in ruoli analoghi nel settore della mobilità elettrica, Belluccio si occuperà di rafforzare il posizionamento degli ev-charger Huawei in tutta Italia e in Europa. «I nostri punti di forza includono un'innovativa gamma di prodotti legata

ai chargers, sia per applicazioni DC per la carica rapida, che soluzioni AC per la carica lenta, utile nelle nostre case, abbinata alle più recenti tecnologie fotovoltaiche e di storage, che sono il nostro punto di forza», ha dichiarato Belluccio. «Ne è un esempio il nostro SCharger-7KS/22KT-S0, che può essere completamente integrato in un impianto fotovoltaico per una migliore gestione ed efficientamento energetico».



# NEWS

## ENEL X WAY: ELISABETTA RIPA LASCIA L'AZIENDA

Elisabetta Ripa ha lasciato l'incarico di Ceo presso Enel X Way assunto nei primi mesi del 2022. Prima di approdare in Enel X Way, Ripa ha ricoperto il ruolo di amministratore delegato in Open Fiber. Il cambio al vertice di Enel X Way rientra in una più ampia ristrutturazione aziendale tutt'ora in corso all'interno del Gruppo e attualmente non è previsto alcun avvicendamento nella medesima posizione. La mobilità elettrica e lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica

a supporto della transizione rimarranno prioritarie all'interno della strategia aziendale. Attualmente Enel X Way conta più di 18mila charging point installati sul territorio italiano.



# Ti aspettiamo a E-Charge 2023!

16-17 novembre  
Bologna Exhibition Centre  
Padiglione 16, Stand B02



wallbox  Get in charge

E-MOBILIDENTIKIT



AL VOLANTE CON...

**GIUSEPPE MAURI,**  
CAPO GRUPPO DI RICERCA DEL  
DIPARTIMENTO TECNOLOGIE DI  
TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE DI RSE

**Cosa l'ha colpita di più del motore elettrico rispetto alle vetture endotermiche?**

«Prima di tutto sicuramente le prestazioni, lo spunto e l'efficienza del motore rispetto all'endotermico. Inoltre l'assoluta mancanza di vibrazioni all'interno dell'abitacolo e la silenziosità di marcia».

**Dove ricarica abitualmente la vettura?**

«A casa, dove ho installato una wall box, è sicuramente la soluzione che utilizzo maggiormente. Al secondo posto le colonnine di ricarica presenti in azienda, mentre al terzo posto in termini di frequenza utilizzo le colonnine pubbliche. Relativamente a questo punto, gradirei molto che una quota di tutti i parcheggi a pagamento, "le strisce blu" per intenderci, fossero attrezzati con delle colonnine di ricarica».

**Quale veicolo elettrico (oppure ibrido plug-in) guida attualmente?**

«Per l'utilizzo privato ho scelto una Volkswagen e-Up!. Le dimensioni della batteria e quindi l'autonomia garantita dal veicolo sono più che sufficienti per l'utilizzo quotidiano. Inoltre sulla scelta ha sicuramente influito il prezzo che, grazie agli incentivi in vigore, era decisamente appetibile».

**Quanti km ha percorso a oggi in elettrico?**

«Con la mia e-Up! circa 60mila. Se invece teniamo conto anche delle vetture aziendali elettriche che ho avuto modo di utilizzare fin dal 2013 superiamo i 200mila km».

SCHEDA E-DRIVER

**Auto posseduta**  
Volkswagen e-Up!  
**Km percorsi in elettrico**  
Oltre 200mila  
**Tipologia di ricarica più utilizzata**  
Wall box domestica e colonnine presso la sede dell'RSE

**C'è qualche consiglio o aneddoto sulla ricarica della vettura che le piacerebbe condividere?**

«In genere è consigliabile sfruttare il range di autonomia della batteria dal 90% al 30% e ricaricare quando possibile. In azienda, presso la sede dell'RSE, abbiamo programmato l'infrastruttura di ricarica in modo che, anche con la minima potenza a disposizione, l'auto possa ricaricare durante la giornata fino a raggiungere l'autonomia prestabilita. Invece a casa è fortemente consigliato l'utilizzo di un dispositivo di ricarica con power management per evitare picchi o cali di tensione. Durante le ore notturne è possibile ricaricare tranquillamente a bassa potenza per raggiungere un buon livello di autonomia il mattino seguente».

A SETTE IMMATRICOLAZIONI BEV A -2,3%, DURO IL COMMENTO DI MOTUS-E

Secondo i dati raccolti da Motus-E le immatricolazioni di vetture elettriche in Italia a settembre sono calate del 2,3% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, con un totale di 4.955 unità contro le 5.073 registrate nel 2022. L'associazione ha commentato duramente il dato: "Perché il nostro Paese sta perdendo il treno degli altri grandi europei? L'anomalia italiana è frutto di più concause su cui è urgente aprire un serio confronto con tutti gli attori coinvolti. Sicuramente il sistema incentivante ereditato dai precedenti Governi non funziona, ma sono sufficienti pochi aggiustamenti a parità di risorse per renderlo più appetibile ed efficace: alzare il cap di prezzo per accedere alle agevolazioni, estenderle in forma integrale ad aziende e noleggi - anche per alimentare il mercato dell'usato elettrico - e rivedere in chiave green la fiscalità sulle flotte. (...) Numeri simili lasciano pensare che in Italia si sia innescata una resistenza quasi ideologica all'auto elettrica, figlia della circolazione di informazioni fuorvianti. In un panorama globale evidentemente rivolto alla mobilità elettrica, rimanere indietro può essere fatale. Per questo è indispensabile che il dibattito pubblico su questi temi segua direttrici economiche, scientifiche e sociali, senza deragliare sotto la spinta di credenze e falsi miti che rischiano di causare un danno incalcolabile al Paese".

IL GOVERNO SBLOCCA I BONUS COLONNINE PER PRIVATI, CONDOMINI, IMPRESE E IMPRENDITORI

Il governo ha sbloccato i tanto attesi Bonus colonnine. I decreti del Mimit riguardano gli incentivi per utenti privati e condomini, che prevedono l'emissione di un contributo pari complessivamente a 40 milioni di euro per l'acquisto di infrastrutture di ricarica con potenza standard con lo sconto dell'80% della spesa (incluso acquisto e messa in opera), con un tetto massimo di 1.500 euro per i privati e di 8mila euro per i condomini. Il Mimit (Ministero delle imprese e del made in Italy) ha pubblicato lo scorso ottobre sul proprio portale i necessari decreti attuativi con cui, concretamente, viene indicato come e quando sarà possibile fare domanda per accedere ai fondi. I contributi saranno validi solo per le installazioni realizzate dal 4 ottobre al 31 dicembre 2022 e per tutte quelle realizzate nel corso del 2023 (salvo esaurimento fondi); si possono applicare solo per stazioni di ricarica nuove con potenza fino a 22 kW. Ciascun soggetto può presentare una sola domanda. Le richieste verranno smaltite in due tempi. Una prima parte prevedeva la presentazione delle domande dal 19 ottobre al 2 novembre 2023 ed era relativa alle installazioni effettuate dal 4 ottobre al 31 dicembre 2022. Mentre per tutte le installazioni effettuate nel 2023, il Mimit aprirà una nuova raccolta delle domande nei primi mesi del 2024. Le domande potranno essere inoltrate solo via

digitale utilizzando la piattaforma che il Ministero ha reso disponibile sul proprio sito. Il Mase, attraverso due decreti, ha invece sbloccato il Bonus colonnine rivolto a imprese e professionisti. Le agevolazioni sono rivolte a imprese di qualunque dimensione su tutto il territorio nazionale e a singoli professionisti, per un importo pari al 40% delle spese ammissibili sostenute successivamente al 4 novembre 2021 e oggetto di fatturazione elettronica. Le risorse disponibili per il bonus colonnine sono complessivamente pari a 87,5 milioni di euro: 70 milioni serviranno a sostenere le imprese per l'acquisto di infrastrutture di ricarica dal valore complessivo inferiore ai 375.000 euro, mentre 8,75 milioni sono stati stanziati per infrastrutture con un valore superiore a questa soglia. I restanti 8,75 milioni sono invece rivolti ai professionisti. Il contributo copre, fino al limite massimo del 10% del costo per l'acquisto e messa in opera della stazione di ricarica, incluse anche le spese sostenute per la connessione alla rete elettrica e quelle per la progettazione, direzione lavori, sicurezza e collaudi. Le domande per i rimborsi potranno essere compilate a partire dalle ore 10 del 26 ottobre, mentre l'invio, attraverso la piattaforma digitale implementata sul sito di Invitalia, sarà possibile a partire dal 10 novembre fino alle ore 17 del 30 novembre.

FOX ESS: NARISU SUN È REGIONAL SALES MANAGER PER GLI EV CHARGER

Narisu Sun è il nuovo regional sales manager di Fox Ess con il compito di seguire soprattutto le vendite delle nuove soluzioni di EV Charger dell'azienda. Narisu Sun si occuperà di sviluppare il mercato del Sud Europa.



SPAZIO INTERATTIVO



INQUADRA IL QR CODE PER LEGGERE IL DECRETO ATTUATIVO PUBBLICATO DAL MIMIT

SPAZIO INTERATTIVO



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE AL DOCUMENTO INFORMATIVO DEL MASE



## EWIVA: ACCORDO CON MERCATÒ PER STAZIONI NEI PUNTI VENDITA

Ewiva ha stretto una partnership con l'insegna Mercatò (di proprietà del Gruppo Dimar) per la realizzazione di stazioni di ricarica ultrafast presso i punti vendita della Grande Distribuzione. La collaborazione tra le due realtà, attiva dallo scorso maggio, prevede l'attivazione di 8 stazioni di ricarica ad alta potenza Ewiva in altrettanti punti vendita del Gruppo Dimar in Piemonte e Liguria, per un totale di 34 punti di ricarica. Un numero che però è già destinato a crescere, per offrire il servizio di ricarica elettrica ad alta potenza presso ulteriori location. Le principali soluzioni Ewiva che vengono installate nei parcheggi dei supermercati sono costituite, in base allo spazio a disposizione, da 2 oppure 3 colonnine, ciascuna con una potenza da 150kW o 300kW, per un totale di 4 oppure 6 punti di ricarica.

Nel mese di settembre inoltre Ewiva ha attivato 5 nuove stazioni di ricarica in 4 regioni diverse per un totale di 29 charging point. Tutti i nuovi punti di ricarica hanno una potenza di 300 kW. Due nuove attivazioni sono state realizzate in Piemonte, entrambe in provincia di Cuneo: la prima nell'Area di Servizio BraGas in via Fondovalle, a Cherasco, dove sono state attivate 2 colonnine da 300 kW ciascuna, per un totale di 4 punti di ricarica. La seconda attivazione è stata finalizzata nel parcheggio dell'ipermercato Mercatò Extra di Alba, in località San Cassiano, dove sono presenti 2 colonnine Hpc. Un'ulteriore installazione ha riguardato la Lombardia, precisamente Paderno Dugnano (in provincia di Milano), nell'area di servizio Q8 nei pressi del Centro Commerciale Brianza, lungo la SP35, con l'attivazione di 3 colonnine per 9 punti di ricarica.



## GASGAS RAGGIUNGE UN PORTAFOGLIO DI OLTRE 1.000 CHARGING POINT IN ITALIA

GasGas ha annunciato il superamento dei 1.000 punti di ricarica a portafoglio (1.052 per la precisione), di cui circa un terzo già installati. Gli obiettivi di GasGas prevedono il raggiungimento di un portafoglio pari a 3.300 charging point entro il 2025 e di 10mila punti di ricarica entro il 2030. In concomitanza con la pubblicazione dello Smart Mobility Report 2023, il Ceo di GasGas Alessandro Vigilanti, ha inoltre commentato lo stato della transizione elettrica nel nostro Paese, confermando la necessità di un'informazione corretta come strumento indispensabile per contribuire a una crescita più veloce di tutto il settore: «I dati dello Smart Mobility Report 2023 parlano di crescita del mercato delle auto elettriche con un +57% in USA e +82% in Cina. La Germania guida l'Europa, Italia pure in crescita moderata, ma si potrebbe fare molto di più con una corretta informazione e meno leggende metropolitane» ha sottolineato Vigilanti. Lo Smart Mobility Report 2023 identifica inoltre la mancanza di capillarità delle infrastrutture pubbliche come uno dei maggiori

deterrenti all'acquisto di una vettura elettrica. Secondo il campione intervistato questi dovrebbero svilupparsi maggiormente nei punti di interesse «Si tratta di esigenze perfettamente in linea con i piani di crescita di GasGas. Da sempre abbiamo posizionato le nostre colonnine in luoghi strategici per ottimizzare i tempi di ricarica, portando allo stesso tempo benefici alle attività presenti in loco come appunto centri commerciali, ma anche palestre, ristoranti o punti di interesse turistico. Sappiamo che il cammino è ancora lungo, ma questi dati ci dicono che la transizione verso la sostenibilità è elettrica e irreversibile».



ALESSANDRO VIGILANTI, CEO DI GASGAS, HA RIBADITO L'IMPORTANZA DI UN'INFORMAZIONE CORRETTA PER SOSTENERE E VELOCIZZARE LA TRANSIZIONE ELETTRICA



“ Sono così efficienti che li ho scelti anche a casa mia.

Luigi, installatore fotovoltaico.

### I prodotti Chint sono soluzioni professionali, per i professionisti.

Prodotti affidabili, sicuri ed efficienti per la bassa tensione, le energie rinnovabili, l'automazione industriale e non solo. Un valore aggiunto per chi ogni giorno, cantiere dopo cantiere, sceglie il meglio per il proprio lavoro.



chint.it

CHINT Italia Investment Srl  
Via Bruno Maderna 7  
30174 Venezia - info@chint.it





## FREE TO X: ATTIVATA NUOVA STAZIONE SULLA A16. ASPI LANCIA UN BANDO PER 8 AREE DI SERVIZIO

Tra le più recenti inaugurazioni di Free To X segnaliamo la nuova stazione Hpc presso l'area di servizio Mirabella Sud sulla A16 Napoli-Bari in direzione del capoluogo pugliese. La stazione



di Mirabella Sud è equipaggiata con 2 colonnine Hpc da 300 kW e da una colonnina Multistandard con connettori CHAdeMo e Tipo 2. Mentre Free To X è sempre più vicina al completamento dei propri obiettivi, che prevedono 100 stazioni attive sulla rete autostradale, la capogruppo Aspi (Autostrade per l'Italia) ha lanciato un primo bando per coinvolgere nuovi player nella realizzazione di infrastrutture di ricarica Hpc sulla rete autostradale. La prima gara comprende 8 location: S.Nicola Ovest (in provincia di Caserta), Teano Est (in provincia di Caserta), S.Pelagio Est (in provincia di Padova), Verbanò Ovest (in provincia di Varese), Montepulciano Est e Ovest (in provincia di Siena), Le Saline Est e Ovest (in provincia di Foggia), dove sono previste infrastrutture con almeno 150 kW di potenza e stalli dedicati alla ricarica in AC. Le procedure prevedono in primis la valutazione dei Cpo coinvolti e in un secondo step le offerte proposte.

## DUFERCO: INVESTIMENTO DA 40 MILIONI PER 4MILA CHARGING POINT ENTRO IL 2024

Duferco ha annunciato un investimento pari a 40 milioni di euro per lo sviluppo di un network di ricarica che entro il 2024 vedrà attivi 4mila charging point - pari a circa 2mila colonnine - su tutto il territorio italiano. Al momento Duferco conta 1.800 punti di ricarica attivi in tutto il Paese, concentrati prevalentemente nel Nord-Ovest. Il piano parte da un finanziamento a fondo perduto della Commissione europea per infrastrutturare il corridoio Ten-T sulla dorsale appenninica. Inoltre, ulteriori 26 milioni di euro sono stati finanziati da Cassa Depositi e Prestiti (CDP), Crédit Agricole Italia (CAI) e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI), per un progetto volto ad accelerare lo sviluppo infrastrutturale della rete di ricarica elettrica in Italia. Inoltre presso il Comune di San Donato Milanese (in provincia di Milano) verranno installate 14 nuove stazioni di ricarica, che sostituiranno quelle attualmente presenti, per un totale di 34 charging point di cui 6 di tipo fast e 4 per motocicli. La nuova rete di ricarica realizzata da Duferco (operatore individuato tramite procedura pubblica),

coprirà le aree più strategiche della città con punti di ricarica in AC da 22 kW e 6 fast con potenza fino a 50 kW. L'installazione di tutte le colonnine richiederà alcune settimane. Le prime già posizionate - in via Maritano, a Poasco, in via Di Vittorio e in via Moro - sono già entrate in servizio.



## LANDIS+GYR: ACCORDO CON ATLANTE PER LA FORNITURA DI EV-CHARGER

Landys+Gyr ha stretto un accordo con Atlante per la fornitura di infrastrutture di ricarica. Più precisamente, il produttore di ev-charger fornirà al Cpo le stazioni di ricarica Inch Duo in AC, grazie alle quali Atlante potrà diversificare l'offerta, principalmente orientata verso punti di ricarica fast e ultrafast, presso un numero sempre crescente di location situate in Italia, Francia, Spagna e Portogallo. La colonnina in AC proposta da Landys+Gyr è infatti ideale presso le stazioni di ricarica pubbliche che prevedono tempi di permanenza più prolungati, come centri commerciali e aree park&ride. «Aziende come Atlante sono i principali motori della transizione elettrica nei rispettivi mercati. Siamo felici di contribuire alla crescita della rete di ricarica di Atlante con le nostre apparecchiature di ricarica smart» ha dichiarato Vincenzo Quintani, amministratore delegato di Landis+Gyr Italia.

## FASTWAY: ATTIVATE DUE STAZIONI FAST A PONTEVICO (BRESCIA) E ALPIGNANO (TORINO)

Fastway ha annunciato l'apertura di due nuovi hub di ricarica fast situati rispettivamente a Ponteviso (in provincia di Brescia) e ad Alpiignano (in provincia di Torino). La stazione di Ponteviso è ubicata a ridosso dell'uscita dell'Autostrada A21, prevede la presenza di un punto di ristoro e mette a disposizione degli e-driver 4 punti di ricarica con connettore CCS 2 con potenza massima pari a 120 kW (e la possibilità di un'ulteriore espansione fino a 240 kW). Mentre la stazione di Alpiignano è situata all'interno del parcheggio di un superstore e ospita due charging point in DC con standard CCS 2 sempre da 120 kW (espandibili fino a 240 kW), oltre ad altri 4 punti di ricarica in AC con connettore di Tipo 2. Tutte le colonnine, alimentate da energia al 100% rinnovabile, sono utilizzabili tramite le app per smartphone dei principali Emsp e sono, inoltre, dotate di un ampio monitor che fornisce istruzioni per l'utilizzo e informazioni sulla sessione di ricarica in corso.

## ELECTRA INAUGURA LA STAZIONE HPC DI PESCHIERA DEL GARDA (VR)



Electra, azienda specializzata nella ricarica veloce e ultraveloce per i veicoli elettrici, ha inaugurato la sua prima stazione di ricarica Hpc a Peschiera del Garda (in provincia di Verona), presso il Parco Commerciale ICS in prossimità dello snodo tra la A4 e la A22. L'hub ultrafast di Electra mette a disposizione di cittadini e turisti 4 colonnine, per un totale di 8 charging point con potenza fino a 300 kW, in grado di garantire una ricarica completa del veicolo in 15-20 minuti. Electra è entrata nel mercato italiano a inizio 2023 e conta di investire entro il 2025 oltre 200 milioni di euro per installare 3.000 punti di ricarica ultraveloce su tutto il territorio nazionale.



## FASTNED SBARCA IN ITALIA: REALIZZERÀ UNA STAZIONE ULTRAFASST SULLA A4



Fastned, società attiva nel settore della ricarica ultraveloce per veicoli elettrici con oltre 275 infrastrutture in Europa, è ufficialmente sbarcata anche in Italia. Lazienda ha infatti stipulato un contratto con A4 Holding per la realizzazione di una prima stazione di ricarica ultrafast sulla A4 Brescia-Padova. Fastned, che ha inoltre annunciato l'obiettivo di attivare 1.000 stazioni in Europa, prevede di inaugurare l'infrastruttura sulla A4 entro il 2024: inizialmente sarà dotata di 8 colonnine Hpc da 400 kW. Particolarità della stazione realizzata da Fastned sarà il modello di fruizione drive-through ovvero con stalli passanti e pensiline fotovoltaiche.

## ARVAL: INSTALLATI 37 EV-CHARGER PRESSO LA SEDE DI SCANDICCI (FIRENZE)

Arval Italia, società parte del Gruppo BNP Paribas specializzata nel noleggio a lungo termine e nelle soluzioni di mobilità sostenibile, ha installato presso la propria sede di Scandicci (in provincia di Firenze) 37 punti di ricarica per veicoli elettrici. I charging point sono destinati ai collaboratori Arval che guidano un'auto ibrida plug-in o elettrica. La società ha inoltre rinnovato l'impianto fotovoltaico della sede e la nuova installazione ha una potenza pari a 171,36 kWp. L'impianto copre una superficie pari a 931,6 metri quadrati e permetterà di produrre circa 185 MWh all'anno. La sede di Arval Italia a Scandicci occupa 7mila metri quadrati che ospitano quasi 600 collaboratori. Queste iniziative sostenibili si inseriscono in un percorso più ampio seguito da Arval nell'ambito del proprio piano strategico Arval Beyond. Tra gli obiettivi, il raggiungimento di 700mila veicoli elettrificati nella propria flotta globale a noleggio entro il 2025.



## UE: IL PIANO AFIR PUBBLICATO IN GAZZETTA UFFICIALE

Lo scorso settembre la Commissione europea ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale il piano Afir. Le regole previste dal piano di decarbonizzazione europeo, che includono importanti obiettivi in merito alla realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, entreranno quindi in vigore a partire dal 13 aprile 2024. L'Alternative Fuels Infrastructure Regulation impone infatti la presenza di almeno una colonnina ultrafast con potenza minima pari a 150 kW ogni 60 km sulle strade facenti parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Inoltre sarà obbligatoria, sempre entro il 2025 la presenza di almeno una colonnina con potenza minima pari a 350 kW ogni 60 km per i mezzi pesanti, con una copertura totale della rete stradale TEN-T entro il 2030. La segretaria generale di ChargeUp Europe, Lucie Mattered, ha commentato: «Il settore della ricarica dei veicoli elettrici è lieto di avere ora una base comune su cui lavorare, poiché era assolutamente necessario sviluppare un regolamento uniforme in tutta l'UE. Ora che l'Afir è ufficialmente legge in Europa, inizia il vero lavoro di ChargeUp Europe: non vediamo l'ora di interagire con tutte le parti interessate per supportare la rapida adozione della mobilità elettrica man mano che diventerà mainstream».



## BE CHARGE.



### RAPID 120/180

- Potenza di ricarica fino a 180 kW.
- Schermo a colori da 21" per pubblicità.



### RAPID 60

- Doppia carica in DC fino a 30 kW.
- Sistema di gestione dei cavi integrato.



### FUSION

- Doppia ricarica in AC fino a 22 kW.
- Installabile a terra o a parete.

Bilanciamento automatico dei carichi | Lettore POS | Plug&Charge Ready



BE PART OF THE ENERGY TRANSITION.

**Ingeteam**  
ELECTRIFYING A SUSTAINABLE FUTURE



## ENEL X WAY LANCIA L'ABBONAMENTO PAY PER USE PREMIUM CON CANONE ANNUALE

Enel X Way ha lanciato da ottobre la nuova tariffa Pay Per Use Premium, legata a un servizio che permette prenotazioni illimitate per punto di ricarica con un canone di abbonamento annuale di 25 euro. Per coloro che aderiranno al piano entro il 31 dicembre sarà valida la promozione di 15 euro l'anno. Inoltre i clienti che ricariche-



ranno almeno 60kWh sempre entro il 31 dicembre, sarà attivato un cash back e i kWh saranno restituiti sotto forma di coupon a gennaio 2024. Le tariffe Pay per Use di Enel X Way prevedono 0,69 euro al kWh in AC, 0,89 euro al kWh in DC e 0,99 euro per kWh presso le colonnine Hpc. "La nuova promozione" si legge nel comunicato diffuso dall'azienda "è dedicata ai clienti che già utilizzano la Pay Per Use Premium ma non ricaricano abbastanza o non ricaricano affatto o coloro che hanno attivato la Pay per Use Basic e che grazie a questa promozione possono accedere alla funzionalità di prenotazione della ricarica. Questa tariffa è indicata anche a chi si sta avvicinando al mondo della mobilità elettrica oppure possiede un'auto ibrida plug-in e necessità di ricariche spot. Grazie a questa promozione i clienti avranno la possibilità di accedere alla meccanica di cash back e chi non dispone di un abbonamento attivo potrà beneficiare del servizio illimitato di prenotazione al costo di 15 euro l'anno".

## GRUPPO NHOA: RICEVUTI FINANZIAMENTI PER 320 MILIONI DI EURO

Il gruppo Nhoa, di cui fa parte il Cpo Atlante, ha annunciato un aumento del capitale che consentirà alla società di accelerare ulteriormente il processo di transizione. TCC, società che detiene le quote di maggioranza del Gruppo Nhoa, ha completato con successo un aumento di capitale pari a 250 milioni di euro, inoltre il Gruppo ha ricevuto 50 milioni dalla Commissione europea e un ulteriore supporto da parte della Cassa Depositi e Prestiti francese pari a 20 milioni di euro. «Saremo in grado di espandere il nostro posizionamento tecnologico globale nello stoccaggio d'energia e continueremo a investire ancor più velocemente nell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici in Europa» ha commentato il Ceo del gruppo Nhoa Carlalberto Guglielminotti. «Lo faremo perché sentiamo una forte responsabilità verso i nostri investitori e, soprattutto, verso i nostri collaboratori, che lavorano duramente in Nhoa perché condividono giorno dopo giorno la nostra visione del



CARLALBERTO GUGLIELMINOTTI, CEO DEL GRUPPO NHOA

futuro. Una visione di responsabilità verso il nostro pianeta e verso i nostri figli, che passa attraverso un percorso molto semplice: combattere il cambiamento climatico dominando gli sviluppi tecnologici a livello globale per accelerare gli investimenti nello stoccaggio d'energia e nell'infrastruttura per veicoli elettrici. 10 anni dopo la creazione di quello che è oggi il Gruppo

Nhoa, il mio impegno nei confronti di tutti i nostri stakeholder è più forte che mai: accelerare ulteriormente la transizione verso l'energia pulita e la mobilità sostenibile, che rappresentano complessivamente oltre il 50% delle emissioni di CO2 a livello mondiale; creare all'interno del gruppo Nhoa una nuova generazione di leader d'élite, che lavorano duramente per accelerare questa transizione, con il giusto equilibrio tra vita personale e professionale, e che condividono gli stessi valori, la stessa cultura e lo stesso impegno per rendere possibile questo cambio di paradigma».

## DALLA CAMERA DI COMMERCIO DI PISTOIA E PRATO 80MILA EURO AGLI ALBERGHI PER STAZIONI DI RICARICA

La Camera di commercio di Pistoia-Prato - con il finanziamento della Fondazione Cassa di Risparmio di Pistoia e Pescia - ha messo a disposizione un contributo di 80mila euro per le strutture alberghiere che desiderano investire nella realizzazione di un'infrastruttura di ricarica. Il contributo è rivolto a micro, piccole e medie imprese che svolgono, nelle localizzazioni oggetto dell'intervento, l'attività primaria con codice Ateco 55.1 "Alberghi e strutture simili" e relative classi, categorie e sottocategorie come da Registro delle Imprese. Le risorse ammontano a 80mila euro e verranno erogate sotto forma di contributo a fondo

perduto: l'importo erogabile sarà in misura pari al 50% delle spese ritenute ammissibili e non potrà comunque superare l'importo massimo di 5mila euro. Sono ammissibili a contributo progetti di investimento per l'acquisto e l'installazione di nuovi dispositivi di ricarica elettrica di un ammontare minimo pari a 3mila euro. I dispositivi dovranno essere installati unicamente presso la sede legale e/o le unità operative situate nelle province di Pistoia o di Prato, ovvero in aree di pertinenza delle stesse. Il contributo coprirà l'acquisto e i costi di adeguamento dell'impianto elettrico.



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE AL TESTO INTEGRALE DEL BANDO

## REPOWER CHARGING NET: AL VIA IL SERVIZIO DEDICATO ALLE ATTIVITÀ COMMERCIALI

Repower ha lanciato la piattaforma Repower Charging Net, dedicata agli esercizi commerciali che desiderano offrire la ricarica come servizio creando un'ulteriore opportunità di business. Repower Charging Net non solo mette a disposizione dell'attività tutti gli strumenti per creare la propria infrastruttura, ma consente anche di monitorare le ricariche, di gestire i charging point da remoto in maniera smart e di promuovere la location attraverso l'app Recharge Around, che rende visibili i punti di ricarica su tutte le app del circuito Interchange, una delle più importanti piattaforme interoperabili a livello europeo. Repower offre un servizio chiavi in mano che comprende una consulenza dedicata per l'installazione delle colonnine, un'assistenza tecnica con pronto intervento attiva 24 ore su 24, oltre alla Charging Academy: un percorso di formazione per utilizzare e valorizzare al meglio la propria stazione di ricarica. Il servizio consente inoltre di personalizzare il proprio hub utilizzando due tipologie di ev-charger: Giotto e Symbiosis, entrambi in AC con potenza nominale fino a 22 kW.



## BE CHARGE HA MODIFICATO LE TARIFFE

Plenitude Be Charge ha comunicato un cambio di tariffe che sarà attivo dal prossimo 1 novembre. A partire da questa data infatti non sarà più possibile rinnovare o acquistare gli abbonamenti Be Light, Be Regular, Be Large e Be Electric. Il Cpo ha introdotto 4 nuove opzioni. Be Free (senza abbonamento e privo di sconto sul prezzo al kWh), Be Start New: 9,90 euro mensili e sconto del 20% sulla tariffa a consumo; Be Medium New: abbonamento pari a 13,90 euro e conto del 30%; Be Premium New: 19,90 euro mensili e sconto del 40%. Oltre alle novità relative ai piani di abbonamento, Be Charge ha comunicato anche le nuove tariffe per le proprie colonnine. Presso le stazioni Quick Plenitude Be Charge (fino a 22 Kw) il costo della ricarica tramite l'app è di 0,65 euro per kWh.



## ENEA PRESENTA IL PROGETTO ACTEA PER LO SVILUPPO DELLE BATTERIE CALCIO-IONE

Enea ha annunciato il proprio impegno nel progetto Actea con cui, in collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma e grazie ai finanziamenti della Regione Lazio, un team di esperti lavorerà allo sviluppo delle batterie calcio-ione per applicazioni nella mobilità elettrica, nello stoccaggio di energia e nelle smart grid. Le batterie calcio-ione infatti consentiranno di abbassare i costi di produzione dei veicoli elettrici garantendo contemporaneamente standard sempre più elevati di efficienza, sostenibilità e sicurezza. «La tecnologia calcio-ione è ancora ai primi stadi di sviluppo e l'obiettivo è quello di contribuire a una migliore comprensione del suo funzionamento anche se, in linea di principio, i processi elettrochimici che stanno alla base sono analoghi a quelli delle batterie litio-ione dove, però, il calcio sostituisce il litio nel ruolo di shuttle, ossia di portatore della carica elettrica» spiega Laura Silvestri, ricercatrice del Laboratorio Accumulo di energia, batterie e tecnologie per la produzione e l'uso dell'idrogeno del Dipartimento tecnologie energetiche e fonti rinnovabili di Enea. Secondo quanto riportato infatti, l'utilizzo del calcio consentirà di aumentare la densità energetica delle celle, riducendo i tempi di produzione e soprattutto consentendo l'adozione di una materia prima a basso costo.



## IP: ACCORDO CON MACQUARIE CAPITAL PER IL LANCIO DELLE STAZIONI DI RICARICA IPLANET

IP e Macquarie Capital hanno firmato un accordo per costituire la rete di ricarica IPlanet: una joint-venture che prevede, entro il 2032, l'installazione di punti di ricarica in 510 stazioni di servizio IP. L'accordo tra le due società verrà finalizzato entro la fine dell'anno in corso, mentre le prime colonnine saranno attive entro la prima metà del 2024. La partnership è stata sottoscritta da Ugo Brachetti Peretti, presidente di IP gruppo Api, Alberto Chiarini, amministratore delegato di IP Gruppo Api e Roberto Purcaro, executive director, Infrastructure & Energy Capital e head of Macquarie Capital Italy.

La strategia della joint-venture punta essenzialmente sullo sviluppo di infrastrutture di ricarica presso le stazioni di servizio adiacenti strade urbane ed extraurbane, utilizzando soluzioni Hpc in grado di assicurare il rifornimento energetico in tempi brevi. IPlanet prevede inoltre l'utilizzo di pensiline fotovoltaiche per fornire energia green alle colonnine.



## AMAZON ANNUNCIA LA PIATTAFORMA CHALET PER SUPPORTARE LA PIANIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA



Amazon ha annunciato il lancio della piattaforma Chalet, acronimo di Charging Location for Electric Trucks. Si tratta di un tool che consentirà ai vari player coinvolti nella transizione elettrica, ovvero Pubblica amministrazione, Cpo, autorità locali e aziende che operano nella logistica, di determinare le location più strategiche dove posizionare punti di ricarica per veicoli elettrici, con particolare focus sui mezzi pesanti adibiti al trasporto merci. Gi

operatori dei trasporti e della logistica di tutta Europa potranno indicare sulla piattaforma luoghi e percorsi specifici per la loro rete di distribuzione, includendo anche parametri come la batteria del veicolo, l'autonomia e il tempo di transito. Chalet prende in considerazione tutti questi fattori e li elabora generando un elenco di posizioni ottimali per collocare le stazioni di ricarica per veicoli elettrici, ordinandole per priorità.

# E RICARICA

## SUL SITO WEB L'OFFERTA

## DI MERCATO SEMPRE AGGIORNATA

SUL PORTALE DI E-RICARICA.IT È PRESENTE LA SEZIONE DEDICATA A OLTRE 60 TRA PRODUTTORI DI EV-CHARGER, CPO, EMSP E DISTRIBUTORI DI COMPONENTI: UNO STRUMENTO PREZIOSO PER RESTARE SEMPRE AGGIORNATI SULLE PROPOSTE DELLE AZIENDE E SULLE SOLUZIONI PER IL BUSINESS DELL'EV-CHARGING

Sul sito di E-Ricarica è presente la sezione Prodotti e Servizi: una macro area, a cui accedere direttamente dalla home page del portale, dove è possibile scoprire e consultare l'offerta di mercato delle aziende che operano nel business dell'ev-charging. All'interno della sezione, in costante aggiornamento, sono presenti non solo i produttori di stazioni di ricarica, ma anche Cpo, Emisp, distributori di componenti e fornitori di servizi e app dedicati alla mobilità elettrica. Ognuna delle quattro macroaree presenta un comodo elenco a tendina dove appaiono, in ordine alfabetico, i

player presenti sul portale. Cliccando sul nominativo si accede a una scheda descrittiva dettagliata con foto e un link che rimanda direttamente al portale web dell'azienda con tutte le informazioni relative. Attualmente l'elenco comprende più di 60 società impegnate nel business dell'ev-charging e si rivela uno strumento particolarmente utile per offrire una panoramica completa agli installatori o agli operatori del settore alla ricerca di un prodotto specifico oppure di un'azienda particolarmente focalizzata in un determinato segmento del mercato.



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE ALLA PAGINA DEL SITO DEDICATA ALL'OFFERTA DI MERCATO

CIRCONTROL OPERA COME PRODUTTORE DA OLTRE 15 ANNI NELL' E-MOBILITY: «ABBIAMO INIZIATO A SVILUPPARE LA PRIMA WALL BOX NEL 2006. SIAMO UN MARCHIO STORICO DEL SETTORE E IL MERCATO HA PREMIATO IL NOSTRO KNOW-HOW. QUEST'ANNO ARRIVEREMO A CIRCA 40MILA DISPOSITIVI VENDUTI IN EUROPA» CONFERMA MARCO VITALI, COUNTRY MANAGER DELLA SEDE ITALIANA. UN CONTINUO SVILUPPO DELLA LINE UP, MA SOPRATTUTTO UNA GRANDE ATTENZIONE AI CLIENTI E AGLI INSTALLATORI SONO GLI ELEMENTI SU CUI L'AZIENDA SI È FOCALIZZATA PER CONTINUARE A CRESCERE



# “Puntiamo su ampiezza di gamma e supporto post vendita”

Circontrol nasce nel 1997 ma la sua evoluzione e affermazione come una delle realtà più importanti nel mercato dell'e-mobility erano praticamente già “scritte” nel proprio DNA. La società è infatti uno spin-off della capogruppo Circutor, storica azienda spagnola impegnata nella produzione e sviluppo di componenti elettrici e soluzioni per l'efficienza energetica: gli stessi

che Circontrol impiega nella progettazione e costruzione di sistemi di ricarica evoluti, intelligenti e performanti. Un'esperienza maturata sul campo che oggi - nel sempre più affollato e competitivo panorama di aziende protagoniste nel business dell'e-mobility - vengono riconosciuti dal mercato e premiati dai risultati: «Abbiamo iniziato a sviluppare la prima wall box nel 2006. Nel 2008 abbiamo commercializzato i primi dispositivi in AC e nel 2011 i primi

ev-charger in DC. Siamo un marchio storico del settore e il mercato ha premiato il nostro know-how.

Quest'anno Circontrol crescerà per l'ennesimo anno a doppia cifra percentuale, con circa 40mila dispositivi prodotti e venduti. A fine anno scorso contavamo complessivamente 180mila ev-charger venduti e installati, di cui l'80% nel mercato europeo» conferma Marco Vitali, country manager per l'Italia.

Circontrol ha un'unica sede centrale in Spagna, a Viladecavalls, un paese vicino a Barcellona, dove si concentrano tutta la produzione, la logistica, il marketing, l'amministrazione e il supporto post vendita.

Un'organizzazione volutamente centralizzata che dal 2020 - vista l'incidenza dei prodotti esportati, che valgono circa l'80% del fatturato - prevede la presenza diretta di un reparto commerciale in alcuni Paesi europei più strategici, come Francia e Italia. Questo modello a breve verrà implementato anche per mercati

«Circontrol ritiene fondamentale il supporto post vendita e predilige pertanto che tra produttore e cliente ci sia un partner installatore che deve essere formato internamente in azienda per offrire un servizio di altissimo livello»

## LA SCHEDA

### CIRCONTROL

**Sede centrale:** Pol. Ind. Can Mitjans, Innovació, 3, 08232 Viladecavalls, Barcelona, Spagna

**Dipendenti sede centrale:** oltre 190

**Anno di ingresso nel mercato e-mobility:** 2008

**Ev-charger venduti nel 2023:** circa 40mila

**Ev-charger venduti al 2022:** 180mila

come Germania e Olanda e altri ancora, per accelerare la crescita del proprio business.

### Con quale strategia Circontrol si sta espandendo in Europa?

«In Italia e in Francia, dopo l'inserimento di una prima figura di riferimento, lo step successivo è stato quello di creare una vera e propria società e iniziare a strutturare la filiale con un team dedicato di profili commerciali e tecnici, per garantire un supporto ai clienti per tutto quello che riguarda l'attività post-vendita. Ad esempio in Italia, da settembre, ha fatto il suo ingresso nel team una collega che mi supporta nel reparto commerciale, mentre da novembre avremo anche un responsabile del supporto tecnico che si occuperà, appunto, dell'assistenza post vendita, aspetto che prima veniva curato soltanto dalla sede centrale spagnola. Avere una figura dedicata è fondamentale perché una gestione ottimale del post-vendita, soprattutto in un settore in veloce evoluzione come quello dell'ev-charging, è uno degli aspetti che fanno la differenza: poter contare su un'infrastruttura di ricarica affidabile e perfettamente funzionante è una condizione imprescindibile per poter sviluppare il proprio business con successo e continuare a crescere. Il supporto tecnico viene seguito da una figura dinamica che, all'occorrenza, è presente anche sul campo per curare le installazioni più complesse. Oggi in Italia siamo ancora in una fase embrionale soprattutto nello sviluppo dell'infrastruttura pubblica: non è detto che se un punto di ricarica sia guasto ce ne sia uno disponibile nelle vicinanze. L'aspetto dell'assistenza è dunque fondamentale».

### Come è strutturata la vostra offerta commerciale?

«Circontrol è presente in questo settore da più di 15 anni ed è una delle poche realtà con uno storico così importante e completamente focalizzato sulla mobilità elettrica. Il know-how maturato sul campo ci ha consentito di coprire il settore con una gamma di ev-charger assolutamente completa, abbiamo addirittura più prodotti per lo stesso segmento, coprendo un target che va dalla wall box domestica alle stazioni ad alta potenza per le autostrade.

### Chi sono i vostri principali clienti?

«Ogni segmento e ogni tipologia di utilizzo presenta delle criticità uniche e differenti. Per questo motivo abbiamo scelto di approcciare il mercato in maniera differente e specifica. Ad esempio per quanto riguarda i dispositivi di ricarica domestici, abbiamo deciso di affidarci alla distribuzione specializzata. Con il termine "specializzata" intendiamo i distributori focalizzati sul green e sull'efficiamento energetico, quindi esperti di fotovoltaico, pompe di calore e sistemi di accumulo. Questo perché essendo società già attente a questi temi riescono a trasferirli in maniera più incisiva alla propria clientela, ovvero agli installatori, che sono poi l'anello di congiunzione con il pubblico di utenti. Per quanto riguarda invece la ricarica pubblica ci interfacciamo direttamente

con multiutility oppure Cpo. Questo è possibile perché tali realtà hanno al loro interno un team tecnico dedicato che può essere formato e certificato. Diversamente, Circontrol ritiene fortemente strategico il supporto post vendita e predilige pertanto che tra il produttore e il cliente ci sia un partner installatore che deve essere formato internamente in azienda (presso la nostra sede centrale spagnola) per offrire un servizio di altissimo livello».

### Qual è il vostro rapporto con gli installatori?

«C'è sempre grande attenzione, soprattutto nei confronti di quelli più focalizzati sulla mobilità elettrica. Anche in quest'ambito, Circontrol conferma la grande attenzione per il post-vendita organizzando corsi di formazione e aggiornamento con frequenza trimestrale. In tutti gli ambiti e in diverse lingue. Presso

## L'OFFERTA DI CIRCONTROL



### WALL BOX EHOME LINK + GENION ONE: IL BINOMIO PERFETTO

Circontrol ha allargato la propria offerta con Genion One: un dispositivo progettato per ottimizzare l'energia fotovoltaica domestica per la ricarica dei veicoli elettrici. Genion One infatti permette di gestire diverse modalità di risparmio in bolletta utilizzando le tariffe più vantaggiose, caricando il veicolo con la massima potenza disponibile, oppure utilizzando solo energia verde al 100%. Il dispositivo è stato progettato in maniera tale da renderne semplice l'installazione

e può essere facilmente aggiunto alla rete domestica già esistente. Può, al contempo, essere configurato e controllato tramite un'app web a cui può essere collegato via Ethernet o Wi-Fi, semplice da usare sia per l'utente che per l'installatore. Genion One garantisce massima compatibilità con la wall box Circontrol eHome Link: Progettata per essere installata sia all'interno che all'esterno presso abitazioni private, condomini, aziende e altri luoghi dove non è richiesta l'autenticazione dell'utente. La wall box è caratterizzata da un design accattivante e dimensioni ridotte, oltre a garantire robustezza e un funzionamento intuitivo. In caso di guasto del carico per eccessivo consumo, disconnette il caricatore dalla rete e lo ricollega, permettendo al contatore domestico di riprendersi e tornare alla normale attività. Il rilevatore di sovratensione disconnette invece il caricabatterie dalla rete principale in caso di sovraccarichi, proteggendo così veicolo e caricabatterie allo stesso tempo.

### RAPTION 160: LA RICARICA FAST AD ALTA TECNOLOGIA

La nuova colonnina Raption 160 Compact utilizza uno schermo touchscreen da 15 pollici con tecnologia WLed a 60hz che ne aumenta la resistenza e la durata nel tempo e una luminosità pari a 1800 nit che ne garantisce la visibilità anche con la luce solare. Questo nuovo pannello ha la possibilità di visualizzare come screen saver diverse immagini: perfetto per utilizzo promozionale e marketing oppure per visualizzare le tariffe energetiche o altri messaggi importanti per l'utente. Le icone e la grafica dell'HMI di Circontrol sono focalizzate per fornire quante più informazioni utili all'e-driver durante il processo di ricarica, tra cui dati relativi alla potenza, tensione utilizzata dall'ev-charger e tempistiche, oltre a una serie di istruzioni per guidare l'utente durante il processo di rifornimento. Circontrol ha scelto di investire in questa tipologia di feature perché migliorano e semplificano sensibilmente l'esperienza di ricarica. La colonnina permette inoltre di personalizzare i messaggi in base alle esigenze del cliente, inclusi i colori ed eventuali banner. Il pannello montato sulla Raption 160 Compact è provvisto di cristallo antiurto per resistere agli atti vandalici e rispetta lo standard di resistenza meccanica IK10. Con la serie Raption, Circontrol copre diverse esigenze di potenza, passando dai 50 fino ai 400 kW per la Raption Hpc.



### EVOLVE RAPID: PERFETTA PER FLOTTE ED ESERCIZI COMMERCIALI

La serie eVolve Rapid è progettata per adattare la ricarica DC a un formato ridotto in termini di potenza, portandola in contesti in cui la ricarica AC non è sufficiente, migliorando così la velocità di rifornimento e riducendo gli investimenti. Inoltre, il suo sistema Master-Satellite compatibile a tutta la gamma eVolve (AC) e Raption (DC), la rende perfetta per le flotte che possono richiedere velocità di ricarica diverse. Inoltre, il suo intervallo di tensione da 200 a 920 V consente di adattarla ai nuovi veicoli elettrici e consente anche la ricarica di veicoli pesanti. La colonnina Master può gestire fino a 8 satelliti e può essere integrata in qualsiasi back office tramite protocollo Ocpp o la piattaforma Cosmos di Circontrol per creare la propria rete di ricarica e monitorarla, gestire la stazione di ricarica da remoto o segnalare dati di consumo, orari o tariffe, ecc. Inoltre, la colonnina Master ha un display a colori da 8 pollici e un sistema di pagamento contactless integrato che offre un'esperienza semplice e intuitiva per l'utente finale. A livello di installazione, la sua porta frontale antivandalismo facilita la manutenzione e ne consente l'installazione accanto a una parete.



IN ITALIA UNA DELLE INSTALLAZIONI AD ACCESSO PUBBLICO PIÙ IMPORTANTI TRA QUELLE CHE IMPIEGANO PRODOTTI CIRCONTROL È QUELLA REALIZZATA DA A2A PRESSO IL POLO COMMERCIALE NUOVO FLAMINIA DI BRESCIA, DOVE È PRESENTE UNA RAPTION 150 IN DC E DUE COLONNINE EVOLVE MASTER IN AC DA 22 KW

la nostra sede in Italia possiamo contare su di uno spazio adibito alla formazione. Quindi abbiamo la possibilità di invitare gli installatori in azienda e di formarli senza chiedere loro di venire presso la sede in Spagna; attività di cui si occuperà il nostro responsabile tecnico».

#### Come sta andando il mercato degli ev-charger in Italia?

«Nel nostro Paese sta crescendo mediamente a 2 cifre percentuali anno su anno. Per Circontrol ha pagato molto investire in un team dedicato con una struttura di supporto. Questo ha consentito di sovraperformare addirittura rispetto alle previsioni. Anche fuori dall'Italia, laddove l'azienda ha deciso di investire per una presenza diretta sul territorio, la scelta è stata ripagata con performance sensibilmente superiori. Riassumendo, potremmo dire che più che i numeri, i nostri obiettivi si sono tradotti in un impegno strutturale per assicurare un servizio. Parallelamente a questo c'è sempre un impegno costante nello sviluppo dei prodotti, indispensabile in un mercato molto dinamico come quello della ricarica, dove le novità si avvicendano molto velocemente: escono a ritmo serrato nuovi modelli di auto, i protocolli di comunicazione si evolvono e gli ev-charger con essi, e tutto questo poi si trasforma in nuove esigenze da parte dei consumatori e degli utilizzatori».

#### Il fatto di poter contare su di una struttura centralizzata che sviluppa e produce internamente le proprie soluzioni in questo senso è un vantaggio importante...

«Assolutamente. Circontrol può contare su una gamma davvero completa per coprire in maniera capillare ogni segmento di mercato con diverse opzioni. Inoltre, abbiamo la peculiarità di garantire un'innovazione continua attraverso l'inserimento di nuovi prodotti nei diversi segmenti. Il nostro know-how ci consente non solo di sviluppare hardware ma anche tool software e altri dispositivi complementari utili a migliorare e ottimizzare l'esperienza di ricarica. Ad esempio, il nostro DLM, che è la soluzione che forniamo ai nostri clienti per la gestione dinamica del carico, vedrà anch'esso evoluzioni importanti entro fine anno; ci piace ricordare che abbiamo iniziato a proporlo nel 2013 e da allora lo abbiamo costantemente implementato: parliamo quindi di un algoritmo che in 10 anni si è notevolmente evoluto ed è stato continuamente ottimizzato».

#### Tra i vari target di mercato in cui siete presenti, quale incide maggiormente sul vostro fatturato?

«Il segmento in cui abbiamo più dispositivi e che rappresenta la nostra quota di mercato più importante è sicuramente quello della ricarica ad accesso pubblico, dei sistemi per

flotte aziendali e per parcheggi ad accesso semi-pubblico. Nonostante questo, anche in ambito domestico abbiamo fatto passi importanti in termini di evoluzione tecnologica. Quest'anno abbiamo lanciato la nuova wall box eHome Link, un prodotto evoluto, intelligente, più smart e semplice da utilizzare. A questo proposito citerei anche il nostro dispositivo Genion One che si interfaccia con la rete Wi-fi dell'abitazione ed è in grado di interagire con l'eventuale impianto fotovoltaico presente e di gestire la ricarica anche in base all'energia green prodotta dall'abitazione. È possibile, ad esempio, ricaricare la vettura utilizzando solo l'energia prodotta dall'impianto, oppure di appoggiarsi anche alla rete, sempre salvaguardando i carichi domestici ed evitando possibili black-out».

#### Parlando del mercato più in generale. Cosa ci si può aspettare terminato l'effetto Superbonus 110?

«A questo proposito è anche opinione comune dei clienti con cui siamo in contatto che si sia tornati alle dimensioni del mercato del 2019. È innegabile che ci sia stato un ridimensionamento del settore, distorto in quest'ultimi anni dalla "bolla" creata dal bonus. Il mercato degli ev-charger è comunque in crescita e come già anticipato bisognerà presidiarlo con prodotti tecnologicamente avanzati, in grado di gestire la ricarica anche in base ai consumi domestici, di assicurare l'interoperabilità con il fotovoltaico e che in futuro, magari, siano in grado di supportare anche la ricarica bidirezionale per garantire all'utente tutta una serie di altri vantaggi in termini di risparmio energetico».

#### Riguardo invece allo sviluppo dell'infrastruttura pubblica, quali sono le criticità che frenano ancora la transizione?

«Esiste sicuramente una fascia di stakeholder che continuano a osteggiare lo sviluppo dell'e-mobility: una rivoluzione che ormai, invece, a livello sia globale sia europeo, sta facendo il suo corso in maniera inesorabile. La direzione è tracciata ed è irreversibile. In Italia ci sono delle cosiddette "sacche di resistenza" che vengono fatte attraverso informazioni errate, oppure concessionari che ancora tendono a dirottare i clienti verso l'endotermico. Vediamo anche che, dal punto di vista legislativo e politico, ci sono ancora delle lentezze e dei rallentamenti ingiustificati, visto che in altri Stati si sta facendo molto di più. Ad esempio, molto banalmente, sugli incentivi per l'acquisto di auto a zero emissioni. Per fortuna le leggi europee, non ultima la direttiva Afir, vanno in una direzione ben definita e univoca che spingerà tutti gli Stati membri ad accelerare sulla transizione».

ER



«Il nostro know-how ci consente non solo di sviluppare hardware, ma anche tool software e altri dispositivi utili a migliorare e ottimizzare l'esperienza di ricarica. L'algoritmo del nostro DLM per la gestione dinamica del carico è frutto di un'evoluzione in corso da 10 anni»

# E-Charge 2023: appuntamento a Bologna con le novità del settore

DAL 16 AL 17 NOVEMBRE LA MOSTRA-CONVEGNO PRESENTERÀ UN QUADRO DELLA FILIERA DELLA RICARICA ELETTRICA, CON LA PRESENZA DI OLTRE 130 AZIENDE ESPOSITRICI SPECIALIZZATE E UN FOCUS PARTICOLARE SU TECNOLOGIE, INFRASTRUTTURE E SERVIZI. L'EVENTO COMPRENDERÀ UN'AMPIA AREA ESPOSITIVA E UN IMPORTANTE CALENDARIO DI INCONTRI, WORKSHOP E CONVEGNI SPECIFICI

## E-RICARICA VI ASPETTA!

La redazione del magazine, media partner di E-Charge 2023, sarà presente insieme alla rivista Energia in città presso lo **stand D32** all'interno del **padiglione 16**

Il settore della ricarica per veicoli elettrici ha un nuovo appuntamento. Si tratta di E-Charge (di cui la testate di Editoriale Farlastrada, Energia in Città ed E-Ricarica, sono media partner) che è in programma dal 16 al 17 novembre presso BolognaFiere. L'evento si svolgerà in contemporanea con Futurmotive - Expo & Talks e Fleet Manager Academy e ospiterà Fortronic 2023, mostra-convegno dedicata all'elettronica di potenza per la ricarica di veicoli elettrici e le infrastrutture ad essi collegate. La fiera - che ha già ricevuto il patrocinio delle più importanti associazioni di settore italiane, tra cui Motus-E, Unrae, Anie, Aitmm, Assodel, Aniasa, RSE ed Euromobility - è esclusivamente dedicata all'industria dei dispositivi di ricarica per veicoli elettrici ed è organizzata da A151, società già attiva nell'organizzazione di E-Tech Europe, evento dedicato alla mobilità elettrica, sempre in programma presso BolognaFiere. La manifestazione è inoltre sponsorizzata da BTicino, in qualità di Gold Sponsor, Phoenix Contact, sponsor dell'Area Workshop e IrenGO. E-Charge 2023 si articolerà in una proposta merceologica completa, con un focus particolare su tecnologie di ricarica, infrastrutture e servizi, prodotti e sistemi, evidenziando le interazioni tra veicoli elettrici e una rete di approvvigionamento energetico sostenibile ed ecologico: dalle wall box alle colonnine fast, hyper e ultrafast, dai Cpo agli Emsp, dall'elettronica di potenza ai controlli, dalle cabine, cavi e accessori alle infrastrutture di ricarica, dalle reti ai servizi di e-roaming, dalla progettazione alla produzione, dalle batterie ai sistemi di raffreddamento, dai pantografi ai

sistemi wireless. E-Charge si propone anche come momento di incontro e di confronto tra gli operatori di un settore in forte evoluzione. Tra i partecipanti - 5.400 visitatori e più 130 espositori previsti - oltre ai produttori di soluzioni di ricarica, E-Charge vedrà coinvolti distributori, tecnici, installatori, amministra-

### E-CHARGE 2023 - INFORMAZIONI UTILI

**Il Quartiere Fieristico di Bologna** (BolognaFiere) si estende su 375 mila mq di aree interne ed esterne. La sua area servizi si estende su 36 mila metri quadrati. La sede dispone di 20 sale completamente cablate, climatizzate e dotate di sistemi informatici all'avanguardia. BolognaFiere è il primo quartiere fieristico con un proprio casello autostradale in Italia, che consente l'ingresso diretto al quartiere fieristico. Una stazione ferroviaria "BolognaFiere" movimentata treni speciali per manifestazioni con un elevato numero di visitatori. Un eliporto si trova sul tetto dei padiglioni 16-18.



#### Indirizzi per i visitatori:

- » **Ingresso in auto** "Ingresso Nord", Via Ondina Valla, 40127 Bologna, Italia.
- » **Ingresso in taxi o autobus** "Ingresso Ovest Costituzione", Piazza della Costituzione 3, 40128 Bologna, Italia

zioni pubbliche, utilities e utilizzatori finali, oltre alle associazioni di categoria che operano nel mondo delle infrastrutture di ricarica. Nel corso della manifestazione sono previsti anche convegni e incontri coordinati dal Comitato Scientifico.

### Aumentano gli espositori

La manifestazione ha periodicamente aggiornato sul proprio portale l'elenco delle aziende partecipanti, confermando il crescente interesse per la formula della fiera. Oltre agli sponsor dell'evento, tra cui figurano Bticino, IrenGO e Phoenix Contact, hanno confermato la propria presenza brand come Borgwarner, Free To X, Alfen, Wallbox, Plus International, Growatt, G.M.T. - ZapGrid, Enerbroker, Samsung Electronics, Lektri.co, WiTricity, Drive, Carlo Gavazzi, Brila, Matcavi, Itaca, Demco CSI, S&h, Loginet, Giakova, EEI, Gimax, Calpower, Onewedge, Vector e Alhof, Huber+Suhner, Fortech, Galdieri Energy, Olife, Powy, Ressler, FCS Mobility, GMT, Hatelgas, Elet-EV, Nexblue, B810 e Meidesen.

### Un fitto programma di incontri

Di estremo rilievo anche la parte dedicata ai convegni di E-Charge. Obiettivo della fiera è infatti creare un palcoscenico di incontro e dibattito tra gli installatori, la Pubblica Amministrazione, gli investitori privati, le multi-utility, i player dell'e-mobility e le piccole e grandi realtà innovative di questa filiera che sta giocando un ruolo fondamentale nella trasformazione della mobilità, analizzando il mondo dell'EV-charging a 360 gradi. Il format dei convegni e dei workshop alternerà momenti di approfondimento generale a incontri più

#### ANTEPRIMA E-CHARGE 2023

### BRILA

PAD 16 STAND B14

### Una wall box compatta e versatile

Brila srl partecipa alla prima edizione di E-Charge con IsiEvc, la wall box con scocca in alluminio dal design elegante e funzionale che, per l'occasione, avrà un nuovo supporto: una colonnina dalle linee minimal e raffinate. Sarà inoltre presentato un doppio sistema di pagamento, studiato per le strutture ricettive.

ISI-Hotel è ideale per gli esercizi che intendono inserire la ricarica come uno dei servizi offerti al cliente. Semplice da gestire, permette di rendicontare le ricariche, monitorare e valorizzare i consumi gestendo più punti di ricarica con un unico sistema. Il pagamento self delle ricariche tramite app consente invece all'esercente di mettere a disposizione le wall box senza doversi preoccupare di fatturare i consumi, in quanto sarà il cliente stesso ad attivare e pagare la ricarica direttamente dal proprio cellulare attraverso la piattaforma NEXI. IsiEvc viene fornita completa di cavo di alimentazione, bobina di sgancio e magnetotermico, pronta per un'installazione plug and play. Grazie all'app dedicata, compatibile con sistemi iOS e Android, è possibile monitorare le ricariche, visualizzare lo storico delle sessioni, ricevere eventuali notifiche sullo smartphone e abilitare la modalità dedicata alla ricarica da fonti rinnovabili (in presenza di un impianto fotovoltaico).

LA WALL BOX ISIEVC CON SCOCCA IN ALLUMINIO



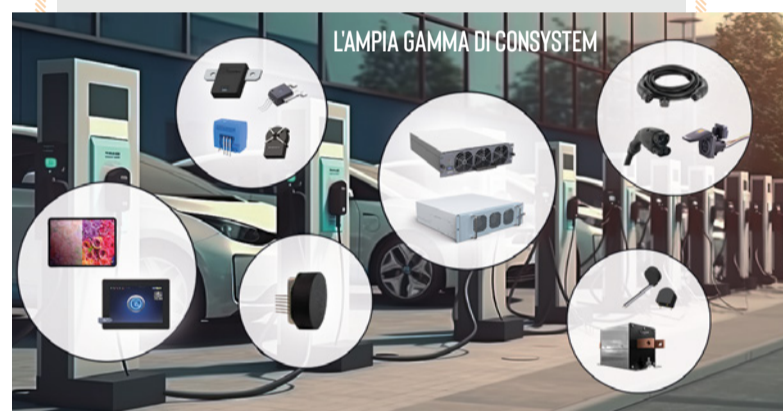
#### ANTEPRIMA E-CHARGE 2023

### CONSYSTEM

PAD 16 STAND B23

### Innovazione e qualità per l'ev-charging

Negli ultimi anni Consystem, distributore di componenti elettronici con esperienza trentennale, ha notevolmente ampliato il suo portfolio prodotti per colonnine di ricarica e lo stand di E-Charge sarà il palcoscenico su cui presenterà tutte le ultime novità. Un intero corner sarà dedicato alle soluzioni di visualizzazione: display e panel pc disponibili in numerosi formati e basati sulle tecnologie più all'avanguardia in ambito HMI outdoor, quali High brightness (BLU modification), Transflective (Sunlight Readable), Optical Bonding. Altra punta di diamante dell'offerta è il radar di presence detection a 60 GHz IDR-2050 che, installato su una colonnina, è in grado di rilevare l'eventuale presenza di un veicolo nello stallo di ricarica, monitorarne il tempo di permanenza e segnalare eventuali violazioni



(occupazione abusiva, sosta prolungata oltre i tempi di ricarica ecc.). Tuto questo garantendo il proprio funzionamento anche in ambienti complessi, ad alto volume di traffico e in condizioni meteorologiche avverse. Numerose anche le opzioni power supply, dai moduli di ricarica unidirezionali, che sono il "cuore" del charger, e bidirezionali, ideali per il V2G, agli alimentatori DIN Rail trifase per i servizi ausiliari della colonnina, disponibili in molteplici tagli di potenza. Diverse le soluzioni di sensoristica per il sensing della corrente e la protezione del corpo umano dalle correnti residue; in ultimo, ma non meno importante, varie proposte - anche customizzabili - di filtri EMI e magnetici (choke e coil). A completare la proposta, connettori e cavi in AC (fino a 22Kw) e DC CSS2 fino a 250Amp per la ricarica dei veicoli elettrici, progettati da una società leader nel mondo dell'interconnessione. Presso lo stand i tecnici specializzati di Consystem saranno a disposizione per rispondere a tutte le curiosità e individuare la soluzione più adatta per ogni specifica esigenza e applicazione, con ampie possibilità di customizzazione.

#### ANTEPRIMA E-CHARGE 2023

### DRIVE

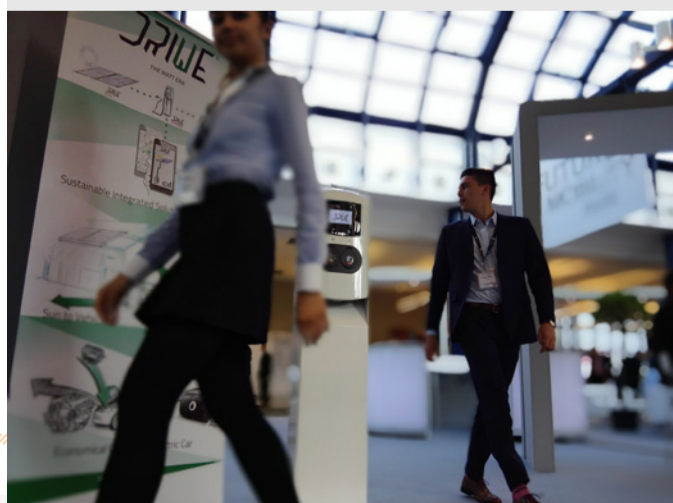
PAD 16 STAND F26

### Know-how decennale nell'e-mobility

Drive nel corso di E-Charge presenterà la propria esperienza nell'ambito della gestione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici di terze parti e di proprietà su tutto il territorio nazionale, in particolar modo in ambito Gdo & Turismo, oltre alla presentazione del nuovo format originale V2C - Vehicle To Concert, ovvero il primo concerto live outdoor a impatto zero, alimentato totalmente dalle batterie di veicoli elettrici. Il format, per la prima volta in Italia, propone un concerto interamente alimentato da veicoli elettrici tramite la tecnologia "vehicle-to-load", in cui le auto fungono da veri e propri generatori. Tramite il supporto dei partner dell'evento, infatti, vengono messi a disposizione diversi veicoli elettrici da utilizzare in modo attivo durante la manifestazione, vetture che forniscono l'energia necessaria per la durata dell'intero show. Drive offre inoltre soluzioni complete dedicate

ad aziende e privati per l'auto produzione e gestione dell'energia elettrica, a partire dai sistemi fotovoltaici, fino alle colonnine di ricarica per veicoli e al retrofit 100% elettrico. A oggi Drive gestisce colonnine di ricarica ad accesso pubblico in più di 100 città italiane sparse in 14 regioni, per un totale di oltre 380 charging point.

DRIVE PROPONE IL NUOVO FORMAT V2C - VEHICLE TO CONCERT



## CARLO GAVAZZI

PAD 16

STAND D20

### Un contatore affidabile ed efficiente

Carlo Gavazzi presenta il suo innovativo contatore di energia in corrente continua, progettato per rispondere alle emergenti e crescenti esigenze di misurazione nelle colonnine. Flessibile, compatto e facile da integrare, il contatore DCT1, permette il monitoraggio dell'energia e di altre variabili all'interno delle colonnine di tipo fast, ultrafast e hyperfast offrendo una serie di vantaggi significativi, tra cui: precisione di misura in classe B in accordo alla norma EN50470-4: 2023 (futuro riferimento della normativa MID in corrente continua); tensione massima 1000 V e corrente massima fino a 600 A; misura della compensazione delle perdite nel cavo; comunicazione criptata con firma digitale; conformità Welmeq 7.2, Eichrecht. Inoltre il DCT1 può essere utilizzato anche per monitorare lo scambio di energia DC nelle microreti DC e per fornire informazioni sulla ripartizione dei costi nelle industrie DC. Forti dell'esperienza maturata con i propri contatori fiscali AC, con il lancio del contatore DCT1 Carlo Gavazzi mira a consolidare la propria presenza nel mercato ev-charging, posizionandosi all'avanguardia nella misurazione dell'energia anche nelle applicazioni di ricarica.



IL CONTATORE DCT1

## GROWATT

PAD 16

STAND E26

### I vantaggi della ricarica in DC

Tra le novità della gamma Growatt, nel corso di E-Charge sarà possibile scoprire la wall box Thor-20D, ideale per installazioni commerciali o residenziali. La protezione IP54 permette il montaggio sia indoor sia outdoor e la wall box è facilmente integrabile con ogni impianto fotovoltaico. Il pratico display touch Lcd consente in pochi passaggi di impostare parametri come limite di tensione, corrente, potenza e temperatura, nonché di rilevare eventuali guasti e controllare i dati di caricamento in tempo reale.

Infine, grazie a una struttura solida, il touch screen resiste all'umidità e allo stress senza subire danni. L'ev-charger Thor-20D ha inoltre il 4G integrato, consente la programmabilità e il monitoraggio totale dei costi e dei consumi attraverso l'App ShinePhone: funzionalità, prestazioni ed efficienza, eventualmente integrando il sistema all'interno del proprio impianto fotovoltaico. Il prodotto è inoltre compatibile con tutte le principali piattaforme di pagamento e prevede la gestione intelligente del carico.

LA WALL BOX THOR-20D



# MYNEXTMOVE: IL TUO PROSSIMO PASSO SOSTENIBILE

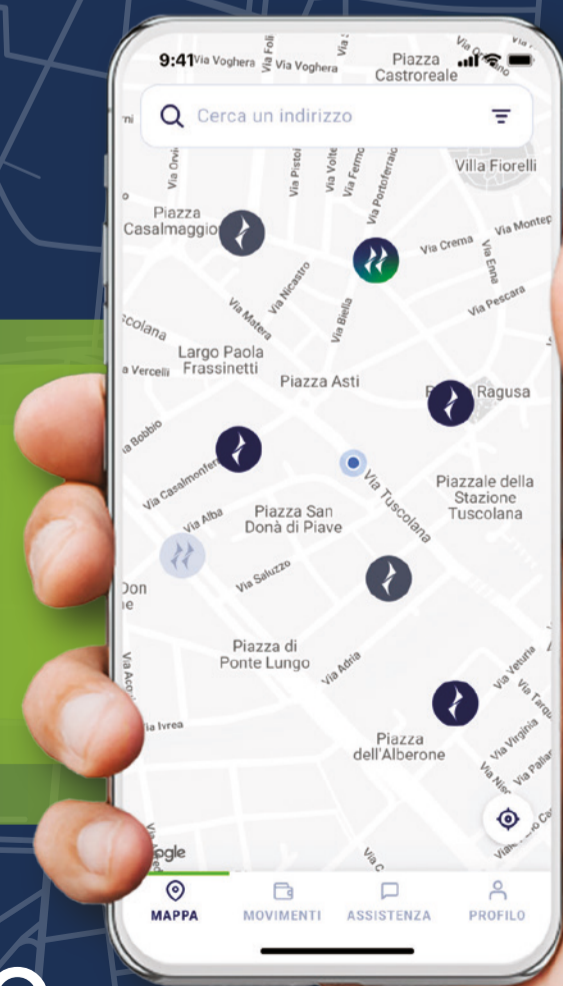


SCARICA L'APP

Con MyNextMove

- Trovi facilmente tutte le colonnine più vicine a te
- Scegli le colonnine con energia 100% green
- Gestisci i costi delle tue ricariche con il portafoglio digitale

SCOPRI COM'È FACILE FARE IL PIENO  
ALLA TUA AUTO ELETTRICA.



specifici di confronto e dialogo con le aziende del settore, per offrire una panoramica dettagliata su tutto il comparto e analizzare le interazioni tra veicoli elettrici e una rete di approvvigionamento energetico sostenibile. Modelli di business e finanziamento, reti di distribuzione, Hpc, V2G e V2V, fast charging, ricarica residenziale, veloce, contactless e mobile tra i temi affrontati nel ricco programma convegnistico. L'appuntamento principale è fissato per giovedì 16 novembre con gli "Stati generali della ricarica", il grande summit espressamente dedicato all'industria dell'ev-charging. Il convegno - in collaborazione con le principali associazioni di settore - analizzerà, nelle due sottosessioni di approfondimento, opportunità e problematiche legate al mondo della ricarica, coinvolgendo enti pubblici e privati, istituzioni e imprese nazionali e internazionali. La prima edizione sarà dedicata al tema "La ricarica elettrica tassello fondamentale della transizione energetica dei trasporti".



**ANTEPRIMA E-CHARGE 2023**

**IRENGO**

PAD 16 STAND E15

**Tutte le novità del segmento e-mobility**

IrenGO è presente a E-Charge 2023 con uno spazio interamente dedicato. A presidiare l'evento il team della rete vendita di IrenGO al completo e impegnato nel presentare ai visitatori i servizi di mobilità elettrica IrenGO, oltre che a illustrare anche le caratteristiche tecniche dei prodotti di punta esposti allo stand. Nel corso della giornata di venerdì 17 novembre, Alice Deambrogio, responsabile vendite IrenGO, terrà un intervento alle ore 11, all'interno della Sala Workshop, per raccontare come si collocano i prodotti e i servizi IrenGO all'interno di un mercato in continua evoluzione come quello della mobilità elettrica.



IRENGO PUNTA SU SERVIZI E PRODOTTI DEDICATI ALLA MOBILITÀ ELETTRICA

**ANTEPRIMA E-CHARGE 2023**

**PHOENIX CONTACT**

PAD 16 STAND B10-C07

**Innovazione e ampiezza di gamma**

Phoenix Contact, Workshop Hall Sponsor di E-Charge 2023, offre una soluzione completa e integrata per i costruttori di stazioni di ricarica. La gamma Charx comprende una vasta gamma di componenti di alta qualità, tra cui controllori, cavi di ricarica, energy meeter, prese outlet, scaricatori di tensione, switch, dispositivi di comunicazione, morsetti e connessioni, pannelli HMI, alimentatori e moduli di potenza, convertitori che verranno mostrati nel corso della manifestazione. In qualità di produttore di componenti per le stazioni di ricarica per auto elettriche, Phoenix Contact fornisce l'intero equipaggiamento per le stazioni di ricarica e wall box. La particolarità delle soluzioni proposte si contraddistingue per la qualità dei materiali impiegati e per la durata che i componenti hanno lungo l'intero ciclo di utilizzo. A differenza delle altre soluzioni presenti sul mercato, i dispositivi di Phoenix Contact sono realizzati per durare nel tempo e possono essere facilmente mantenuti o aggiornati senza sostituire l'intero componente. Questo si traduce in un notevole risparmio di tempo e di denaro. Un esempio perfetto delle soluzioni innovative di Phoenix Contact è rappresentato dai controllori Charx per la ricarica in AC e DC. Questi sistemi modulari possono essere configurati da remoto e, in caso di malfunzionamento, ripristinano l'erogazione dell'energia in pochi minuti senza la necessità di dispositivi di comunicazione aggiuntivi. La funzione "copia-incolla" semplifica l'installazione del software, rendendo l'intera operazione pratica, veloce e sicura. Inoltre, Phoenix Contact si impegna a semplificare la gestione dei punti di connessione: i prodotti sono progettati per l'installazione su guida Din, compatti per ottimizzare lo spazio e consentire futuri aggiornamenti. La tecnologia Push-in agevola il collegamento dei cavi senza la necessità di utensili, e il range di temperatura esteso permette l'installazione in qualsiasi ambiente. Inoltre gli innovativi cavi di ricarica in DC, con connettori estremamente versatili, consentono la sostituzione delle

single parti, riducendo al minimo i tempi di inattività. Questo si traduce in notevoli vantaggi economici, tra cui risparmi nell'acquisto, nella manodopera e una significativa riduzione delle interruzioni di servizio. Con le prese modulari dotate di Led Rgb, Phoenix Contact offre soluzioni uniche che permettono una visibilità immediata dello stato della stazione di ricarica. La gamma di connettori in AC e DC per l'e-mobility è la scelta ideale per costruttori di stazioni di ricarica che cercano soluzioni complete e affidabili. Grazie ai controllori modulari, all'elettronica di potenza, alle licenze software e agli aggiornamenti "Over The Air" differenziati, i costruttori di stazioni di ricarica possono affrontare progetti ambiziosi e realizzare espansioni di parchi di ricarica a lungo termine. Phoenix Contact è un partner fidato che guida i costruttori di stazioni di ricarica verso un futuro di mobilità elettrica efficiente e sostenibile. La rete commerciale globale e il centro di competenza per la mobilità elettrica fondato nel 2013 testimoniano il grande impegno in questo settore. Con una vasta gamma di soluzioni scalabili e la capacità di personalizzare le offerte, Phoenix Contact è la scelta ideale per le aziende che cercano qualità, affidabilità e innovazione nella mobilità elettrica.

PHOENIX CONTACT SI PROPONE  
COME PARTNER STRATEGICO PER I  
PRODUTTORI DI COLONNINE



ANTEPRIMA E-CHARGE 2023

## PLUS EV-CHARGE

PAD 16

STAND D02-E09

### Ricarica Hpc per mezzi pesanti

Plus Ev-Charge, azienda di Ravenna attiva nel settore dei sistemi di ricarica per auto e yacht elettrici (attraverso il brand Plus Marine), mostra nel corso di E-Charge la colonnina MegaCharger, dispositivo con potenza fino a 2 megawatt (disponibile anche nella versione da 1 MW), dedicata ai mezzi pesanti. Con questa soluzione Plus Ev-Charge porta le stazioni a un nuovo limite di potenza per consentire che i tempi di ricarica completa di un camion elettrico passino dagli oltre 120 minuti attuali a 30/35 minuti, se connessi a un MegaCharger da 2 MW con una batteria da 750 kWh. La diffusione di questa tipologia di infrastrutture è, nella vision di Plus Ev-Charge un passo fondamentale per portare la mobilità elettrica in tutti i settori, e renderla una vera alternativa alle varianti a combustibile fossile. La colonnina è dotata di doppio cavo di ricarica e utilizza il nuovo standard MCS (Megawatt Charging System).



IL MEGACHARGER UTILIZZA IL NUOVO STANDARD MCS

ANTEPRIMA E-CHARGE 2023

## R-EV

PAD 16

STAND E08

### La gamma ad alta potenza

Tra le novità esposte allo stand di R-ev sarà presente la nuova colonnina FC180 Station, ev-charger ad alta potenza (fino a 180 kW) dalle linee originali che caratterizzano un design compatto, robusto ma al contempo accattivante e caratterizzato anche dalla presenza del display touch da 7 pollici. La colonnina integra due cavi CCS 2 Combo tramite cui può rifornire a piena potenza, oppure splittare l'energia su due veicoli con una potenza massima di 90 kW. La struttura è concepita per facilitare l'installazione ed eventuali interventi di manutenzione. La FC 180 Station può essere utilizzato dalla maggior parte dei veicoli leggeri sul mercato. La sua architettura modulare è progettata per consentire una più facile manutenzione e gestione dei pezzi di ricambio. Mentre la piattaforma software (compatibile con lo standard Ocpp) consente l'integrazione con altre stazioni di ricarica. La FC180 prevede anche la possibilità di prenotare la ricarica, supporta la funzione Plug & Charge e la tecnologia Autocharge.



IL DESIGN RICERCATO DELLA FC180

ANTEPRIMA E-CHARGE 2023

## WALLBOX

PAD 16

STAND B02

### L'ev-charger smart e connesso

Pulsar Pro è un dispositivo con potenza fino a 22 kW in trifase e fino a 7,4 kW in monofase, pensato e progettato per la ricarica in spazi condivisi. L'ev-charger prevede infatti l'autenticazione tramite card Rfid e supporta la connettività 4G, oltre a Wi-Fi e Bluetooth. Pulsar Pro è inoltre stato pensato per facilitare il processo di installazione sia grazie al design della piastra posteriore, sia attraverso la preconfigurazione attraverso la connettività 4G, che consente una messa in servizio più rapida. La wall box supporta il bilanciamento del carico di potenza tra un massimo di 100 ev-charger connessi e prevede una serie di feature che ne aumentano la sicurezza, come la prevenzione di accessi non autorizzati ed eventuali attacchi informatici. Inoltre un nuovo design più robusto, con standard di protezione IK10/IP55, rende l'ev-charger più resistente agli agenti atmosferici e agli atti vandalici. Il caricatore integra inoltre il software myWallbox Business, che consente di gestire e monitorare più punti di ricarica.

L'EV CHARGER PULSAR PRO



zcsazzurro.com

# AZZURRO

SOLUZIONI INTELLIGENTI PER UN MONDO SOSTENIBILE

NOVITÀ  
30 kW DC



## WALL BOX

- » Compatibili con tutti i veicoli elettrici
- » Ricarica rapida
- » Installazione e riparazione semplici
- » Attivazione con RFID/APP/Plug & Play (password)
- » Montaggio a parete oppure a terra (optional)

PER QUESTO TARGET L'OFFERTA È DAVVERO ALLARGATA: SI SPAZIA DALLE WALL BOX ALLE COLONNINE - IN AC OPPURE IN DC A BASSA POTENZA - A SECONDA DELLE ESIGENZE DI PROGETTAZIONE E DI INSTALLAZIONE, CON UN'AMPIA GAMMA DI SERVIZI DI GESTIONE E SVARIATE POSSIBILITÀ DI PERSONALIZZAZIONE. ROBUSTEZZA, ATTIVAZIONE AUTENTICATA E GESTIONE SMART DEI CARICHI SONO INVECE IMPRESCINDIBILI



# Supermercati e centri commerciali: la "terra di mezzo" dell'ev-charging

**L**a ricarica offerta gratuitamente come strumento marketing per attrarre nuovi clienti va chiusa in un cassetto e dimenticata. Oggi le colonnine "abbandonate" all'accesso gratuito e incondizionato da parte dei clienti che frequentano un centro commerciale o un supermercato sono una "specie in via di estinzione". Questo in parte perché i costi della ricarica sono sensibilmente aumentati, ma soprattutto perché, con l'aumentare delle vetture elettriche in circolazione, chi frequenta un esercizio commerciale è alla ricerca di un vero e proprio servizio che sia in primis funzionante, affidabile e soprattutto che consenta di ricaricare la vettura - magari anche senza effettuare un pieno di energia completo ma un più breve biberonaggio - nei tempi consoni a quelli di una spesa (45-50 minuti) oppure di una sosta per lo shopping (massimo un paio d'ore). D'altro canto, per gli esercizi commerciali la possibilità di mettere a disposizione un'infrastruttura di ricarica per la propria clientela non solo si rivela uno strumento di fidelizzazione efficace, ma risulta anche una leva strategica per conquistare nuovi utenti. I cosiddetti Poi (point of interest) sono ormai una variabile che influisce in maniera significativa sulla scelta della location dove effettuare la ricarica: secondo un recente studio di LCPDelta il 62% degli e-driver italiani la disponibilità di una colonnina determina la location presso cui fare shopping e il 67% ha confermato che visiterebbe più frequentemente un supermercato oppure un centro commerciale se avesse la possibilità di ricaricarvi la propria auto. Gli installatori e gli studi di progettazione che approcciano questo segmento devono confrontarsi con uno scenario molto variegato, dove considerare le soluzioni più adatte a seconda di diverse variabili. Ad esempio le tipologie di parcheggio, coperto oppure outdoor, potrebbero essere una discriminante in merito alla tipologia di ev-charger da impiegare, ovvero colonnina da terra oppure wall box. Inoltre come sempre gioca

un ruolo importante il rapporto tra la potenza a disposizione e il numero di ev-charger impiegati: in base a questa variabile sarà più opportuno optare per soluzioni in AC oppure in DC a bassa potenza (inutile impiegare stazioni Hpc dove la sosta degli e-driver molto difficilmente sarà inferiore ai 60 minuti). Da non sottovalutare poi, nella scelta del prodotto da impiegare, tutta una serie di funzionalità e soluzioni che i produttori mettono in campo per rendere l'infrastruttura personalizzabile sia a livello estetico sia per quanto riguarda componenti, piattaforme di pagamento ed eventuali strumenti per fidelizzare la clientela attraverso la ricarica.

## Strategie di approccio differenti

La maggior parte dei produttori di ev-charger, nonostante sia impegnata nel garantire nella propria gamma prodotti e soluzioni adatte all'impiego, non approccia direttamente il canale degli esercizi commerciali, ma risponde alle esigenze del distributore a cui i centri di installazione fanno riferimento. «In merito alla strategia commerciale ci teniamo sempre a ricordare che Orbis non ha mai un rapporto di vendita diretto con gli installatori oppure con i committenti» spiega Stefano Lucini, responsabile marketing di Orbis Italia. «Il nostro riferimento per qualsiasi target è sempre il grossista, ovvero il distributore di materiale elettrico. Le nostre agenzie entrano in contatto con imprese di installazione o di progettazione che si trovano di fronte a esigenze di questo tipo, ovvero ad esempio l'elettrificazione ad esempio di un supermercato, e richiedono al distributore la fornitura dell'infrastruttura necessaria. Ovviamente quello di cui parliamo è un target particolare, che viene gestito spesso da società di installazione e di progettazione importanti perché non si tratta di allacciare semplicemente la classica colonnina al muro, ma molto probabilmente di un progetto che richiede scavi e allacciamenti particolari, in parcheggi che non possono essere chiusi all'utenza. Orbis in questo frangente viene

poi coinvolta direttamente dal committente quando c'è la necessità di accedere a informazioni più dettagliate sui prodotti e sulla loro configurazione. Facendo invece una considerazione più generale su questa tipologia di target, sicuramente c'è interesse verso la possibilità di offrire il servizio di ricarica, ma anche l'investimento spesso spaventa. Quindi solitamente approcciano questa opportunità con una singola colonnina per poi valutare un eventuale upgrade della stazione. Sicuramente è prevedibile che il segmento crescerà in maniera proporzionale al parco auto elettriche circolante e di conseguenza alla domanda». Bisogna innanzitutto distinguere le varie tipologie di esercizi presenti sul territorio, ovvero per fare un esempio i supermercati o centri commerciali che hanno parcheggi accessibili 24 ore su 24 e invece gli esercizi che chiudono l'accesso al parcheggio al termine dell'attività. Nel primo caso ci troviamo di fronte a un'opportunità sicuramente più allettante per un Cpo, che ha la possibilità eventualmente di installare o gestire un punto di ricarica attivo h24. Mentre nella seconda ipotesi bisogna intervenire con un approccio differente. «Spesso, in qualità di produttori di ev-charger, capita che ci ritroviamo a fare da mediatori tra queste due realtà» racconta Jacopo Carlo Perino, direttore commerciale di Plus Ev-Charge. «Ovvero quando entriamo in contatto con un supermercato che è intenzionato a realizzare un'infrastruttura di ricarica per i propri clienti, oltre a fornire il prodotto cerchiamo anche un Cpo che sia intenzionato a gestire la stazione. Nel caso in cui l'accesso alle colonnine sia sempre garantito riscontriamo un forte interesse da parte dei Charging Point operator, mentre per parcheggi ad accesso semipubblico bisogna spesso trovare degli accordi economici diversi che possano accontentare entrambe le parti. Stiamo certamente riscontrando interesse, si tratta quindi di un segmento che è assolutamente strategico presidiare, ma che - almeno per le realtà magari più piccole o meno strutturate - spesso si scontra con investimenti importanti che ne frenano



AUTEL

## L'ev-charging per valorizzare l'esercizio commerciale

I veicoli elettrici stanno diventando sempre più popolari, e di conseguenza, la domanda di soluzioni di ricarica convenienti ed efficienti è in aumento. Uno dei luoghi in cui la ricarica può avere un impatto significativo è nei centri commerciali e supermercati. Tra le numerose opzioni di ricarica disponibili, il MaxiCharger AC Wallbox si distingue come la scelta ideale per questi vivaci ambienti commerciali. Il MaxiCharger AC Wallbox è progettato tenendo a mente le esigenze uniche dei centri commerciali e dei supermercati. Con una potenza massima di 22 kW, offre una ricarica fino a 7 volte più veloce rispetto ai tradizionali caricabatterie AC domestici. Ciò significa che i clienti possono ricaricare velocemente i loro EV mentre fanno shopping. Grazie al bilanciamento dinamico del carico più MaxiCharger possono funzionare contemporaneamente senza sovraccaricare l'infrastruttura elettrica, rendendolo una scelta economica ideale per accogliere gli EV presso il proprio esercizio. La presenza di una stazione MaxiCharger AC Wallbox migliora inoltre l'esperienza di shopping per i clienti offrendo servizi personalizzati, come ad esempio carte Rfid dedicate che possono essere abbinate alle fidelity card del punto vendita. Questa integrazione senza soluzione di continuità consente ai membri di accedere e pagare la ricarica in maniera semplice e intuitiva. È inoltre possibile Integrare metodi di autorizzazione di pagamento e ricarica nelle app scelte dall'esercizio. MaxiCharger AC Wallbox può integrarsi perfettamente con il layout del centro commerciale: è infatti possibile applicare marchi, loghi e schemi di colore della propria insegna.



### IN SINTESI

- + Ev-charger completamente personalizzabile
- + Strumenti di pagamento customizzabili e visibilità sulle mappe degli Emsp
- + Bilanciamento dinamico del carico per evitare stress della rete

 zeroCO<sub>2</sub><sup>®</sup>  
sun charger

## WALL BOX zeroCO<sub>2</sub> sun charger

### PER UNA RICARICA GREEN E SMART



- > Monofase da **7 kW** e Trifase da **22 kW**
- > Fornite di cavo solidale da **5m**
- > **Ricarica dinamica** in combinazione con l'inverter zeroCO<sub>2</sub> (utilizzando il meter)
- > Utilizzabile anche **stand-alone** (senza inverter)
- > Pilotabile dall'APP di monitoraggio gratuita

INTEGRABILE E COMPATIBILE CON TUTTI I PRODOTTI DELLA FAMIGLIA zeroCO<sub>2</sub>, ANCHE DI TAGLIA XL PER AZIENDE, EDIFICI COMMERCIALI E COMUNITA' ENERGETICHE



Richiedi informazioni o acquista presso i distributori specializzati di materiale fotovoltaico

a product by

 **energy**<sup>®</sup>  
SAVE YOUR PLANET

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



o segui Energy S.p.A.:





lo sviluppo. Abbiamo avuto diverse esperienze con questa tipologia di target, anche richieste da parte di piccoli supermercati o centri commerciali. Diciamo che spesso accade che davanti al prezzo del singolo punto di ricarica gli esercenti sono invogliati ad offrire il servizio, quando invece si passa a infrastrutture più complesse, con più charging point e l'investimento inizia a diventare importante - oltre alla stazione vanno calcolate l'installazione, i cavi dotti, eventuali cabine di media potenza se necessarie, piattaforme di gestione ecc. - questo ovviamente "raffredda" l'entusiasmo e spesso chiedono appunto se sia possibile coinvolgere un Cpo che possa sobbarcarsi l'investimento almeno in parte. Sono assolutamente disponibili nel mettere a disposizione la location e magari a dividere i proventi delle ricariche». Effettivamente l'opportunità di delegare a un Cpo la realizzazione dell'infrastruttura è una delle soluzioni papabili per questa tipologia di esercizi commerciali. La disponibilità di un parcheggio ad accesso semi-pubblico, ovvero con accesso garantito solo durante gli orari di apertura del punto vendita, rappresenta comunque una valida opportunità di business, come conferma Alessandro Vigilanti, Ceo di GasGas: «Centri commerciali e supermercati sono due target leggermente differenti. Entrambi i soggetti tendono a preferire il modello di gestione "chiavi in mano", ovvero preferiscono lasciare al Cpo gli oneri dell'installazione e della gestione delle stazioni, dando quindi in concessione l'area, senza investire direttamente nelle infrastrutture. Premesso questo, sono soggetti interessati e proattivi nello sviluppo di attività di co-marketing: abbiamo centri commerciali dove ad esempio ci viene richiesta la creazione di voucher oppure di buoni per poter scontare la ricarica come benefit ai propri clienti. Il rifornimento energetico viene quindi utilizzato come strumento di fidelizzazione

per spingere gli e-driver a sfruttare i servizi offerti all'interno della struttura. Il voucher in questione solitamente è un codice che si può attivare via app per utilizzare il credito corrispettivo in ricarica. Invece per progetti multisito, che magari comprendono stazioni collocate presso più location differenti, siamo sempre aperti a opzioni di co-investimento o progetti custom che prevedano dinamiche diverse. In certi casi prevediamo anche il ritiro e l'integrazione di stazioni già esistenti. Ovvero, ad esempio, presso supermercati che avevano provato a gestire in autonomia una singola colonnina oppure che hanno già investito in una propria infrastruttura proponiamo di integrare la stazione già presente nel nostro sistema inserendo questa operazione all'interno dell'accordo commerciale, che in questo modo comporta da parte nostra un investimento meno oneroso. Successivamente vanno fatte tutte le verifiche del caso sul funzionamento della stazione e sull'impianto a cui è collegata. L'accesso del parcheggio h24 non è una discriminante fondamentale: è un elemento che va valutato attentamente area per area. La condizione importante per un Cpo è che almeno il parcheggio sia accessibile per tutto l'arco della giornata, ovvero anche nella cosiddetta fascia pausa-pranzo. Va considerato che, anche dove non è disponibile l'apertura h24, i canonici orari delle principali catene di supermercati garantiscono comunque una buona copertura per l'utenza nel quotidiano. Quindi di norma per un Cpo come GasGas sono location interessanti. Vanno sempre fatti degli studi di fattibilità per valutare questo ed altri elementi».

**Come scegliere l'ev-charger più adatto?**

come anticipato inizialmente, il target di supermercati e centri commerciali presuppone la possi-

**HANNO DETTO**



**«SISTEMI MODULARI PER UN SEGMENTO IN CRESCITA»**  
Stefano Lucini, responsabile marketing di Orbis

«Facendo una considerazione più generale su questa tipologia di target, sicuramente c'è interesse verso la possibilità di offrire il servizio di ricarica, ma spesso spaventa anche l'investimento. Quindi solitamente approcciano questa opportunità con una singola colonnina per poi valutare un eventuale upgrade della stazione. Sicuramente è prevedibile che il segmento crescerà in maniera piuttosto proporzionale al parco auto elettriche circolante e di conseguenza alla domanda».



**«I VANTAGGI DELLE STAZIONI IN DC A BASSA POTENZA»**  
Jacopo Carlo Perino, direttore commerciale di Plus Ev-charger

«Le colonnine in AC da 22 kW potrebbero già essere un ottimo punto di partenza. Se invece ci si vuole differenziare offrendo un servizio di ricarica più veloce, che magari possa invogliare anche chi necessita di una ricarica a frequentare l'attività commerciale, a quel punto meglio puntare su una ricarica in DC di tipo fast, restando intorno ai 60 kW di potenza».



**«INIZIATIVE MARKETING LEGATE ALLA RICARICA»**  
Alessandro Vigilanti, Ceo di GasGas

«Centri commerciali e supermercati tendono a preferire il modello di gestione "chiavi in mano", ovvero preferiscono lasciare al Cpo gli oneri dell'installazione e della gestione delle stazioni, dando quindi in concessione l'area, senza investire direttamente nelle infrastrutture. Premesso questo, sono soggetti assolutamente interessati e proattivi nello sviluppo di attività di co-marketing: abbiamo centri commerciali dove ad esempio ci viene richiesta la creazione di voucher oppure di buoni per poter scontare la ricarica come benefit ai propri clienti».

**BTICINO**

**Un importante valore aggiunto per la clientela**

Fare shopping e ricaricare l'auto è una combinazione perfetta. Gli esercizi commerciali possono infatti arricchire i propri parcheggi con colonnine di ricarica per veicoli elettrici che generano un importante servizio aggiuntivo per il cliente. Le colonnine Green'Up Premium in metallo di BTicino sono la miglior soluzione per grandi supermercati o centri commerciali poiché sono adatte ad essere installate in ambienti all'aperto come i parcheggi esterni, in quanto costruite appositamente con un alto grado di protezione agli agenti atmosferici. Inoltre, presentano il grande vantaggio di caricare più veicoli contemporaneamente. Le colonnine Green'Up Premium possono essere monofacciali e bifacciali, con una potenza modulabile da 3,7 fino a 22 kW. L'installazione può avvenire a parete o a pavimento e il cliente può collegarle via Bluetooth per la gestione del carico tramite Smartphone con l'app "EV Charge" di BTicino. Inoltre offrono la possibilità di configurare un lettore badge per la gestione degli accessi, nel caso in cui il servizio sia a pagamento, con la possibilità di inserire i punti di ricarica all'interno delle mappe di alcuni Emsp.

**IN SINTESI**

- + Rfid configurabile su richiesta del cliente
- + Struttura solida e ingombri ridotti grazie alla doppia modalità di installazione
- + App EV Charge per la gestione dei carichi via smartphone



**CIRCONTROL**

**Soluzioni per parcheggi ad accesso pubblico e semi-pubblico**

Il rinnovato eVolve Smart è stato progettato per essere installato in aree di accesso pubblico come centri commerciali e parcheggi poiché le sue capacità intelligenti offrono una gamma di possibilità che migliorano l'esperienza sia dell'utente sia dell'operatore. Esternamente presenta una struttura robusta (alluminio e plastica ABS) e un design moderno con un ampio pannello frontale facilmente personalizzabile. Internamente, la stazione ha una nuova architettura caratterizzata da un controller migliorato, che offre maggiore sicurezza informatica e potenza di elaborazione. È possibile accedere facilmente al prodotto attraverso lo sportello anteriore: il caricabatterie include la protezione elettrica necessaria non solo per ridurre al minimo il rischio per la sicurezza degli utenti ma anche per garantire la massima efficienza



grazie a protezioni indipendenti per connettore. Inoltre è dotato di contattori certificati MID per soddisfare i requisiti di fatturazione più esigenti. In termini di comunicazione, la nuova eVolve include anche Wi-Fi oltre a un modem opzionale e il caricabatterie può essere collegato a un sistema di back-office tramite protocollo Ocpp 2.0.1 Ready.

**IN SINTESI**

- + Design studiato per facilitare installazione e manutenzione
- + Protocollo Ocpp 2.0.1 per assicurare la compatibilità
- + con piattaforme di gestione già esistenti
- + Tecnologia ad alto livello di sicurezza hardware e software

## DKC ENERGY

### 16 versioni per rispondere a ogni esigenza

E.Charger è il dispositivo di ricarica auto innovativo, progettato e realizzato interamente in Italia da DKC Energy. Disponibile in 16 versioni, monofase e trifase, è ideale per le esigenze di ricarica di supermercati, centri commerciali e strutture ricettive. Il suo funzionamento include infatti la possibilità di utilizzare Rfid Card, rendendo semplice anche la gestione multi-utenza. Un'ulteriore agevolazione è assicurata dal protocollo Ocpp 1.6, grazie al quale è possibile integrare E.Charger nei vari software back-end già utilizzati dalle strutture, facilitando l'addebito dell'energia erogata, la gestione delle utenze collegate e delle RFID Card abilitate. Per una gestione efficiente, DKC Energy ha poi realizzato il Portale Energy: un'applicazione web che non richiede nessuna installazione sui device, in cui l'utente può comodamente personalizzare le informazioni sulla singola ricarica effettuata inserendo i propri costi energetici e i consumi medi della propria auto ricavando per ognuna di esse la spesa effettuata e i km di autonomia ricaricati. Tramite l'applicazione è inoltre possibile visualizzare o scaricare la rendicontazione delle ricariche effettuate, selezionando i dati richiesti suddivisi per singolo utente o singolo E.Charger, circoscritti a un determinato periodo di tempo. Laddove i dispositivi di ricarica installati siano numerosi, il sistema è stato predisposto per eseguire il bilanciamento intelligente dei carichi.

#### IN SINTESI

- + Prodotto totalmente made in Italy
- + Rfid card per gestire ricariche multiutente
- + Applicazione web per monitorare le ricariche



LA WALL BOX E.CHARGER

## ENERGY SPA

### Wall box e piattaforma di gestione personalizzabili

La wallbox zeroCO2 Sun Charger è una soluzione avanzata per la ricarica di veicoli elettrici, progettata per un'installazione versatile e personalizzabile. Disponibile in versioni 7,3 kW monofase e 22 kW trifase, vanta un cavo integrato da 5m e una presa tipo 2, compatibile con la maggior parte dei veicoli elettrici. La sua flessibilità è sottolineata dalla doppia modalità di installazione: a muro o su apposito supporto, ed integra un differenziale di tipo A per un'installazione più veloce. La wall box zeroCO2 Sun Charger è adatta anche all'installazione presso supermercati e centri commerciali; si distingue nella sua categoria per la sua

perfetta adattabilità ai grandi spazi come centri commerciali e supermercati. Il suo accesso tramite tessere Rfid rende la ricarica sicura, creando un valore aggiunto per la clientela. L'accessorio DCM amplia la gestione energetica, dando priorità ai veicoli con maggiore necessità, ottimizzando l'uso dell'energia.

Pensando alle esigenze dei gestori, il dispositivo offre l'opportunità di incorporare le tessere Rfid nelle carte fedeltà esistenti, rendendo il servizio di ricarica un ulteriore vantaggio per i clienti abituali. Ciò si traduce in un'esperienza fluida e integrata, potenziando la fedeltà del cliente.

#### IN SINTESI

- + Tessera Rfid integrabile con fidelity card
- + Piattaforma di gestione su misura per monitorare le ricariche
- + dispositivo DCM per rendere smart un network di più stazioni



WALLBOX ZEROCO2 SUN CHARGER

ORBIS<sup>®</sup>  
energia intelligente

# VIARIS LE MIGLIORI SOLUZIONI PER LA RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI



#### Per tutti:

La gamma VIARIS offre soluzioni di facile installazione e gestione, per ambienti pubblici e privati



#### Stazioni intelligenti:

Programmabili e con modulatore della potenza di ricarica integrato. Connettività totale e possibilità aggiornamento firmware per una stazione sempre evoluta



#### Solide e sicure:

IP54/IK10 e IP55 VIARIS CITY+ con protezione di serie contro le correnti di guasto in DC



#### Ricarica con il Fotovoltaico:

Integrazione con l'impianto fotovoltaico che permette di selezionare il mix energetico di ricarica



#### Servizio pre e post-vendita:

Un consulente telefonico personale può guidarvi nella preventivazione, nella progettazione, nell'installazione e nell'assistenza delle stazioni



VIARIS SOLAR VIARIS UNI VIARIS COMBI + APP E-VIARIS VIARIS CITY +  
**SCOPRI TUTTA LA GAMMA VIARIS SU ORBITALIA.IT**

bilità di impiegare differenti tipologie di prodotto, da valutare in base ai tempi di sosta, alla potenza a disposizione, al numero di punti di ricarica in servizio e alla tipologia di installazione. Si passa quindi da soluzioni in AC di tipo quick (quindi in trifase da 22 kW), perfette per un biberonaggio della classica city car elettrica solitamente utilizzata per fare la spesa, a soluzioni in DC a bassa potenza (dai 30 ai 60 kW) che assicurano un rifornimento veloce in circa 60 minuti e, in effetti, possono trasformare l'esercizio commerciale in una location interessante anche per coloro che stanno cercando il punto di ricarica più vicino attraverso le mappe fornite dai vari Emsp. Tra le feature pressoché indispensabili per una stazione di ricarica impiegata in un parcheggio ad accesso pubblico o semi pubblico i produttori prevedono la presenza di un lettore Rfid per abilitare la ricarica: questo, invece della consueta card può essere ad esempio abbinato alle tessere fedeltà della catena oppure a token o altre tipologie di badge, legati magari a una serie di sconti e promozioni sui kW erogati. Fortemente consigliato è anche l'impiego di un ev-charger con schermo, meglio ancora se di ampie dimensioni. Questo non solo renderà l'esperienza di ricarica più semplice fornendo agli e-driver tutta una serie di informazioni essenziali, ma - in caso di pollicaggio più ampio - potrà anche essere utilizzato nei parcheggi per veicolare iniziative marketing e promozioni. Inoltre un'attenzione particolare nella scelta del fornitore riveste anche la piattaforma di gestione delle colonnine: dove non è presente un Cpo ed è l'esercizio commerciale a dover monitorare le stazioni è opportuno puntare su sistemi semplici, affidabili, facilmente configurabili e che prevedano l'eventuale espansione dei punti di ricarica. «Riguardo alla tipologia di hardware più adatto per questa tipologia di target dobbiamo pensare a una colonnina che sia in grado di far fronte alle esigenze di un e-driver prevedendo una sosta di 1, massimo 2 ore necessarie a fare la spesa oppure shopping» conferma Perino di Plus

Ev-Charge. «Quindi assolutamente per contenere l'investimento - e partendo dal presupposto di un biberonaggio del veicolo, ovvero non un rifornimento completo - le colonnine in AC da 22 kW potrebbero già essere un ottimo punto di partenza. Se invece ci si vuole differenziare offrendo un servizio di ricarica più veloce, che magari possa invogliare anche chi necessita di una ricarica a frequentare l'attività commerciale, a quel punto meglio puntare su una ricarica in DC di tipo fast, restando intorno ai 60 kW di potenza. Questa non richiede una cabina di media tensione, non implica un allaccio troppo energivoro alla rete elettrica, ma in compenso garantisce la possibilità di avere la batteria del veicolo con il pieno di energia in circa 60 minuti». Una delle caratteristiche da non sottovalutare è anche la possibilità di offrire soluzioni ibride, ovvero colonnine di diversa potenza e in grado di coprire diversi standard di connessione per poter rispondere a un pubblico sempre più ampio di e-driver e assicurare la compatibilità del servizio con la maggior parte dei veicoli in circolazione: «Relativamente all'hardware da utilizzare presso i supermercati, come GasGas abbiamo di solito un approccio ibrido, ovvero prevediamo l'affiancamento di una colonnina quick a una di tipo fast» conferma Alessandro Vigilanti. «Questa soluzione ci consente in primis di coprire diverse tipologie di veicoli. Inoltre, calcolando che la sosta media in un supermercato si aggira intorno ai 45 minuti, la colonnina quick in AC da 22 kW consente alle city car più diffuse di rifornire una quantità di energia sufficiente, mentre la soluzione in DC a bassa potenza è perfetta per i veicoli con batterie più capienti senza incidere in maniera troppo impattante sulla rete. Nei centri commerciali invece, dove la permanenza è solitamente più prolungata, le soluzioni quick in AC sono più che sufficienti». Anche secondo Lucini di Orbis l'impiego di una colonnina è la soluzione più adatta all'ambito pubblico e semi-pubblico: oltre alla solidità della struttura, la possibilità di implementare presso la colonnina stessa un sistema

**INGETEA**

**Ampiezza di gamma per coprire ogni esigenza**

La gamma dei caricatori Rapid Ingeteam si compone di diverse soluzioni adatte all'installazione in ambienti commerciali. La soluzione Rapid 60 è un caricatore multistandard DC rapido da 60kW, che permette di ricaricare fino a 100 km di autonomia in 12 minuti. La ricarica simultanea 30+30kW è consentita, così come la ricarica AC, permettendo quindi di ricaricare fino a 3 veicoli contemporaneamente. Il form factor compatto e le prese d'aria laterali garantiscono un'ampia flessibilità di installazione, ad esempio installazione a parete o configurazioni back-to-back con un'altra stazione di ricarica per creare charging hub compatti. La soluzione Rapid 120/180 è un caricatore ultrarapido da 120 kW, espandibile fino a 180kW e dotato di schermo secondario da 21" per veicolare informazioni aggiuntive come promozioni, pubblicità o mappa dei negozi. La gamma dei prodotti DC va a completare la famiglia della mobilità elettrica di Ingeteam e si integra in maniera nativa con soluzioni tipicamente utilizzate per lunghi stazionamenti quali le colonnine AC Fusion, interagendo in maniera dinamica per ottimizzare il consumo. La gamma Ingeteam è compatibile con i principali Emsp rendendo così il punto di ricarica non solo un servizio per gli utenti ma anche un mezzo per pubblicizzare l'attività commerciale stessa.



LE GAMMA INGETEA: RAPID 60, FUSION E RAPID 120/180

**IN SINTESI**

- + Ampia libertà di progettazione grazie a stazioni modulari
- + Possibilità di integrare i dispositivi sulle mappe dei principali Emsp
- + Ampio monitor (Rapid120/180) per veicolare promozioni ai clienti

**LEKTRI.CO**

**Soluzioni ad hoc per la ricarica semipubblica**

In un mondo che si orienta rapidamente verso soluzioni sostenibili, l'e-mobility si pone in prima linea. Con consumatori sempre più eco-sensibili, i centri commerciali e i complessi aziendali avvertono l'urgenza di ospitare veicoli elettrici. Per assecondare questa domanda, Lektri.Co propone la sua rivoluzionaria soluzione di ricarica, appositamente pensata per il settore commerciale. Ciò che differenzia il prodotto è principalmente l'intelligenza della stazione di ricarica. installando più charging point, la tecnologia di Lektri.Co garantisce un equilibrio energetico, gestendo sapientemente la distribuzione per evitare congestioni. Cuore di questo sistema innovativo è LektriCloud. Questa piattaforma offre la libertà di personalizzare l'approccio alla ricarica: accesso gratuito tramite Rfid e app mobile oppure tariffe diverse per vari utenti. LektriCloud offre anche la possibilità di monetizzazione diretta: grazie alla sua versatile API, può integrarsi con altre app di parcheggio o ricarica. Per le aziende che desiderano potenziare la loro presenza, Lektri.Co offre la co-brandizzazione delle unità, creando un layout univoco e impattante. Lektri.Co propone due modelli di ev-charger: uno monofase (da 7.4kW) e uno trifase (da 22 kW).

LEKTRI.CO SMART CHARGER

**IN SINTESI**

- + Piattaforma cloud per gestire le ricariche
- + Due modelli con potenza differente (22 e 7,4 kW in AC)
- + Possibilità di personalizzare la wall box



**MENNEKES**

**I vantaggi della linea Professional**

Supermercati e centri commerciali sono oggi luoghi privilegiati per la ricarica delle auto elettriche con evidenti vantaggi sia per i clienti sia per i proprietari: per questo motivo è importante che gli esercizi commerciali si affianchino a Partner eMobility professionali in grado di soddisfare ogni esigenza di ricarica. La divisione eMobility di Mennekes da oltre 10 anni si pone l'obiettivo della ricarica semplice con sistemi avanzati presso realtà commerciali. In particolare, la colonnina Amedio Professional è il risultato di una costante ricerca in termini di performance e di utilizzo attraverso 2 prese di ricarica di tipo 2 per la ricarica in modalità 3, ciascuna fino a 22 kW: la soluzione perfetta per i parcheggi destinati ai clienti, personalizzabile con i colori aziendali, e con componenti di alta qualità che ne garantiscono la massima protezione. L'autorizzazione alla ricarica è facile da gestire: è possibile prevedere l'accesso libero con scheda Rfid o a pagamento con l'attivazione del servizio Mennekes Pay che include anche la possibilità di personalizzare le tariffe (definite dal proprietario) e l'opzione di rendere geolocalizzate le stazioni sulle principali mappe utilizzate dagli eDriver. Su richiesta, è possibile personalizzare ulteriormente il servizio. Per casi specifici, è possibile contattare uno specialista Mennekes.



**IN SINTESI**

- + Piattaforma proprietaria Mennekes Pay per gestire le stazioni
- + Possibilità di personalizzare esteticamente le colonnine
- + Componenti di alta qualità

# VIENI A TROVARCI A E<sup>CO2</sup> CHARGE

## STATI GENERALI DELLA RICARICA



presenta la nuova  
**FC 180 STATION**



HALL 16 | BOLOGNA  
STAND E08 | 16-17 NOVEMBRE

LA COLONNINA  
VIARIS CITY +



### ORBIS

#### Un ev-charger resistente e versatile

La nuova colonnina Viaris City + è progettata per l'uso in spazi pubblici. È realizzata con lamiera di alluminio di grosso spessore e vernice ad alta resistenza al calore e all'umidità per garantire alti standard qualitativi in ogni condizione di utilizzo. L'ev-charger integra lampade Led ad alta visibilità per individuare il punto di ricarica e un indicatore di disponibilità per ciascuna delle prese di connessione. Gli indicatori luminosi sulla colonnina segnalano invece lo stato di stazione occupata o prenotata, veicolo connesso, ricarica, stato del rifornimento, ricarica completata ed eventuale allerta errore. La colonnina mette a disposizione due prese di collegamento da 22 kW, ciascuna dotata di connettore Tipo 2 con le parti attive protette tramite otturatore. Il dispositivo può essere equipaggiato con un contatore di energia certificato MID per ogni uscita e presenta funzioni avanzate per la gestione della potenza disponibile. Il device supporta l'integrazione in piattaforme gestionali (Ocopp 1.6) e la connessione a piattaforme di back-end terze parti tramite LAN, WLAN o LTE. Viaris City+ integra anche un lettore Rfid per l'autenticazione delle ricariche e la gestione multiutente.

#### IN SINTESI

- + Particolarmente resistente agli urti grazie alla solida costruzione
- + Compatibile con sistemi di gestione terze parti
- + Indicatori luminosi per segnalare lo stato della colonnina e della ricarica



### PLUS EV-CHARGE

#### Ricarica in DC a bassa potenza per soste brevi

La colonnina T2000 della gamma Plus Ev-Charge è tra le soluzioni più adatte per supermercati e centri commerciali. In particolare modo, nella configurazione da 30 kW in DC è in grado di offrire una ricarica in tempi rapidi senza gravare in maniera incisiva sulla disponibilità di energia in rete. La colonnina ha un grado di protezione agli agenti atmosferici IP55 e un grado di resistenza IK10 che la rendono adatta all'installazione in esterna anche presso parcheggi ad accesso pubblico, come ad esempio i supermercati. Inoltre la scocca esterna può essere personalizzata su specifiche del cliente. Prevede la possibilità di essere personalizzata con singolo connettore oppure con un doppio cavo per abbinare lo standard CCS2 Combo a un cavo di Tipo 2 in AC per ricariche a 22 kW garantendo la compatibilità con qualsiasi tipologia di veicolo. Tra gli optional la possibilità di integrare uno schermo Lcd e un sistema di riarmo automatico in caso di intervento del sistema di protezione. Prevede ricariche autenticate attraverso Rfid Card, il firmware può essere aggiornato da remoto e l'hardware supporta lo standard di connessione Ocopp

#### IN SINTESI

- + Prodotto made in Italy
- + Con scocca in metallo
- + Hardware personalizzabile su specifiche del cliente
- + Ricarica autenticata tramite card Rfid

LA COLONNINA T2000



LA COLONNINA  
AMEDIO PROFESSIONAL



di pagamento tramite app legato ad un Emsp risulta una valida soluzione anche per sgravare l'esercizio commerciale dall'impegno legato alla gestione delle stazioni: «Quando ci rivolgiamo a strutture come centri commerciali o supermercati è difficile puntare sulla classica wall box. Per l'utilizzo a cui sono soggette è molto più adatta la colonnina, che per certi aspetti può garantire una maggior solidità e una disposizione più consona alla tipologia di fruizione: ad esempio il classico parcheggio all'aperto. Come Orbis proponiamo il nuovo modello Viaris City +, una colonnina di ricarica con struttura in alluminio rinforzato, che garantisce una resistenza meccanica e un design decisamente più adatti a un ambito stradale/urbano ad accesso pubblico. Si tratta di un ev-charger in trifase con doppia presa, ognuna da 22 kW, con un accesso riservato e attivabile tramite Card Rfid, App oppure con pagamento digitale se collegata a una piattaforma di gestione dei servizi di ricarica esterna. Orbis propone appunto il collegamento alla piattaforma ZapGrid che, grazie alla comunicazione Ocpp 1.6, può dialogare con tutte le colonnine e gestire i pagamenti. Il fatto che un parcheggio sia accessibile o meno h24 ha poca importanza. Sarà l'Emsp a segnalare il funzionamento o meno della colonnina durante gli orari previsti, ovvero quelli di apertura del supermercato o del centro commerciale».

### Personalizzazione: si oppure no?

La stragrande maggioranza dei produttori presenti sul mercato, come è possibile leggere nelle schede prodotto presenti in questo articolo, prevedono la possibilità di personalizzare anche esteticamente la propria stazione di ricarica. Ovviamente parlando di hardware sono spesso presenti molteplici optional per adattare il caricatore alle diverse esigenze di utilizzo. Ma oltre a questo molte aziende prevedono la possibilità di applicare all'ev-charger loghi, oppure di serigrafare le scocche, di scegliere la colorazione della colonnina per abbinarla ai colori della catena, oltre a tutta una serie di personalizzazioni che possono essere richieste in base alla quantità di prodotti ordinati. «La customizzazione estetica dell'hardware è assolutamente possibile, anzi la colonnina Viaris City + di Orbis è stata studiata con delle forme esterne che ben si prestano a questa tipologia di operazioni» spiega Lucini di Orbis. «La colonnina offre infatti ampi spazi, sia frontalmente che lateralmente, da utilizzare per vestire la colonnina con la comunicazione del cliente. Ovviamente esistono diversi step di personalizzazione che hanno costi differenti anche in base alla quantità di colonnine coinvolte nell'operazione. Si va dal wrapping fino al semplice adesivo». Un'opportunità che spesso non si limita appunto al layout estetico dell'ev-charger: la personalizzazione può anche prevedere sistemi di pagamento, come Rfid card, studiate ad hoc e magari valide presso più punti vendita della stessa catena. A livello di personalizzazione offriamo un ampio ventaglio di possibilità, è sicuramente tra i punti di forza di un'azienda come Plus Ev-Charge che ha pieno controllo sulla produzione» conferma Perino di Plus Ev-charger. «Su richiesta del cliente possiamo infatti far incidere sulla scocca in metallo delle nostre colonnine eventuali loghi del cliente, oppure creare delle grafiche ad hoc in co-branding. Ma la customizzazione non si limita all'hardware. Volendo è possibile anche personalizzare il metodo di pagamento, ad esempio abilitando la classica carta fedeltà dell'insegna all'attivazione della colonnina nel parcheggio per procedere con la ricarica. È un sistema che attualmente stiamo

## R-EV

### Soluzioni adatte alla grande distribuzione e non solo

Un'area di parcheggio privata ad accesso pubblico, come quelle dei centri commerciali o dei punti della grande distribuzione, è l'ideale per l'installazione di stazioni di ricarica. Oltre, infatti, ad offrire un servizio utile, attraggono tutta quella fetta di clienti che, mentre si dedica alla spesa o allo shopping, ha tutto il tempo di ricaricare la propria vettura elettrica. A tal proposito, nella gamma dei prodotti R-ev, sono due quelli particolarmente indicati a questo utilizzo: si tratta della Wall Box Street 22 e della FC 24 Station. Entrambe sono di facile installazione, waterproof, con standard IK 55 e IK 10 che le rendono idonee per un posizionamento all'esterno. Inoltre, lo schermo Lcd consente di accedere in maniera

rapida e intuitiva ad una serie di dati relativi all'utilizzo della colonnina, oltre che a monitorare in tempo reale la potenza erogata.

In più, R-ev consente una personalizzazione quasi totale del layout della stazione di ricarica e delle funzioni accessorie, come la tessera Rfid, ma anche dell'hardware e del display su richiesta dell'insegna. Oltre all'hardware, R-ev è in grado di fornire anche una piattaforma di gestione per la rete di ricarica e anche questa, su richiesta, può essere personalizzata. I punti di ricarica, ovviamente, non resterebbero invisibili ai vari fornitori di servizi per la mobilità elettrica (Emsp), ma possono essere segnalati all'interno delle mappe.



LA WALL BOX STREET 22  
E LA COLONNINA FC 24

#### IN SINTESI

- + Stazioni robuste adatte all'installazione in parcheggi ad accesso pubblico e semipubblico
- + Schermo Lcd per un utilizzo intuitivo
- + Personalizzazione totale del layout e delle funzionalità hardware

sviluppando per un insegna che ci ha richiesto questa tipologia di piattaforma. Sicuramente può essere un'iniziativa di fidelizzazione interessante». Diverso, ma assolutamente proattivo e interessante l'approccio di un Cpo come GasGas, giustamente improntato a mantenere la brand identity del proprio network ma, non per questo, meno attento alle sinergie con i propri partner. «Riguardo alla personalizzazione estetica delle colonnine come GasGas proponiamo un approccio che all'apparenza potrebbe risultare in controtendenza con l'opinione comune» spiega Alessandro Vigilanti. «Cerchiamo di far comprendere all'eser-

cizio commerciale che avere il proprio logo sulla colonnina o delle colonnine brandizzate all'interno dei propri parcheggi non è un elemento determinante. Proponiamo al contrario pacchetti di comunicazione più articolati, più interessanti, come ad esempio il fatto di pubblicizzare una ricarica da fonte rinnovabile, che è sicuramente un motivo di pregio per la struttura. Piuttosto riteniamo che sia più strategico investire nel dare visibilità alle colonnine sulle mappe degli Emsp, magari pubblicizzarle attraverso comunicati congiunti oppure sui canali social per divulgare la presenza dell'infrastruttura».

ER

## SCAME

### Wall box performante dal design ricercato

Per chi guida un'auto elettrica la ricarica è un servizio indispensabile, che presto sarà essenziale e presente ovunque un po' come oggi lo è il Wi-Fi. Per i parcheggi privati di centri commerciali, supermercati e affini ad esempio potrebbe essere utile una ricarica che garantisca una buona scorta di autonomia nel tempo di una spesa, una passeggiata fra i negozi, un pranzo o un incontro di lavoro.

Particolarmente indicato per queste esigenze di ricarica è il wall box BE-D che, con una potenza nominale di 25kW in corrente continua (DC), permette di ricaricare tra i 120 e i 150 km di autonomia in circa un'ora, a seconda del modello di auto. Come il resto dell'offerta e-mobility Scame, anche BE-D può essere personalizzato con il proprio logo aziendale sul pannello frontale, così come le tessere utenti. Il display touch screen integrato inoltre permette di gestire le operazioni di ricarica in maniera intuitiva. BE-D prevede in questi casi

un accesso alla ricarica tramite autenticazione, con la possibilità di gestione tramite il Management System di Scame, software proprietario integrato, oppure tramite un E-Mobility Service Provider (EMSP) esterno, attraverso il protocollo di comunicazione Ocpp 1.6 Json. In questo caso le stazioni saranno gestite ed integrate dall'Emsp esterno e potranno consentire ulteriori servizi come le operazioni di fatturazione e prenotazione delle stazioni, così come la possibilità di inserire i punti di ricarica all'interno delle mappe dei vari Emsp.



LA WALL BOX BE-D

#### IN SINTESI

- + Wall box in DC a bassa potenza per ricariche in tempi brevi
- + Design elegante e distintivo
- + Possibilità di gestione tramite software Management System proprietario

## WALLBOX

### Massima efficienza, minimo ingombro

Pulsar Pro è la più recente aggiunta alla famiglia Pulsar, progettata appositamente per gli spazi condivisi, come condomini, ambienti di lavoro, gestori di flotte o centri commerciali, con l'obiettivo di ottimizzare i costi sia per gli operatori che per gli installatori di punti di ricarica grazie a una serie di nuove funzioni abilitate tramite connessione 4G (che viene preconfigurato in fabbrica). Una delle caratteristiche distintive di Pulsar Pro è la possibilità di distribuire in modo equo la potenza tra un massimo di 100 dispositivi di ricarica grazie all'opzione Dynamic Power Sharing, migliorando l'efficienza energetica e la gestione dell'intera rete.

Inoltre, Pulsar PRO offre agli utenti un'esperienza di autenticazione e pagamento estremamente semplice e precisa tramite schede Rfid o Nfc, grazie a un contatore interno con un errore marginale del 2%. Pulsar Pro è dotato del software di gestione energetica myWallbox Business e della compatibilità con Ocpp. Il dispositivo è stato progettato per consentire operazioni di co-branding nel modo più semplice possibile, grazie alla parte centrale vuota del caricabatterie che permette la personalizzazione hardware. Il posizionamento dei punti di ricarica è a discrezione del Cpo, agevolato dalle varie interfacce di comunicazione che ne consentono

l'integrazione in diversi contesti. Inoltre, l'azienda offre gratuitamente l'accesso alla piattaforma myWallbox business, un API backend-to-backend per i propri partner, e delle soluzioni di ricarica compatibili. Lev-charger ha una potenza fino a 22kW per connessioni trifase o 7,4 kW per connessioni monofase. prevede la connettività via Wi-Fi e Bluetooth ed è compatibile con tutte le soluzioni di gestione energetica Wallbox. Il dispositivo, grazie alla funzionalità 3P Eco-Smart, può utilizzare l'energia solare per ricaricare un veicolo elettrico.



#### IN SINTESI

- + Dynamic Power Sharing per gestire un network fino a 100 dispositivi connessi
- + Connettività wi-fi, Bluetooth e 4G
- + Piattaforma proprietaria MyWallbox Business per la gestione delle ricariche

## ZCS

### I vantaggi della DC a bassa potenza

La ev-charger ZCS Azzurro 30 kW DC utilizza lo standard CCS2, prevede la ricarica Plug & Play e l'autenticazione utente attraverso Rfid card oppure tramite App. Il dispositivo dispone di display con schermo Lcd con indicatori LED e tasti touch screen. Si tratta di un nuovo prodotto semplice, flessibile e al contempo molto performante; questo modello, infatti, è facilmente installabile a parete senza la necessità di ricorrere ad infrastrutture particolari e consente di effettuare la ricarica rapida dell'autoveicolo bypassando il carica batteria presente a bordo macchina. Il dispositivo è particolarmente adatto all'installazione presso centri commerciali e supermercati. Lev-charger ZCS Azzurro 30 kW DC assicura infatti una ricarica veloce indipendentemente dall'OBC presente a bordo del veicolo, per questo è la soluzione ideale per centri commerciali, strutture ricettive, autofficine e per tutte quelle situazioni dove l'utilizzatore solitamente sosta per un tempo limitato. È possibile effettuare l'autenticazione utente attraverso Rfid card oppure tramite app. La stazione è inoltre in grado di fornire all'utilizzatore tutte le informazioni necessarie quali la posizione, la modalità di pagamento ed ogni altro parametro utilizzabile dai vari Emisp. La personalizzazione dell'hardware è da valutare in relazione alle richieste del cliente. È prevista infine la personalizzazione delle piattaforme di gestione per la rete di ricarica presso il punto vendita. Il dispositivo prevede inoltre la possibilità di inserire i punti di ricarica all'interno delle mappe dei vari Emisp.

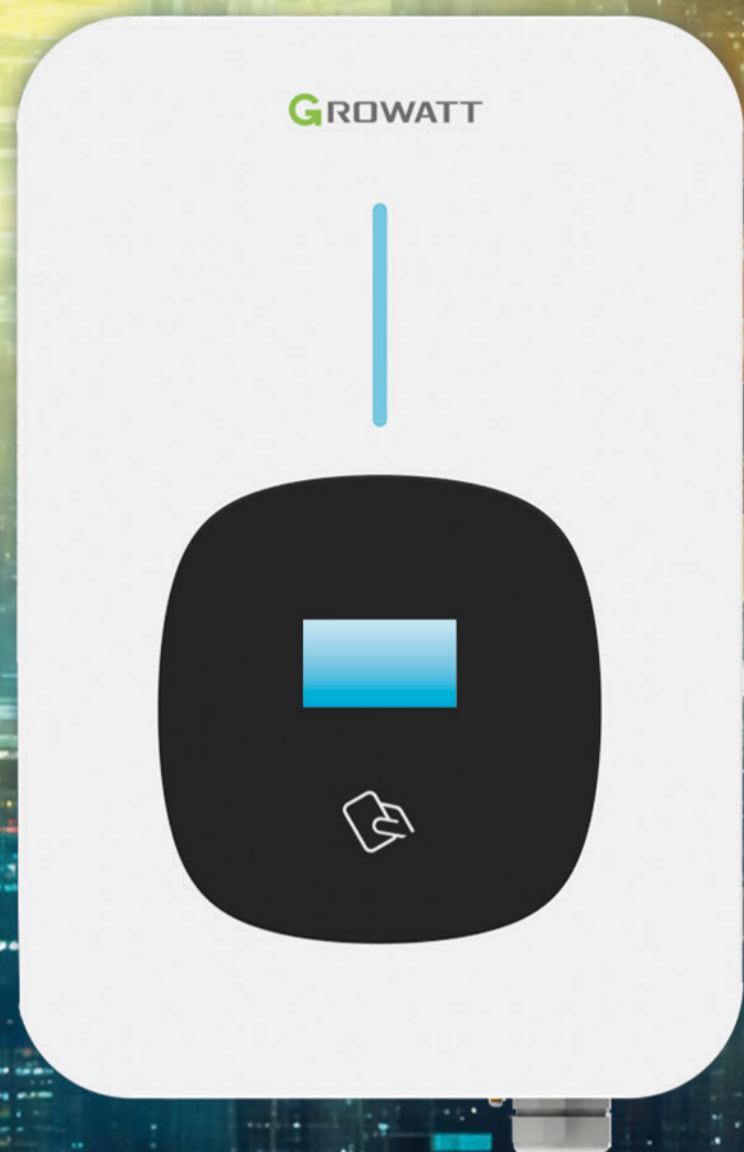
LA WALLBOX ZCS 30 KW DC



#### IN SINTESI

- + Schermo Led per monitorare lo stato della ricarica
- + Ricarica abilitata tramite app
- + Possibilità di personalizzare la piattaforma di gestione su richiesta del cliente
- + Rfid card

# THOR 20D



## EV CHARGER DC FULL OPTIONAL

- 📶 Lan e 4G di serie
- 📱 Unica App ShinePhone
- 📶 Lettore RFID
- 💰 Compatibilità con piattaforme di pagamento esterne

## IL FUTURO È SUPER

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

# Come evolvono le stazioni di rifornimento grazie all'e-mobility

DAGLI STALLI PASSANTI ALLE PENSILINE FOTOVOLTAICHE: COME STANNO CAMBIANDO LE STAZIONI DI RICARICA SULLE DORSALI AD ALTA PERCORRENZA E QUALI SONO LE DIFFICOLTÀ BUROCRATICHE E LE LACUNE NORMATIVE CHE NE RENDONO MENO AGILE LO SVILUPPO

DI FEDERICA MUSTO

**A** inizio '900, quando le prime automobili hanno cominciato a comparire sulle strade, il carburante veniva venduto in latta in quei negozi che, fino a poco tempo prima, avevano distribuito il petrolio per le lampade domestiche: le farmacie.

Con il tempo e l'aumentare delle automobili in circolazione la tecnologia per il rifornimento iniziò ad evolvere velocemente, passando dapprima a dei carrelli mobili provvisti di leva e poi ai serbatoi interrati e le pompe di benzina in superficie che tuttora - salvo i necessari miglioramenti voluti dal tempo, come l'introduzione delle pompe elettriche avvenuta negli anni '30 - si utilizzano ogni qual volta ci si ferma a un distributore di carburante per fare il pieno. Con l'avvento dei veicoli elettrici e la loro sempre maggiore distribuzione, si sono diffuse le stazioni per veicoli elettrici e anche queste, con il tempo, hanno subito una forte variazione in termini di progettazione, design e potenza.

## Nuovi standard di fruizione

È notizia recente l'arrivo in Italia di Fastned, Cpo nato in Olanda che, dopo aver contribuito ad ampliare la rete di infrastruttura per la ricarica in alcuni dei Paesi europei in cui la mobilità elettrica ha avuto una più semplice e veloce diffusione,

(Regno Unito, Francia, Germania e Svizzera), nel 2024 realizzerà la sua prima stazione di ricarica autostradale italiana grazie a una partnership siglata con il Gruppo A4 Holding Spa, concessionario della tratta della A4 tra Brescia e Padova. Caratteristica peculiare delle stazioni di ricarica realizzate da Fastned è l'essere drive-through, ovvero con un design simile ai distributori di carburanti delle grandi arterie: come per i benzinai autostradali, i veicoli raggiungono l'infrastruttura seguendo il senso di marcia, ricaricano ad alta potenza presso lo stallò e ripartono imboccando una corsia di uscita dall'area di sosta. Le installazioni Fastned sono inoltre riconoscibili per le tipiche pensiline fotovoltaiche, aventi una particolare forma geometrica "a zig zag" che, oltre a fungere da copertura, forniscono una parte dell'energia necessaria grazie a una copertura fotovoltaica. Dunque oggi la tendenza è verso un'area di servizio per la ricarica posta a servizio di una strada ad alta percorrenza, che propone una ricarica ad altissima potenza - dunque estremamente veloce 20-25 minuti -, sviluppata con design "passante", ovvero evitando al conducente dell'auto di effettuare delle vere e proprie manovre di parcheggio, ma semplicemente una sosta sullo stile di uno stop and go presso location circondate da point of interest dalla fruizione veloce, come bar e fast food. Ma anche l'infrastruttura di ricarica non è nata fin da subito sullo stile del benzinai autostradale. Agli albori della mobilità elettrica le colonnine di ricarica pubbliche erano ovviamente molto meno diffuse, per lo più posizionate in città - nei parcheggi pubblici o in quelli dei supermercati - e avevano una potenza ridotta, anche in funzione delle necessità delle vetture in circolazione. Si trovavano colonnine in corrente alternata con potenza fino a 22 kW o le prime Fast con potenza fino a 50 kW. Le prime colonnine autostradali risalgono al 2013 e si trovavano all'interno dell'Autogrill di Villorresi Est, sulla A8 Milano-Laghi. Si trattava, appunto, di una fast da 50 kW e

una 22 kW realizzate grazie alla partnership tra eV-Now!, Loginet e Nissan.

Nel 2014 Tesla realizza i primi due Supercharger negli Autogrill di Dorno Est e Ovest, sulla A7 Milano-Serravalle. Si trattava di sei colonnine per area di sosta, con una potenza massima disponibile di 135 kW, all'epoca tecnologia d'avanguardia, ma fruibile esclusivamente dai veicoli Tesla. Nei 9 anni successivi le cose sono cambiate moltissimo. Sono arrivati numerosi nuovi player e tecnologie sempre più performanti con colonnine capaci di raggiungere 300-400 kW di potenza, garantendo una ricarica dal 20 all'80% in solo 15-20 minuti. E si sono diversificate le caratteristiche dell'area di ricarica in base alle necessità dell'utente che andranno a soddisfare. Se da un lato sopravvivono in città le tradizionali colonnine in AC sempre più numerose nei parcheggi pubblici e nei pressi di punti di interesse, dall'altro si sono diffuse nume-



«Se inizialmente la richiesta dei Cpo era di installare da 2 a 4 punti di ricarica per stazione, oggi la media si sta spostando verso i 12 charging point con potenza dai 300 ai 400 kW»

CLAUDIO VERGA È PRESIDENTE DEL CONSORZIO HQ, UNA DELLE PRINCIPALI SOCIETÀ CHE OPERANO IN ITALIA, IN COLLABORAZIONE CON I CPO PIÙ DIFFUSI, PER LA REALIZZAZIONE DI STAZIONI DI RICARICA





to. Ora, qualora le autorizzazioni fossero per la realizzazione di una nuova pompa di benzina, la normativa su terreno agricolo prevedrebbe il passaggio in deroga delle autorizzazioni. Ma per la realizzazione di una stazione per veicoli elettrici non esiste un iter procedurale impiegato, né una normativa specifica. Ciò si traduce in un'incapacità di delibera da parte del Comune e dunque in un rifiuto dell'autorizzazione. Tutto ciò nonostante, in particolare per un terreno agricolo, sia molto meno impattante a livello ambientale la realizzazione di un'infrastruttura per la ricarica, che richiede solo l'adeguamento di una rete elettrica - che spesso è già presente e va solo integrata -, gli scavi per cavi e basamenti delle colonnine e la posa di una cabina di trasformazione, tutti interventi dunque facilmente reversibili qualora fosse necessario; piuttosto che l'interramento in profondità di serbatoi di combustibile fossile, che nel caso di dismissione devono prevedere interventi di bonifica e pulizia da parte di aziende qualificate. Eppure esiste una normativa promossa dal Parlamento Europeo che prevede che "Entro il 2026 le strade principali dell'UE dovranno avere almeno una colonnina di ricarica per auto elettriche ogni 60 km. Lo stesso requisito si dovrebbe applicare per camion e autobus elettrici sulle strade TEN-T principali e con stazioni più potenti". La tendenza che osserva Claudio Verga è quella allo sviluppo di aree di ricarica sempre più potenti e ampie: «Se inizialmente la richiesta dei Cpo era di installare 2-4 punti di ricarica per stazione, oggi la media si sta spostando più verso i 12 punti di ricarica, con potenze dai 300 ai 400 kW, design passante simile a quello delle stazioni di carburante tradizionale e coperte da pensiline, possibilmente fotovoltaiche». Un esempio è la stazione di Linate realizzata da Free To X, dove sono state installate 5 colonnine per un totale di 10 punti di ricarica, adottando un design a isola molto simile a quelli che siamo abituati ad osservare nelle aree di rifornimento autostradale. Qui manca il fotovoltaico per i vincoli alle superfici riflettenti vigenti nei pressi degli aeroporti. Un altro esempio emblematico è la stazione realizzata da Ionity ad Affi: 18 colonnine da 350 kW posizionate in fila nei pressi di uno svicolo per l'ingresso in autostrada e coperte da una pensilina fotovoltaica da 75 kWp che oltre a proteggere veicoli e utenti dalle intemperie, contribuisce alla fornitura di energia 100% rinnovabile certificata erogata per la ricarica dei veicoli. Si tratta, questa, di una "anomalia", in quanto generalmente le pensiline fotovoltaiche poste a copertura delle colonnine di ricarica non contribuiscono direttamente all'energia utile alla ricarica, ma riversano quanto prodotto in rete. La questione delle pensiline, in particolare fotovoltaiche, a copertura delle stazioni di ricarica è interessante. Fortemente richiesta dagli automobilisti elettrici ancor di più di amenities in cui passare il tempo della ricarica - ormai sempre più ridotto -, è una caratteristica architettonica che sempre più Cpo integrano nei propri progetti di stazione e che può rappresentare un elemento problematico qualora l'area sia sottoposta a vincoli paesaggistici o architettonici. «In questo caso», ci spiega Verga, «al progetto per l'autorizzazione va integrata una relazione dettagliata completa di fotosimulazione di quanto verrà realizzato, sottostando a eventuali vincoli architettonici posti dalla soprintendenza di competenza territoriale», come ad esempio è avvenuto per la pensilina della stazione Ionity di Brissogne Sud, in costruzione proprio in questi mesi. Una volta ricevuto un parere positivo dalla soprintendenza, la pratica passa al Comune per le restanti autorizzazioni a costruire.

il gestore dell'area di rifornimento a presentare la richiesta al Comune.

Altre volte la difficoltà è normativa. Sebbene l'art. 32 ter del D.L. n. 77/2021 così come convertito, con modificazioni, dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108., preveda che l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non sia soggetta al rilascio del permesso di costruire ma considerata attività di edilizia libera, per le colonnine di ricarica ad alta potenza superiori a 100 kW si rende necessaria la posa di una nuova cabina di trasformazione in media tensione, la quale è invece da normativa soggetta alle autorizzazioni in materia di costruzione, che variano dunque da Comune a Comune e che richiedono un numero di documenti differenti in base ai protocolli locali. In alcuni casi, essendo la cabina a servizio dell'infrastruttura per la ricarica, viene tollerato che venga presentata una semplice SCIA (Segnalazione certificata di inizio attività), in altri casi l'iter autorizzativo risulta più complesso. Questa incertezza nei documenti da presentare e nelle tempistiche dimostra che a oggi «Manca una norma ben definita per gestire le autorizzazioni degli impianti di ricarica connessi in media tensione. Inoltre, l'incertezza sui tempi di allaccio è elevatissima. La norma prevede che il sopralluogo venga fatto entro 30 giorni dalla richiesta e l'allaccio entro 180 giorni, ma spesso queste tempistiche non vengono rispettate», aggiunge Verga. Anche i costi per l'allaccio non sono indifferenti: la tariffa è di circa 75€ a kW. Se si considera una stazione di ricarica Hpc media da 6 colonnine da 350 kW ciascuna, si riesce a valutare facilmente l'ordine di grandezza degli investimenti.

### Normative in "cortocircuito"

Esistono poi dei buchi normativi veri e propri, dati dal fatto che l'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici rimane a oggi una tematica nuova, ancora poco integrata nella legislazione. Esempio emblematico di questo è dato dal caso in cui si decidesse di installare una stazione di ricarica per i veicoli elettrici all'interno di un terreno agricolo privato. Come di norma, la procedura in questo caso è, dopo l'accordo per l'acquisto, l'affitto o il diritto di superficie del terreno tra Cpo e proprietario del terreno, fare richiesta di autorizzazione verso il Comune di competenza e verso le soprintendenze - qualora il terreno sia posto sotto un qualunque vincolo -, presentando un progetto architettonico con tutta una serie di relazioni di fattibilità che descrivano l'interven-

rose colonnine Hpc in punti strategici della città e sempre più spesso - grazie ai numerosi accordi nel tempo siglati tra i Cpo e le società proprietarie dei distributori tradizionali di carburante - all'interno dei benzinai stessi. Ne sono esempio gli accordi tra IP e Atlante e tra Enel X Way e Q8, che permettono agli utenti elettrici di trovare sempre più spesso colonnine all'interno delle aree di servizio tradizionali.

### Installazioni complesse e criticità burocratiche

Sebbene questa sia per molti la soluzione più semplice e intuitiva per garantire una veloce diffusione dell'infrastruttura, installare un punto di ricarica, specialmente ad alta potenza, all'interno di un distributore di carburante non è sempre così immediato. Ne abbiamo parlato con Claudio Verga, Presidente del Consorzio HQ, una delle principali realtà per la realizzazione delle aree di ricarica in Italia, che a oggi lavora con i maggiori Cpo operanti sulla penisola, tra cui Free To X, Ionity, Be Charge, Atlante ed Electra. Molte delle stazioni di rifornimento che vengono utilizzate oggi sono frutto di un intervento di ammodernamento e ingrandimento di stazioni nate decine di anni fa. Installare una colonnina ad alta potenza richiede importanti lavori di scavo e adeguamento della rete elettrica, non sempre di facile realizzazione all'interno di aree con serbatoi e sottoservizi interrati. «Spesso si presentano problemi di viabilità in ingresso e uscita, ma anche all'interno della stazione stessa» spiega Verga. «Per cui individuare il punto in cui collocare la stazione di ricarica non è banale, molte aree non sono idonee». Inoltre la collaborazione con il proprietario dell'area di rifornimento in alcuni casi risulta una "conditio sine qua non" per l'ottenimento delle autorizzazioni. In alcune Regioni, infatti, come la Campania, poiché le colonnine di ricarica figurano come erogatori di carburante alternativo, il Cpo non ha il titolo per fare richiesta di installazione, ma deve essere

# Crescono ricarica pubblica e privata, ma l'Italia deve accelerare

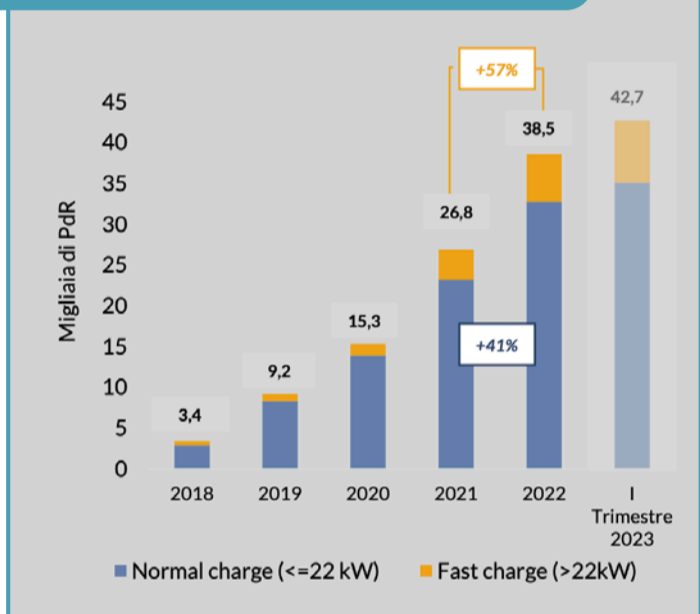
LO SMART MOBILITY REPORT 2023 FOTOGRAFA UN INCREMENTO SIGNIFICATIVO DELLE INFRASTRUTTURE NEL NOSTRO PAESE, CHE HANNO RAGGIUNTO CIRCA 40MILA CHARGING POINT PUBBLICI A FINE 2022 (+48%) E 370MILA PRIVATI (+170%). PER VELOCIZZARE LA TRANSIZIONE E RECUPERARE NEI CONFRONTI DEI PAESI EUROPEI PIÙ VIRTUOSI SERVONO INCENTIVI PIÙ EFFICACI PER L'ACQUISTO DI UN BEV, COLONNINE PUBBLICHE PIÙ CAPILLARI E TARIFFE PIÙ ACCESSIBILI

In Italia sono 46mila i punti di ricarica ad accesso pubblico installati al termine del primo semestre 2023, di cui circa 35mila in AC con potenza uguale o inferiore a 22 kW. Sono invece 370mila i charging point privati censiti al termine del 2022, in crescita del 170% rispetto al 2021 e trainati principalmente dal Superbonus 110. Questo è il quadro generale che emerge dai dati presenti all'interno dello Smart Mobility Report 2023 - il documento dedicato all'analisi dei dati e delle prospettive legate all'e-mobility (giunto alla settima edizione) con cui ogni anno la divisione Energy & Strategy del Politecnico di Milano fotografa lo stato di avanzamento della transizione elettrica in Italia e confronta i numeri raccolti con lo scenario a livello europeo e mondiale. Nel nostro Paese a fine 2022 si contavano circa 40mila charging point installati (+48% rispetto al 2021), con una crescita significativa degli ev-charger fast (+57%) e leggermente più contenuta dei punti di ricarica in AC (+41%). A livello europeo sono 512 mila i punti di ricarica pubblici attivi a giugno 2023: a fine 2022 erano 448mila e si registrava, rispetto all'anno precedente, una crescita del 63% per le infrastrutture fast contro una crescita più contenuta (+28%) di quelle in AC. "Il posizionamento dei Paesi europei (intesa come insieme di EU27) in termini di diffusione dei punti di ricarica ad accesso pubblico e di veicoli elettrici risulta piuttosto disomogeneo, di fatto confermando il posizionamento registratosi nel 2021" si legge in una nota del report. "La Norvegia conferma il suo primato in termini di diffusione della mobilità elettrica, sia per quanto concerne le auto (oltre 13.000 auto elettriche ogni 100.000 abitanti), sia per l'infrastruttura di ricarica ad accesso pubblico (circa 1.400 punti di ricarica ogni 100.000 abitanti). Seguono l'Olanda, che si distingue per la diffusione dell'infrastruttura di ricarica (quasi 700 punti di ricarica ogni 100.000 abitanti) e la Svezia, che si distingue per la diffusione del numero di veicoli elettrici (quasi 5.000 veicoli elettrici ogni 100.000 abitanti)". A livello mondiale, nel 2022, il conto totale ha raggiunto i 2,6 milioni di charging point (+50% rispetto agli 1,7 milioni del 2021), di cui circa 1/3 di tipo fast con potenza superiore ai 22 kW.

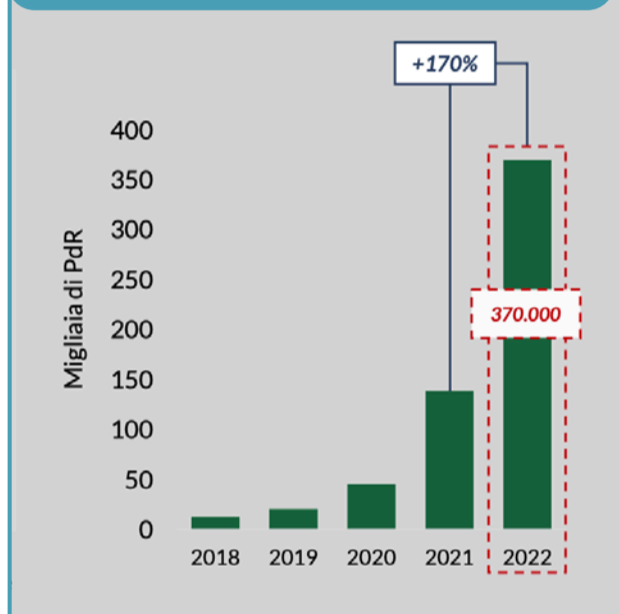
## La ricarica domestica vince sempre

Anche secondo i trend evidenziati dallo Smart Mobility Report l'opportunità di poter effettuare il rifornimento energetico presso la propria abitazione è tra le modalità più utilizzate dagli e-driver. Secondo un sondaggio condotto dal dipartimento Energy & Strategy, il 90% dei possessori di Bev ricaricano presso la propria abitazione. "Questa tendenza è anche coadiuvata dal fatto che, viceversa, la disponibilità di un punto di ricarica privato è un driver per l'acquisto del veicolo stesso" sottolinea una nota. "Il 15% dei rispondenti totali, inoltre, lo fa addirittura in modo esclusivo. In maniera complementare, non sorprende il fatto che solo circa il 15%

### PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO IN ITALIA

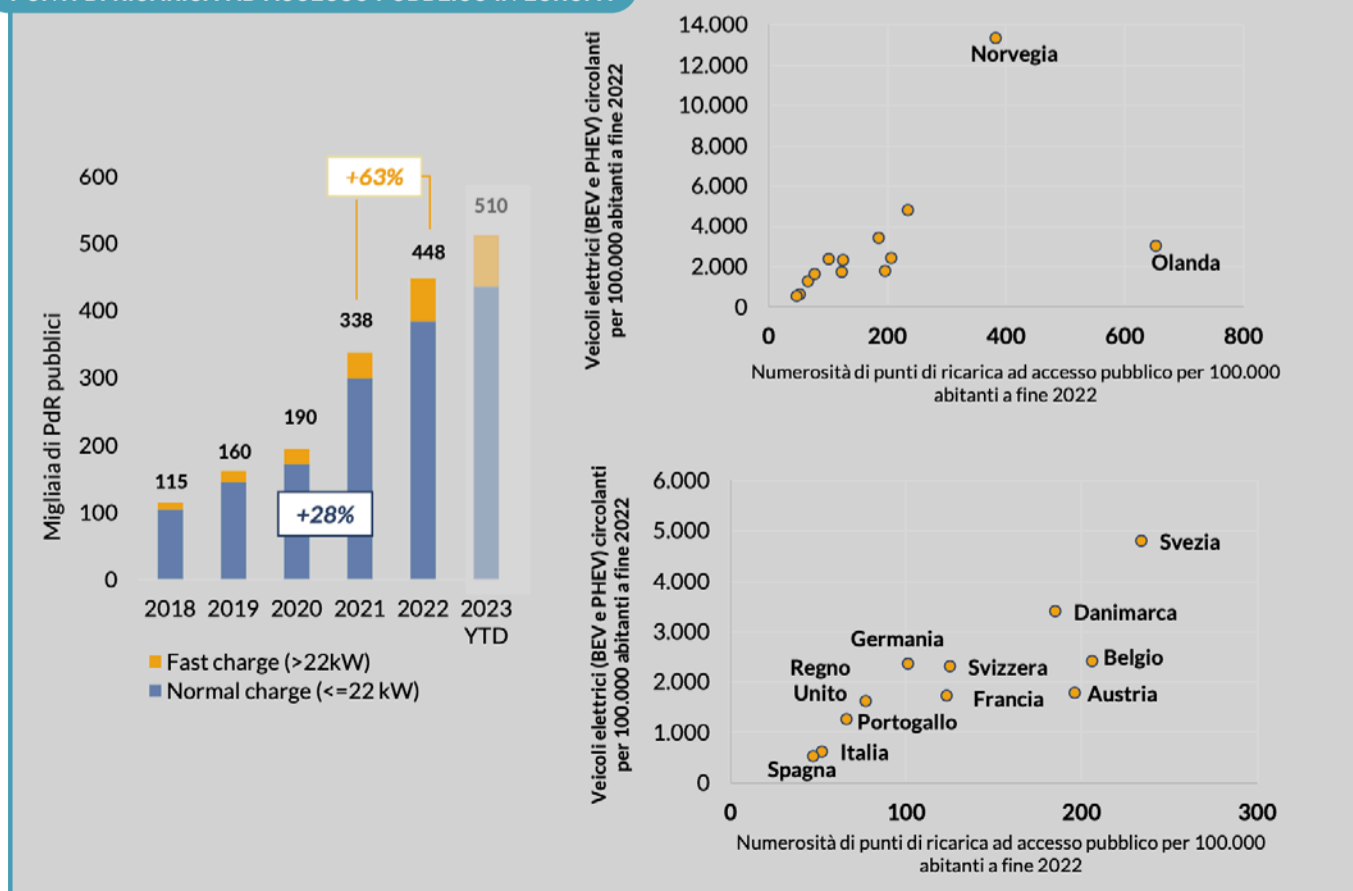


### PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PRIVATO IN ITALIA



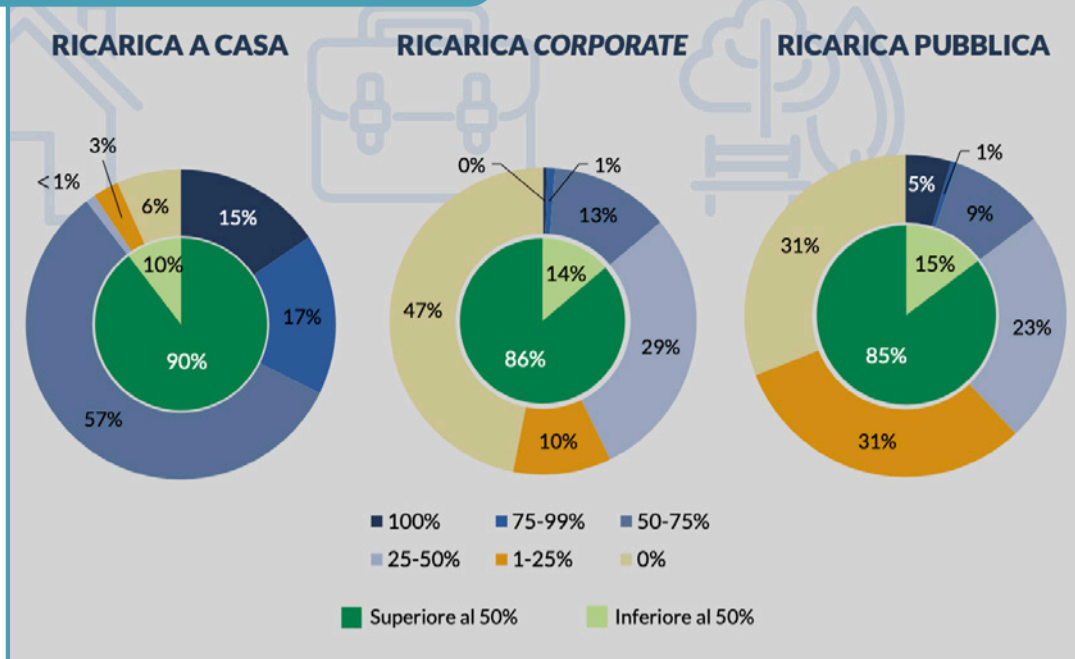
I DATI SULLE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE RILEVATI DALLO SMART MOBILITY REPORT 2023 SONO IN LINEA CON QUELLI PUBBLICATI DA MOTUS-E NEI MESI SCORSI. ANCHE RIGUARDO ALLA RICARICA PRIVATA I NUMERI CONFERMANO IL BOOM DI INSTALLAZIONI TRAINATE DAL SUPERBONUS 110

### PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO IN EUROPA



I GRAFICI RELATIVI ALLA DIFFUSIONE DELLE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE A LIVELLO EUROPEO MOSTRANO UNA CRESCITA IMPORTANTE DEI PUNTI DI RICARICA ANCHE A LIVELLO CONTINENTALE. LA NORVEGIA E OLANDA SONO EVIDENTEMENTE FUORI SCALA PER QUANTO RIGUARDA IL RAPPORTO TRA VEICOLI ELETTRICI (BEV E PHEV) E STAZIONI PUBBLICHE

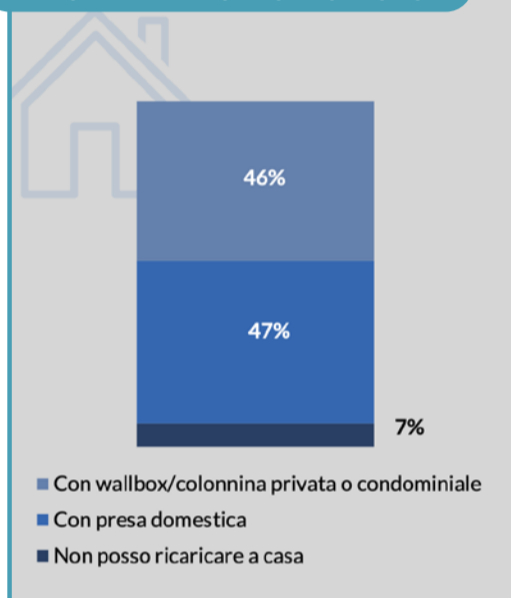
## I LUOGHI PIÙ FREQUENTI DOVE RICARICARE



LA RICARICA DOMESTICA SI CONFERMA UN VERO E PROPRIO MUST PER I POSSESSORI DI UN BEV (VIENE UTILIZZATA DAL 90% DEGLI E-DRIVER). ANCHE L'AZIENDA È UNO DEI LUOGHI DOVE AVVIENE PIÙ DI FREQUENTE: PER L'86% DEL CAMPIONE VALE ALMENO IL 50% DELLE RICARICHE

dei rispondenti afferma di effettuare più del 50% delle proprie ricariche presso un'infrastruttura ad accesso pubblico o corporate". Il dato su cui invece bisognerebbe riflettere sono le modalità con cui la ricarica domestica viene effettuata. Considerando il 100% del campione, il 47% adopera ancora la classica presa Schuko per il proprio veicolo, il 46% una wall box dedicata e il restante 7% di coloro che hanno un Bev non hanno la possibilità di ricaricare presso il proprio domicilio. Se da un lato un utilizzo così diffuso della presa di corrente tradizionale è un vero e proprio campanello d'allarme (oltretutto vietato all'interno dei condomini), vista la pericolosità e i rischi che questo comporta per l'impianto elettrico, il dato sottolinea come per il mercato wall box ci siano ancora margini di crescita importanti. Soprattutto considerando un parco auto che sarà sempre più evoluto e in grado di ricaricare sempre più rapidamente.

## LE MODALITÀ DI RICARICA DOMESTICA



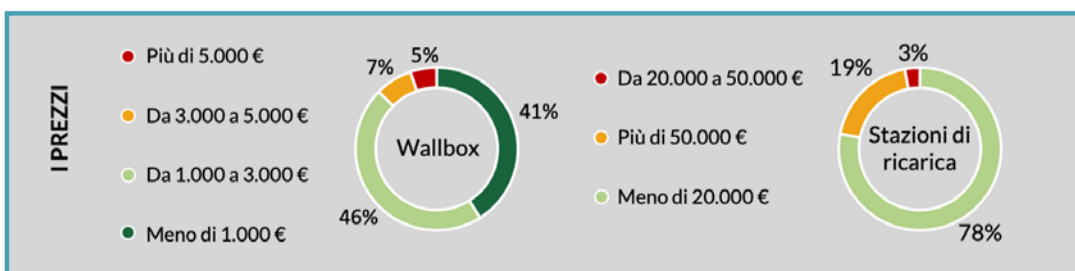
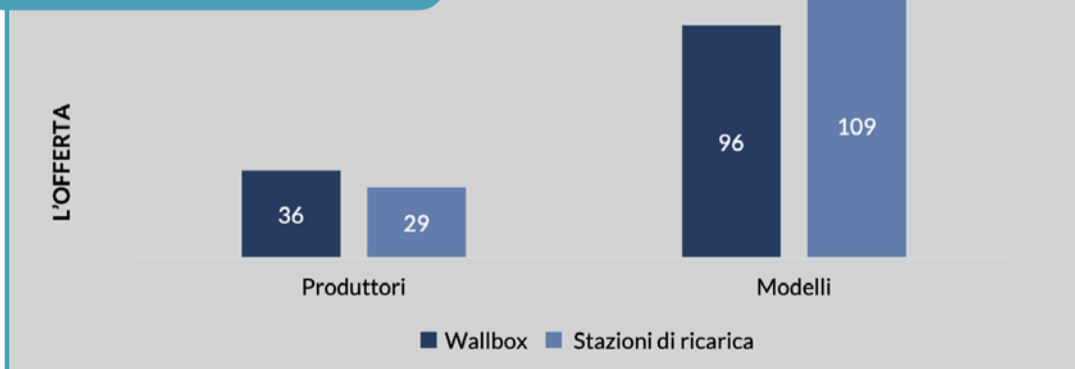
QUESTO GRAFICO EVIDENZIA UN PROBLEMA DA NON SOTTOVALUTARE: IL 47% DELLE RICARICHE DOMESTICHE VIENE EFFETTUATO SENZA UNA WALL BOX DEDICATA, METTENDO QUINDI A RISCHIO L'IMPIANTO ELETTRICO. OLTRETUTTO LA RICARICA IN MODO 2 È VIETATA NEI CONDOMINI

da confrontarsi con un valore medio prossimo ai 2.600 euro per le stazioni operanti solo in AC. La maggior parte delle wall box disponibili per l'acquisto opera solo in corrente alternata (AC), ad eccezione di due modelli specifici: a questo proposito però va sottolineato come l'offerta di mercato sia in rapida evoluzione e già oggi sono diverse le aziende che hanno ampliato la propria gamma introdu-

## L'offerta degli ev-charger

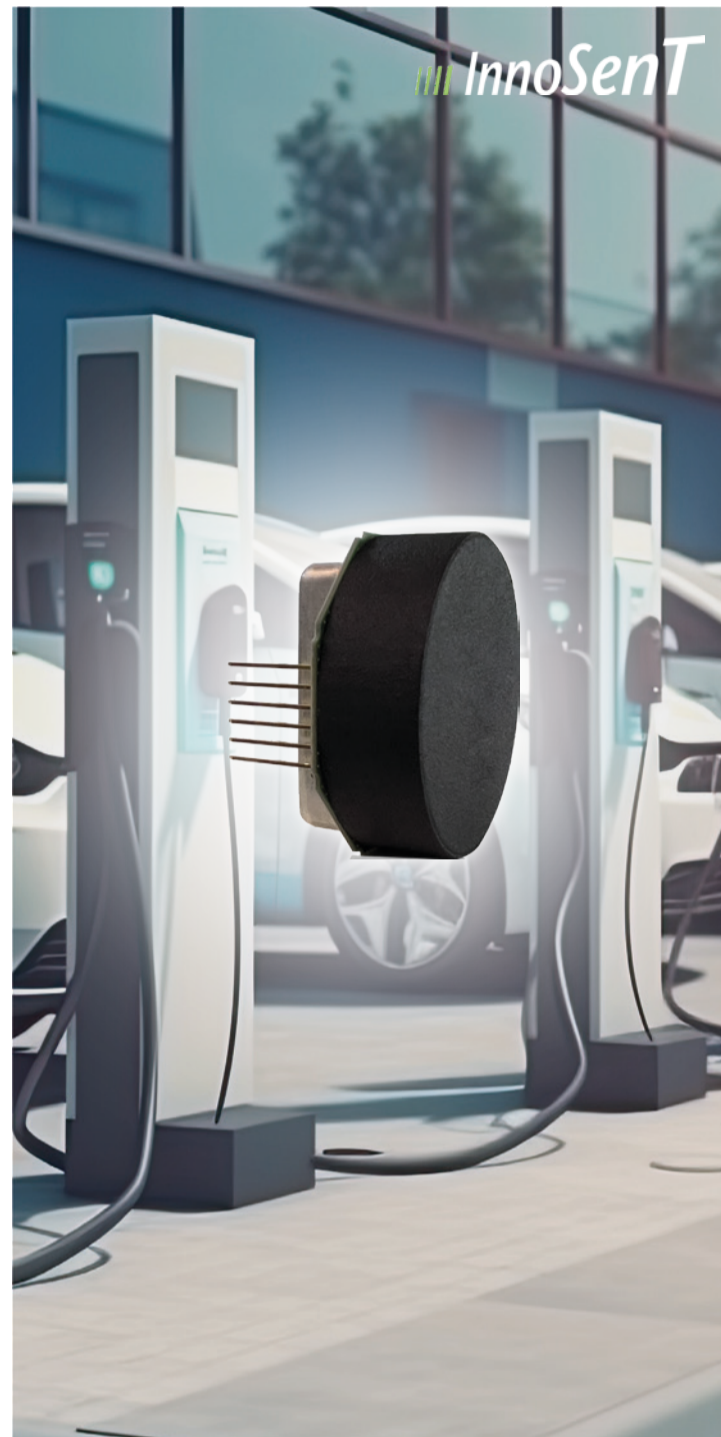
L'offerta di dispositivi per la ricarica in Italia è ampia e variegata. Si contano sul mercato, rispettivamente, 96 di wall box (36 le aziende produttrici) e 109 colonnine (29 produttori). Secondo le rilevazioni effettuate dal report, il costo medio per una wall box è pari a circa 2.300 euro, che scende a 1.600 euro se si considerano solo i dispositivi con singolo connettore. Il prezzo da pagare è mediamente più alto per le stazioni di ricarica, ovvero le colonnine: il costo medio per connettore si attesta a circa 16.500 euro per i dispositivi in DC,

## EV-CHARGER: L'OFFERTA DI MERCATO



I GRAFICI METTONO IN EVIDENZA UN SETTORE FORTEMENTE COMPETITIVO, CON NUMEROSE AZIENDE IMPEGNATE NEL BUSINESS DELL'EV-CHARGING E UN'OFFERTA DI PRODOTTO AMPIA (96 MODELLI DI WALL BOX E 109 COLONNINE).

## SENSORE RADAR DI PRESENZA DETECTION



**CONSYSTEM**  
Your LOCAL PARTNER SPECIALIST

- RILEVA L'EVENTUALE PRESENZA DI UN VEICOLO SU UNO STALLO DI RICARICA AL FINE DI MONITORARNE IL TEMPO DI PERMANENZA E SEGNALARE EVENTUALI VIOLAZIONI
- RILEVA DISTANZA, VELOCITÀ E DIREZIONE DI TARGET STAZIONARI O IN MOVIMENTO FINO A 50 km/h
- FUNZIONA ANCHE IN AMBIENTI CRITICI, AD ALTO VOLUME DI TRAFFICO E IN TUTTE LE CONDIZIONI METEO

**DISTRIBUTORE SPECIALIZZATO IN COMPONENTI ELETTRONICI PER EV-CHARGER**

**CONSYSTEM**

Your LOCAL PARTNER SPECIALIST

[WWW.CONSYSTEM.IT](http://WWW.CONSYSTEM.IT)

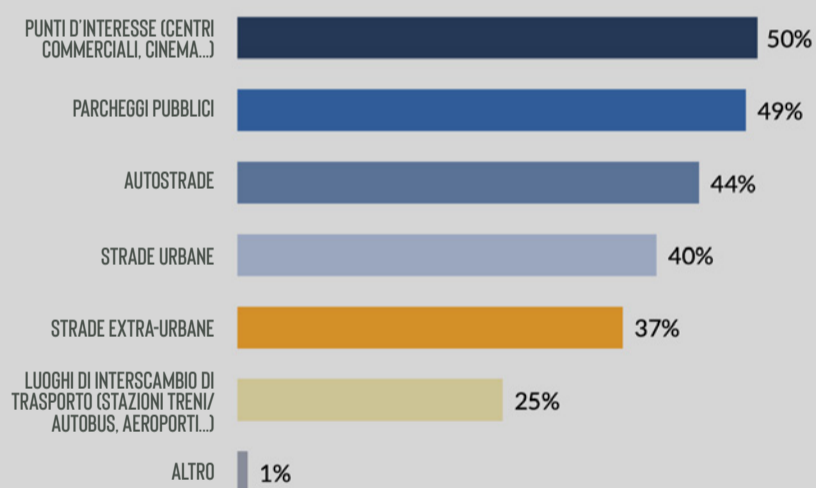
cendo sistemi di ricarica in DC a bassa potenza. La distribuzione dei modelli è equamente ripartita tra quelli dotati di una potenza per connettore pari a 22 kW e quelli con una potenza inferiore: quasi la totalità dell'offerta wall box prevede infatti la possibilità di scegliere il medesimo modello con diversi tagli di potenza. Nel mercato delle colonnine si registra un maggiore interesse verso prodotti multi-presa (generalmente due o tre connettori per impianto) e operanti a potenze di ricarica più elevate per far fronte alle esigenze di un impiego prettamente pubblico o semipubblico. Ne consegue una maggiore penetrazione nell'offerta di impianti abilitati alla ricarica in DC, attualmente disponibile nel 60% dei modelli. La potenza media delle stazioni di ricarica in vendita è pari a 80 kW, che sale a 120kW se si escludono le stazioni operanti solo in AC.

### Cosa frena la ricarica pubblica?

Il 36% di coloro i quali non utilizzano l'infrastruttura di ricarica ad accesso pubblico conferma come motivazione principale l'insufficiente capillarità delle colonnine sul territorio. Il 33% considera invece il prezzo di ricarica troppo elevato rispetto al proprio budget. Il 24% ritiene il tempo di ricarica non compatibile con le proprie esigenze di spostamento.

La complessità d'uso, che include circostanze come l'autenticazione o il pagamento, insieme a vincoli sulla modalità di pagamento, costituiscono invece il 17% delle motivazioni che allontanano da questa

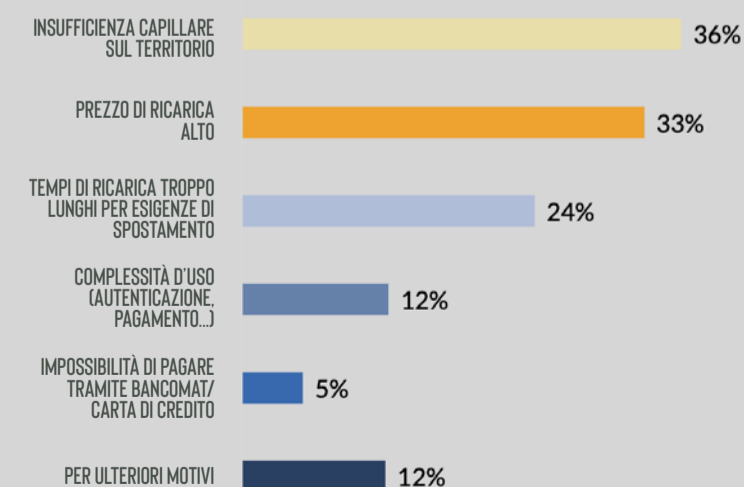
### LE AREE IN CUI SI AUSPICA UNA MAGGIOR DIFFUSIONE DELLA IDR



NOTA: PIÙ RISPOSTE AMMISSIBILI

COME PIÙ VOLTE RIBADITO, LA POSSIBILITÀ DI RICARICARE L'AUTO IN LUOGHI ADIACENTI A PUNTI DI INTERESSE È TRA LE ESIGENZE PIÙ SENTITE DAGLI E-DRIVER: QUESTO INFATTI CONSENTE DI OTTIMIZZARE IL TEMPO IMPIEGATO PER IL RIFORNIMENTO ENERGETICO

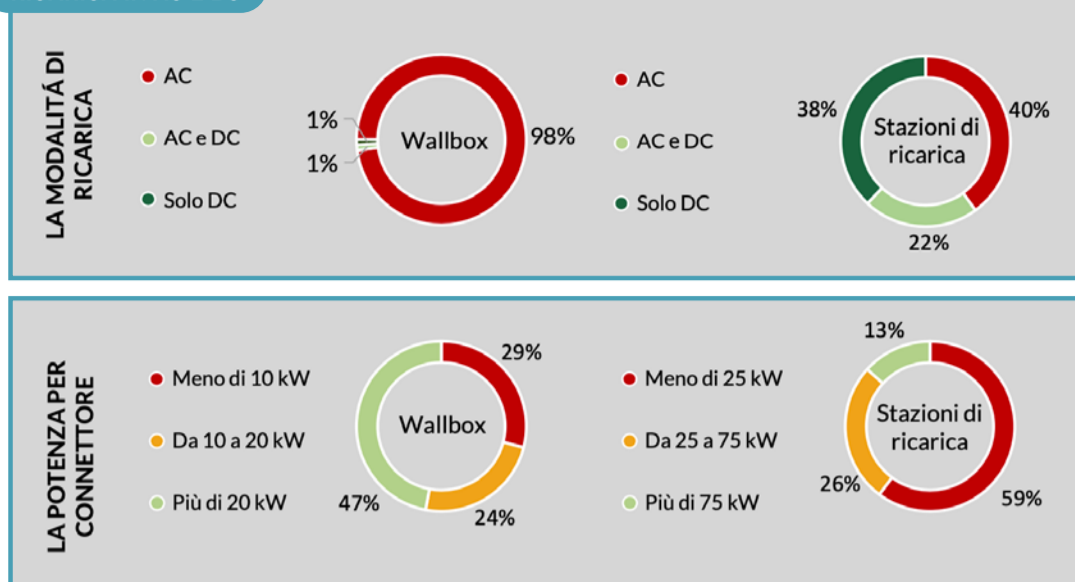
### LE BARRIERE ALL'UTILIZZO DELLA IDR PUBBLICA



NOTA: PIÙ RISPOSTE AMMISSIBILI

NONOSTANTE I NUMERI RELATIVI ALLA RICARICA PUBBLICA SEGNINO UNA CRESCITA IMPORTANTE ANCHE IN ITALIA, LA CAPILLARITÀ, SOPRATTUTTO LEGATA A UNA DISTRIBUZIONE PIÙ EQUA SUL TERRITORIO, RIMANE UNO DEGLI ASPETTI DA MIGLIORARE.

### RICARICA IN AC E DC



IL PRIMO GRAFICO EVIDENZIA UNA QUASI TOTALITÀ DELLE WALL BOX IN AC, ANCHE SE IL MERCATO STA EVOLVENDO MOLTO RAPIDAMENTE OFFRENDO ANCHE SOLUZIONI IN DC. QUASI IL 60% DELLE COLONNINE HA UNA POTENZA MEDIA INFERIORE AI 25 kW PER CONNETTORE

tipologia di rifornimento. Anche a questo proposito vanno fatte alcune considerazioni indispensabili per avere un'immagine più aggiornata della situazione. La rapida crescita delle infrastrutture ad accesso pubblico, soprattutto sulla rete autostradale (nonostante alcune zone del Sud Italia ancora carenti) sta influenzando positivamente sulle abitudini degli e-driver, scongiurando la cosiddetta "rage anxiety" e consentendo di percorrere anche lunghe tratte senza particolari problemi. Inoltre, riguardo alla complessità d'uso, va citata la sempre più allargata implementazione della tecnologia Plug&Charge (alcuni Cpo come Ewiva oppure Free To X lo supportano già su tutto il network), che consente di ricaricare il proprio veicolo (a patto che sia compatibile) senza l'utilizzo di app o altri strumenti di pagamento.

I possessori di BEV rispondendo al sondaggio hanno anche identificato alcune aree chiave che, per le peculiarità che le caratterizzano (permanenza media dell'utenza, collocazione geografica, assiduità con cui sono frequentate), si prestano particolarmente all'installazione di nuovi punti di ricarica futuri. I POI (Point of Interest) e i parcheggi pubblici sono citati, ciascuno, da circa la metà dei rispondenti. Seguono le autostrade, auspicabili come aree con una maggiore diffusione delle infrastrutture dal 44% delle persone, le strade urbane ed extraurbane (dal 40% e dal 37%, rispettivamente) e i luoghi di interscambio di trasporto (25%).

### Ricarica più cara, soprattutto nel pay per use

Per la ricarica dei veicoli elettrici, lo Smart Mobility Report ha individuato due tipologie principali di fruizione: in "abbonamento", che consiste nella fornitura di una quantità massima predeterminata di energia in un determinato arco temporale ad un prezzo fisso; e "pay-per-use", che consiste nella fornitura di una quantità non predeterminata di energia ad un determinato prezzo (euro al kWh). La tabella riporta la variazione dei prezzi (sia per gli

abbonamenti sia per il "pay-per-use") tra il 2021 e il 2023. Si può notare un forte incremento soprattutto nella modalità di ricarica "pay-per-use", che è aumentata fino al 50% in più rispetto alle tariffe del 2021.

D'altro canto, è necessario evidenziare come il prezzo dell'energia all'ingrosso (è stato considerato il PUN medio tra il 2021 e i primi mesi del 2023) sia cresciuto addirittura del 120% nello stesso periodo, a testimoniare come gli aumenti delle tariffe, fortunatamente, non siano stati proporzionali.

Relativamente alla ricarica in AC, è emerso come la maggior parte dei Paesi, inclusa l'Italia e gli altri Stati principali, abbiano un prezzo medio tra gli 0,3 e 0,5 €/kWh. Per quanto riguarda invece la ricarica in DC, l'Italia si pone nel cluster intermedio (prezzi tra gli 0,5 e 0,7 euro al kWh), registrando prezzi più alti rispetto ad altri Paesi come Spagna, Francia e Regno Unito.

### Crescono i charging point, ma calano le immatricolazioni

Riguardo alla ricarica privata, che ha registrato punti di ricarica più che raddoppiati rispetto all'anno precedente, il report imputa la crescita soprattutto all'effetto Superbonus 110 e non all'andamento delle immatricolazioni delle passenger car che, al contrario, è risultato in controtendenza.

A fronte di un incremento sostanziale delle infrastrutture di ricarica, l'Italia ha infatti registrato un freno nelle immatricolazioni di auto elettriche: nel 2022 sono state immatricolate poco meno di 120mila unità, in calo del -15% rispetto alle quasi 140mila del 2021 e pari all'8,8% del totale immatricolato (nel 2021 la quota era del 9,3%). Il dato è in netta controtendenza rispetto ai trend europei, come si legge nel report: "In Europa il numero complessivo di passenger car BEV e PHEV è aumentato con un tasso di crescita medio annuale del 70% dal 2018 al 2022. Tale aumento ha riguardato anche la rilevanza delle immatricolazioni elettriche

### IL COSTO MEDIO DELLA RICARICA

		Prezzi 2021 [€/kWh]	Prezzi 2023 [€/kWh]	Δ 21-23 (%)
Abbonamento	«Small»	0,35 - 0,50	0,40 - 0,60	+30%
	«Medium»	0,30 - 0,45	0,35 - 0,65	+30%
	«Large»	0,30 - 0,40	0,35 - 0,40	+5%
Pay-per-use	«Normal»	0,35 - 0,45	0,55 - 0,80	+45-50%
	«Fast»	0,50 - 0,75	0,70 - 0,90	+45-50%
	«Ultra-fast»	n.a.	0,80 - 0,99	n.a.
Prezzo elettricità	PUN*	0,125	0,273	+120%

(\*) Nota: Ai fini dell'analisi è stato considerato il PUN medio del 2022 e 2023 (fino ad aprile) rispetto a quello del 2021.

NEL CORSO DEGLI ULTIMI DUE ANNI LE TARIFFE PER LA RICARICA PUBBLICA HANNO SUBITO DEGLI AUMENTI SIGNIFICATIVI, SOPRATTUTTO NELL'AMBITO DEI PIANI A CONSUMO, DOVE, IN 24 MESI, SI REGISTRA UN INCREMENTO DEL 45-50%.

# I PROTAGONISTI

Durante la presentazione dello Smart Mobility Report 2023, avvenuta lo scorso 27 settembre presso la sede del Politecnico di Milano, diversi player del settore hanno preso parte ad altrettante tavole rotonde organizzate dalla divisione Energy & Strategy del Politecnico di Milano.



FEDERICO CALENO, HEAD OF ENEL X WAY ITALIA; ALESSANDRO VIGILANTI, CEO DI GASGAS; MASSIMO MINIGHINI, RESPONSABILE BUSINESS & PRODUCT DEVELOPMENT DI NEDGY E PAOLO MARTINI, CEO DI BE CHARGE E HEAD OF E-MOBILITY RECHARGE SOLUTIONS DI PLINTUDE.



DAVIDE DOTTI, BUSINESS INNOVATION DIRECTOR - STRATEGY, CORPORATE DEVELOPMENT & INNOVATION DIVISION DI EDISON; STEFANO CATOLINO, HEAD OF E-MOBILITY DI FREE TO X; GIANPIERO CASCONI, CEO DI SAMSO E STEFANO MANES, BUSINESS MANAGER B2SM-B2CONDO & E-MOBILITY DI E.ON

su quelle totali: la percentuale è infatti passata dal 2,5% nel 2018 al 22,9% nel 2022 (trend destinato a confermarsi nel 2023). Nel 2022 i Paesi che hanno registrato il numero maggiore di immatricolazioni di passenger car elettriche sono stati Germania (oltre 820.000 unità), Regno Unito (quasi 370.000 unità) e Francia (quasi 330.000 unità). I Paesi in cui nel 2022 è stata rilevata una maggiore percentuale di passenger car elettriche sono stati Norvegia (quasi il 90% delle nuove immatricolazioni sono elettriche), Svezia (56%) e Danimarca (39%).

Si evince così che il dato italiano, di poco inferiore al 9%, è sensibilmente al di sotto della media europea. Come invertire questo trend? Il primo passo è senza dubbio una revisione profonda ma anche veloce dei contributi sull'acquisto di vetture a zero emissioni, come sottolineato anche in una nota dello report:

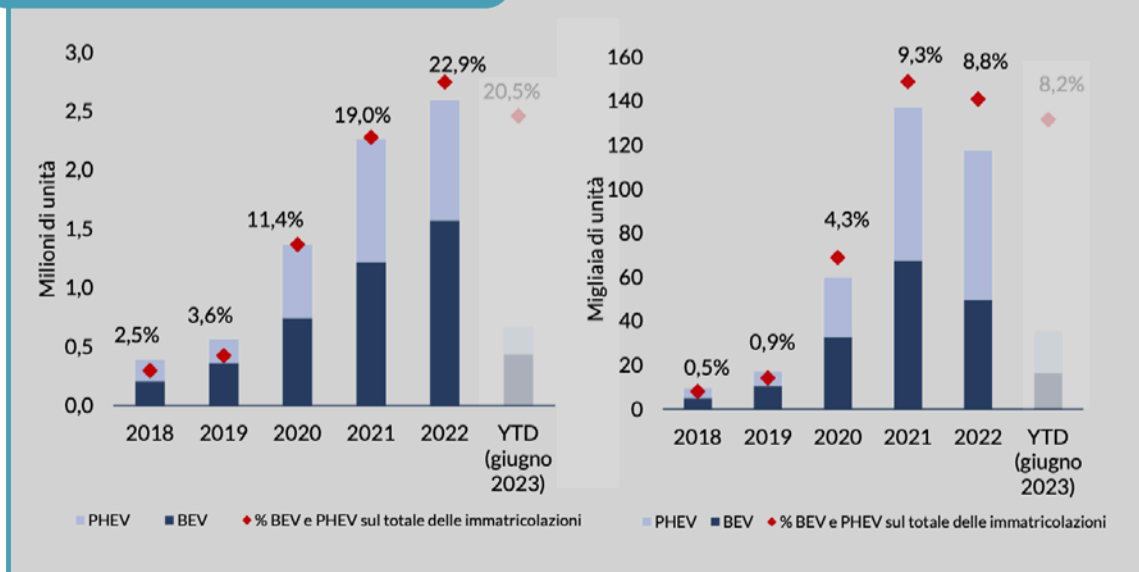
"Il tema della mobilità elettrica (e "sostenibile" in generale) è sempre più al centro del dibattito legato alla transizione energetica, sia dal punto di vista politico sia degli operatori industriali. La diffusione delle auto elettriche continua a crescere in maniera molto accentuata a livello internazionale, mostrandosi nuovamente in grado di assorbire i contraccol-

pi legati a perturbazioni "drammatiche" di contesto (oggi la guerra russo-ucraina, ieri il Covid-19) e confermando - talvolta anche superando - i piani di sviluppo degli operatori.

Analizzando le prospettive di mercato attese dal punto di vista degli operatori, esse sono in linea o addirittura più "ottimiste" rispetto all'anno precedente. Questa evidenza conferma che gli operatori hanno puntato e puntano forte su questo trend. Il punto di caduta su cui il Paese atterrerà nei prossimi anni dipenderà in primis dalla capacità del policy maker (comunitario e nazionale) di disegnare un contesto normativo favorevole e dal contributo degli acquirenti di veicoli elettrici, i quali dovranno cambiare le loro abitudini di utilizzo di un veicolo". Oltre a questo avranno un ruolo fondamentale un'informazione corretta e non distorta dalle numerose fake news che ancora contribuiscono a raffreddare l'interesse dei consumatori verso i Bev, una direzione politica univoca e in linea con i target europei e un'ulteriore accelerazione dell'industria automotive che consenta di migliorare le performance in termini di autonomia ma anche, e soprattutto, di rendere i prezzi delle vetture più abbordabili.

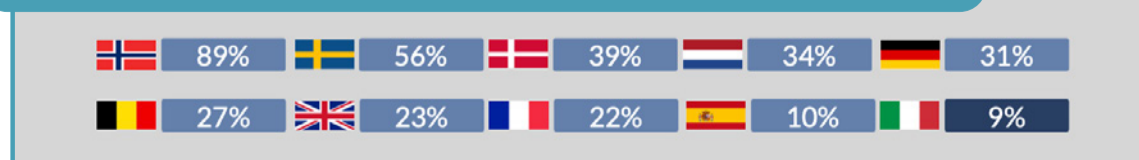


## IMMATRICOLAZIONI BEV EUROPA VS ITALIA



IL GRAFICO DI SINISTRA MOSTRA LA CRESCITA DELLE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO ELETTRICHE A LIVELLO EUROPEO, CON UN MARKET SHARE DEL 20,5% A GIUGNO 2023. L'ITALIA È IN CONTROTENDENZA, CON UN MARKET SHARE DELL'8% E MENO DI 40MILA UNITÀ IMMATRICOLATE NEL PRIMO SEMESTRE

## MARKER SHARE PASSENGER CAR ELETTRICE SUL TOTALE DELLE IMMATRICOLAZIONI



# Dazebox Home

daze.eu

# Free To X porta la ricarica ad alta potenza a Milano Malpensa

IL CPO HA INAUGURATO UNA NUOVA INFRASTRUTTURA DI RICARICA PRESSO IL TERMINAL 1 DELL'AEROPORTO MILANESE. UN HUB STRATEGICO PER ASSICURARE IL RIFORNIMENTO ENERGETICO IN TEMPI BREVI AI VEICOLI CHE RAGGIUNGONO O CHE ABBANDONANO L'AREA PARTENZE GRAZIE A 3 COLONNINE ULTRAFASST DA 300 KW E A UNA STAZIONE MULTISTANDARD

**F**ree To X ha attivato l'infrastruttura di ricarica presso l'aeroporto di Milano Malpensa Prime, ovvero presso l'area Partenze del Terminal 1 situato presso il Comune di Somma Lombardo in provincia di Varese. Dopo l'apertura dell'hub di Milano Linate, avvenuta nel settembre dello scorso anno - una delle più grandi stazioni di ricarica ultrafast presenti presso un aeroporto nazionale, con 5 colonnine Hpc alimentate al 100% da energia proveniente da fonti rinnovabili - Free To X ha portato la ricarica ultrafast presso uno degli scali aeroportuali più strategici e frequentati a livello regionale. L'aeroporto di Malpensa Terminal 1 infatti è dedicato a clientela business e leisure su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, con aree destinate a vettori di linea e charter. All'interno della struttura sono attivi diversi operatori di servizi di autonoleggio, più di 74 negozi su una superficie di oltre 7mila mq e un'ampia area dedicata alla ristorazione che si sviluppa su oltre 5mila mq. L'hub attivato da Free To X è ubicato presso l'area di transito adibita alle partenze ed è quindi a disposizione anche del traffico in transito (quindi non solo per coloro che prevedono una sosta o l'ingresso agli imbarchi dell'aeroporto). Free To X ha realizzato un'infrastruttura di ricarica provvista di 4 colonnine di cui 3 ultrafast (con potenza di erogazione fino a 300kW). La Superfast Charging Station all'Aeroporto di Milano Malpensa consente di caricare 7 veicoli contemporaneamente grazie a 3 colonnine HYC300 - ciascuna dotata di due connettori CCS2 capaci di erogare fino a 300kW di potenza in DC - oltre a una colonnina dotata di connettori CCS2 e CHAde-

MO per una ricarica in DC fino a 64KW, a cui si somma anche una presa di Tipo 2 per la ricarica in AC fino a 22kW: in questo modo la stazione garantisce la piena compatibilità con tutte le tipologie di veicoli in circolazione. Per le stazioni ad alta potenza Free To X ha impiegato, come di consueto, gli Hypercharger 300 prodotti dalla altoatesina Alpitronic, mentre la colonnina multistandard è una Cappuccino&Charge prodotta da EvTec. I charging point Hpc consentono di rifornire le auto elettriche di ultima generazione in 15/20 minuti, sono operativi 24 ore su 24 e accettano tutte le forme di pagamento con i principali Mobility Service Provider oltre a supportare la tecnologia Plug&Charge: uno step significativo nella direzione di rendere l'operazione di ricarica sempre più semplice e intuitiva visto che, grazie a questo update delle stazioni, è possibile ricaricare il proprio veicolo senza l'utilizzo di app o tessere. Grazie al Plug&Charge infatti, una volta raggiunta la stazione di ricarica Hpc, è sufficiente staccare il connettore dalla colonnina e collegarlo al veicolo (purché compatibile con lo standard): l'ev-charger riconosce in pochi secondi la vettura e avvia in autonomia la ricarica. Per terminare l'operazione, invece, è sufficiente premere il pulsante stop sulla colonnina, staccare il connettore dall'auto, riporlo nell'apposita sede e ripartire. Le colonnine Free To X supportano anche il pagamento tramite Rfid card, garantendo l'interoperabilità con alcuni dei principali Emsp a livello italiano ed europeo, oltre a prevedere la possibilità di pagare la ricarica anche tramite Pos, abilitato ai circuiti più diffusi di bancomat e carte di credito. La realizzazione delle stazioni di ricarica di Milano Malpensa - affidata a Free to X, a mezzo



procedura competitiva indetta da SEA (società di gestione degli scali di Milano Linate e Malpensa - presso gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa), vede la società del Gruppo Autostrade per l'Italia nel ruolo di Charge Point Operator delle stazioni e Atlante, società del Gruppo Nhoa, partner per la realizzazione e gestione dei servizi di energy management. Oltre alla presenza di due infrastrutture di ricarica ultraveloce presso i principali aeroporti della Lombardia, ovvero Milano Linate e Milano Malpensa Prime, Free To X vanta il più esteso network di ricarica ultrafast sulla rete autostradale italiana gestita da Aspi. Al momento sono attive più di 75 stazioni sparse su tutto il territorio nazionale con cui il Cpo copre circa 3mila km di autostrada. L'obiettivo è quello di raggiungere le 100 stazioni attive entro fine anno, assicurando un'interdistanza media di circa 60km tra ogni stazione di servizio (obiettivo che Free To X ha già raggiunto su diverse tratte) con ben 2 anni di anticipo rispetto ai target previsti dal piano AFIR.



*La Superfast Charging Station di Free To X situata a Milano Malpensa consente di ricaricare fino a 7 veicoli contemporaneamente grazie a 3 colonnine HYC 300 Alpitronic e a una colonnina Cappuccino&Charge EvTec*



## L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

**Progetto:** Free To X (in collaborazione con Atlante)

**Ev charger utilizzati:**  
3 colonnine HYC Alpitronic da 300 kW; 1 Capuccino&Cahrce di EvTec da 64 kW

**Punti di ricarica disponibili:** 7

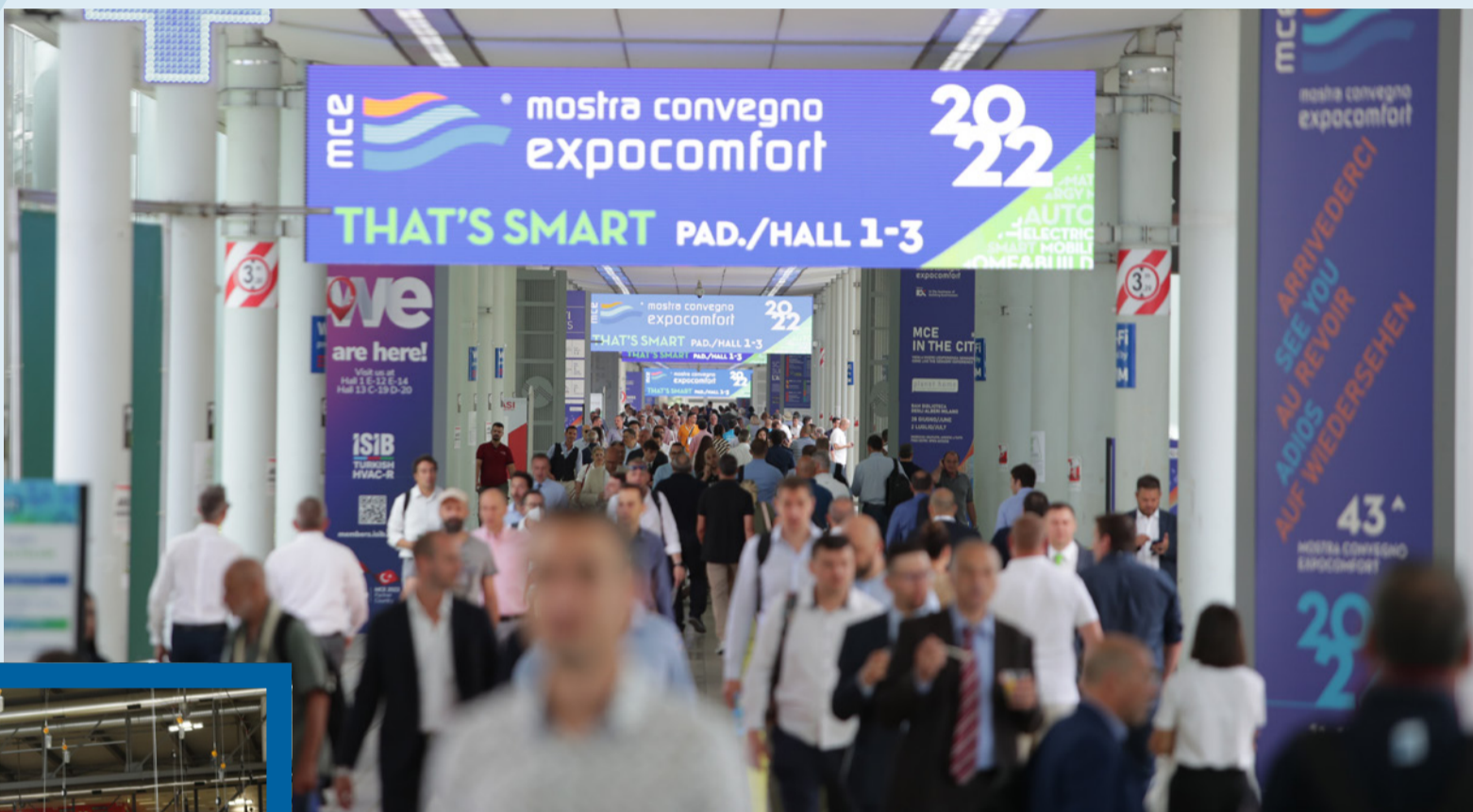


LA STAZIONE DI RICARICA ATTIVATA A MILANO MALPENSA È UNA DELLE PIÙ STRATEGICHE TRA QUELLE INAUGURATE DAL CPO AL DI FUORI DELLE TRATTE AUTOSTRADALI. È INFATTI DESTINATA A INTERCETTARE TUTTO IL TRAFFICO DI AUTO ELETTRICHE IN AEROPORTO, CONSENTENDO LA RICARICA ANCHE AGLI UTENTI DI PASSAGGIO, NON DIRETTI AGLI IMBARCHI.



# COLONNINE ELETTRICHE IN CONDOMINIO: OBBLIGHI E DISCIPLINA

DA MCE UN'ANALISI DELLE DIVERSE CASISTICHE RELATIVE ALL'INSTALLAZIONE DI INFRASTRUTTURE DI RICARICA ALL'INTERNO DEI CONDOMINI. UNA RICHIESTA PER LA QUALE NEI MESI E NEGLI ANNI A VENIRE, SI PREVEDE UN INCREMENTO IMPORTANTE E CHE ANDRÀ GESTITA VALUTANDO LE SOLUZIONI PIÙ ADATTE



LA NUOVA EDIZIONE DI MCE - MOSTRA CONVEGNO EXPOCOMFORT. EVENTO GIUNTO AL 43ESIMO APPUNTAMENTO. SI TERRÀ DAL 12 AL 15 MARZO 2024 PRESSO FIERA MILANO

Con l'approvazione del taglio delle emissioni di CO2 per automobili e veicoli commerciali leggeri da parte del Parlamento Europeo, è probabile che presto molti condomini saranno chiamati sia a deliberare sull'installazione delle colonnine di ricarica sia a regolamentarne l'uso e la collocazione interna, nel caso di installazione su parti comuni. Si assisterà sempre più a dinamiche alimentate dalle richieste di chi ha acquistato un mezzo elettrico e che vedranno l'amministratore condominiale chiamato a gestire le richieste e far valutare le soluzioni più idonee. A raccontarci gli scenari, la professoressa del Politecnico di Milano Annalisa Galante, Coordinatrice scientifica di That's Smart, l'area di MCE - Mostra Convegno Expocomfort dedicata alle soluzioni per l'efficiamento energetico declinato in tutti gli ambiti abitativi, che si articolerà nel programma di appuntamenti della 43ª edizione, a Fiera Milano dal 12 al 15 marzo 2024. L'installazione di infrastrutture di ricarica nei condomini è stata oggetto del d.lgs. 257/2016 che ha regolamentato la predisposizione all'installazione di infrastrutture di ricarica solamente per i condomini di nuova costruzione (o sottoposti a una ristrutturazione edilizia importante). Nei condomini esistenti, la procedura dipende dallo specifico luogo presso

cui la si intende installare. Di seguito vengono analizzate le casistiche più comuni.

## Caso 1 - In proprietà privata

Il condòmino che intende installare una wall box nel garage di proprietà privata, ne dà comunicazione all'amministratore indicando il contenuto specifico e le modalità di esecuzione degli interventi (comunque a sue spese), qualora si rendessero necessarie eventuali modificazioni delle parti comuni, per esempio una traccia nel corsello dei box che andrà poi ripristinata. L'assemblea può prescrivere, con la maggioranza di cui al quinto comma dell'art. 1136 (maggioranza degli intervenuti e almeno i 2/3 del valore dell'edificio), adeguate modalità alternative di esecuzione o imporre cautele a salvaguardia della stabilità, della sicurezza o del decoro architettonico dell'edificio. Si sconsiglia vivamente di allacciare la wall box al contatore condominiale esistente, in rispetto all'articolo 1102 del codice civile che prevede il parimenti uso delle parti comuni da parte di tutti, nell'impossibilità di garantire a tutti i condòmini l'allacciamento futuro, data la potenza limitata del contatore.

## Caso 2a - Parcheggio su parti comuni del condominio (con posti sufficienti per tutti i condòmini)

Questo caso prende in considerazione la collocazione della sola stazione di ricarica, senza che si renda necessario regolare o organizzare la sosta del veicolo che deve rifornirsi, ossia i parcheggi presenti in condominio sono sufficienti a soddisfare le esigenze di tutti. Il o i condòmini interessati dovranno sottoporre all'Assemblea condominiale la richiesta di installazione della stazione di ricarica, che dovrà deliberare in riferimento alla concessione a loro favore di detta facoltà con la maggioranza prevista dall'art. 1136 C.C. comma 2 (500 millesimi e maggioranza degli intervenuti).

La delibera di autorizzazione implicitamente prevede la facoltà di utilizzo dell'impianto da parte degli altri condòmini che vogliono aderire in un secondo tempo partecipando alla spesa.

## Caso 2b - Park su parti comuni del condominio non destinate a parcheggio

Nel caso in cui l'assemblea deliberasse di destinare una parte dell'area comune a parcheggio e in questo un'area per la stazione di ricarica (completa magari anche di una tettoia fotovoltaica) si fa riferimento all'Art. 1120 c.c. 2 comma "I condòmini, con la maggioranza indicata dal secondo comma dell'articolo 1136 (maggioranza degli intervenuti e almeno 500 millesimi), possono disporre le innovazioni che, nel rispetto della normativa di settore, hanno ad oggetto: [...] 2) le opere e gli interventi previsti per eliminare le barriere architettoniche, per il contenimento del consumo energetico degli edifici e per realizzare parcheggi destinati a servizio delle unità immobiliari o dell'edificio". Nel caso in cui la parte di cortile non sia idonea a garantire il simultaneo godimento, l'assemblea dovrà regolamentare l'utilizzazione del parcheggio nel rispetto del principio l'art. 1102 cc, stabilendo un uso turnario - frazionato - promiscuo. In presenza di turnazione, il condòmino che ne beneficia deve avere l'esclusività del potere di disposizione della cosa senza interferenza degli altri condòmini, compresi i possessori di auto elettriche.

Essendo l'infrastruttura di ricarica utilizzata solamente dai condòmini in possesso di un'auto elettrica, di fatto si viene a creare un parcheggio «de facto» dedicato, rischiando di sollevare dissidi tra i condòmini. Per questo deve essere sempre rispettato il principio del «pari uso» e il parcheggio antistante le stazioni di ricarica non potrà essere, in ogni caso, utilizzata in via esclusiva. In sostanza, in condominio, il diritto a ricaricare è subordinato al diritto all'uso da parte di tutti.

# CARLO GAVAZZI RACCOGLIE LA SFIDA DEL MERCATO DELL'EV CHARGING CON IL NUOVO CONTATORE DCT1

UNA SOLUZIONE AFFIDABILE E PRECISA PER LA MISURAZIONE DEDICATA AI SISTEMI DI RICARICA FAST E ULTRAFAST


Con più di 90 anni di esperienza nell'automazione, Carlo Gavazzi si rivolge ai produttori di postazioni per la ricarica di veicoli elettrici alla continua ricerca di soluzioni affidabili e precise per la misurazione delle diverse variabili. Il prossimo futuro delle colonnine è indirizzato verso i sistemi di ricarica fast ed ultrafast, che permettono di ricaricare completamente l'auto in meno di quindici minuti, garantendo la massima precisione nella misurazione e nel relativo addebito. Per rispondere a questa richiesta, Carlo Gavazzi ha sviluppato un prodotto innovativo, il contatore di energia DCT1, che assicura la massima affidabilità e sicurezza nei sistemi in corrente continua, dedicato proprio alle colonnine di ricarica fast ed ultrafast. Il contatore DCT1 può essere utilizzato in tutti i tipi di colonnine: pubblici, semipubblici e commerciali, anche

di grandi dimensioni, ed offre una serie di funzioni avanzate:

- » Montaggio semplice e flessibile, con sistema antimanomissione integrato
- » Misurazione accurata e ad ampio spettro, con una capacità di misura fino a 1000 V e correnti fino a 600 A
- » Firma digitale dei dati trasmessi, per assicurare l'autenticità delle informazioni
- » Compensazione delle perdite del cavo, consentendo di misurare soltanto l'energia effettivamente erogata all'auto
- » Conformità Eichrecht

DCT1 garantisce i migliori standard in termini di sicurezza e precisione, mettendo a disposizione le competenze di Carlo Gavazzi nel campo della misurazione energetica, ampliando la propria gamma di strumenti di misura, sia per corrente continua che per corrente alternata. La vasta gamma di componenti rivolti alle colonnine di

ricarica elettrica, che va dai sensori agli alimentatori, dai relè allo stato solido ai sistemi di controllo e gestione dei carichi, rende Carlo Gavazzi il partner ideale per la gestione a tutto campo delle sfide presenti e future di questo mercato. Carlo Gavazzi Automation è un gruppo internazionale attivo nella progettazione, produzione e commercializzazione di apparecchiature elettroniche rivolte ai mercati globali di Industrial e Building Automation.

Per ulteriori informazioni visita il nostro sito [www.gavazziautomation.com](http://www.gavazziautomation.com). Carlo Gavazzi sarà presente alla prima edizione di E-Charge, presso il padiglione 16, stand D20. Nella giornata di venerdì 17 sarà possibile partecipare ad un workshop sul tema, dal titolo: "La misura dell'energia nella ricarica elettrica: Eichrecht, MID, o altro?" 



DCT1 - CONTATORE DI ENERGIA PER SISTEMI IN CORRENTE CONTINUA



SISTEMI DI GESTIONE ENERGETICA PER LA RICARICA OTTIMIZZATA

**CARLO GAVAZZI**

*Energy to Components!*



**DCT1**

Contatore di energia per sistemi in corrente continua



Dal 16 al 17 Novembre 2023 saremo presenti alla prima edizione di

**E CHARGE**  
2023

**Padiglione 16 Stand D20**

# DISPLAY TRANSFLETTIVI: LA "BRILLANTE" SOLUZIONE PER LE STAZIONI DI RICARICA

L'ERA DELL'ELETTRICO È QUI. LA NECESSITÀ DI STAZIONI DI RICARICA USER-FRIENDLY AD ALTA EFFICIENZA ENERGETICA È PIÙ PRESSANTE CHE MAI. IN QUESTO CONTESTO, LA SCELTA DELLO SCHERMO SU CUI VISUALIZZARE INFORMAZIONI E CONTENUTI MULTIMEDIALI GIOCA UN RUOLO CRUCIALE



**D**al momento che la maggior parte delle stazioni di ricarica si trova all'aperto, la corretta fruizione di quanto mostrato sul display richiede necessariamente un dispositivo di visualizzazione che sia allo stesso tempo resistente alle intemperie e in grado di garantire un'ottima leggibilità/visibilità anche in condizioni di luce ambientale intensa. Un aspetto imprescindibile per il corretto svolgimento della ricarica, ma anche per esplorare nuove modalità di erogazione pubblicitaria. Inoltre, nell'ottica di tutelare l'ambiente e andare verso un futuro sempre più sostenibile, occorre un display che possa garantire il massimo rendimento con il minore dispendio di energia possibile.

Consystem, distributore di componenti elettronici con esperienza pluriennale nel settore e-mobility, presenta la soluzione tecnologica ideale per soddisfare queste esigenze: i display TFT basati su tecnologia transflettiva.

## Qual è il migliore display leggibile alla luce solare? TFT transflettivo vs TFT trasmissivo ad alta luminosità

Al momento di scegliere un display "Sunlight Readable" (letteralmente, leggibile alla luce del sole) per una stazione di ricarica, si aprono due possibili strade: un display transflettivo a colori o un display trasmissivo ad alta luminosità. Per capire qual è la tipologia più adatta alle proprie esigenze, occorre fare un confronto tecnico completo tra le due soluzioni. I display transflettivi utilizzano un filtro polarizzatore colorato parzialmente trasparente posizionato davanti alla retroilluminazione, che riflette la luce ambientale e la utilizza per illuminare lo schermo. Infatti, mentre un normale display TFT trasmissivo necessita di una retroilluminazione

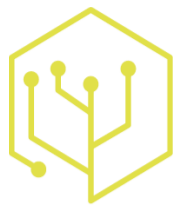
molto intensa per offrire una buona leggibilità/visibilità alla luce del sole - consumando di conseguenza un quantitativo significativo di energia - un pannello transflettivo potrà fare a meno della retroilluminazione, consumando così meno energia e generando una quantità di calore significativamente inferiore. Gli schermi TFT transflettivi integrano entrambe le modalità "trasmissiva" e "riflettente", che prevalgono alternatamente a seconda della condizione di illuminazione dell'ambiente: in presenza di luce, domina la modalità "riflettente" del display attraverso la riflessione della struttura del vetro interno; negli ambienti più bui quella "trasmissiva", con le emissioni provenienti dalla retroilluminazione del display. La necessità o meno della retroilluminazione influisce non solo sull'efficienza energetica dei prodotti ma anche, inevitabilmente, sul loro ciclo di vita. I display transflettivi, infatti, tendono ad avere una vita significativamente più lunga di quelli trasmissivi. Ciò, al netto delle condizioni di utilizzo dei dispositivi, che pesano non poco sulla durata degli stessi. D'altro canto, esistono anche display trasmissivi ad alta luminosità, con un elevato valore di contrasto, in grado di supportare l'elevato consumo energetico dovuto alla retroilluminazione, dissipare il calore generato dalla stessa e prevenire un precoce decadimento della vita dei led in condizioni di utilizzo prolungato alle massime prestazioni. In definitiva, entrambe le soluzioni possono rivelarsi adatte in caso di necessità di visualizzazione alla luce solare diretta. Tuttavia, se l'applicazione finale implica l'installazione all'interno di una colonnina di ricarica, disporre di un prodotto di visualizzazione non solo funzionale, ma anche ad alta efficienza energetica e longevo, rappresenta sicuramente un vantaggio competitivo. A ciò si aggiunge il fatto che i display transflettivi, per loro natura

tecnica, consentono una user experience più semplice e rendono più agevole la visibilità di specifiche tipologie di contenuti, come quelli riguardanti il mondo adv.

## Le proposte targate Consystem

Consystem, come distributore di componentistica elettronica, offre un'ampia gamma di soluzioni di visualizzazione per le stazioni di ricarica. Grazie a una lunga esperienza, competenze specializzate e fornitori partner d'eccellenza in ambito HMI, presenta un portfolio ricco di soluzioni - anche personalizzate - rispondenti a tutti i requisiti sopra menzionati. Tra le punte di diamante dell'offerta rientrano le soluzioni transflettive dell'azienda sudcoreana ODHitec, specializzata nell'ambito EV-charger. Tali dispositivi, disponibili in tagli da 7" a 86", sono caratterizzati da un'alta luminosità e un elevato livello di contrasto, riuscendo a garantire elementi quali leggibilità, nitidezza, assenza di riflessi in qualsiasi condizione di illuminazione. L'ampio range di temperatura di lavoro da -30°C a +80°C assicura la funzionalità e stabilità del dispositivo in presenza di condizioni meteo avverse, rendendo i dispositivi di ODHitec utilizzabili anche in ambienti particolarmente gravosi. Altra caratteristica rilevante è l'ampio angolo di visualizzazione 85/85/85/85, che consente di visualizzare immagini e video da diverse prospettive senza cambi di colore. In sud Corea queste soluzioni sono già utilizzate con successo nelle colonnine di ricarica di aziende prestigiose (tra cui quelle a marchio Mercedes Benz e Jeep), sia per visualizzare informazioni che per erogare Adv durante la ricarica. Oltre alla fornitura di componenti, grazie ai suoi specialisti tecnici Consystem offre un supporto completo in tutte le fasi del ciclo commerciale: dal design-in al post-vendita. Per un futuro delle colonnine di ricarica sempre più... brillante.

CONSYSTEM, DISTRIBUTORE DI COMPONENTISTICA ELETTRONICA. OFFRE UN'AMPIA GAMMA DI SOLUZIONI PER LE STAZIONI DI RICARICA. TRA QUESTE ANCHE GLI SCHERMI TRANSFLETTIVI DELL'AZIENDA SUDCOREANA ODHITEC. DISPONIBILI IN DAGLI DAI 7 AGLI 86 POLLICI



GL Charge  
an ISKRAEMECO company

# La mobilità elettrica accessibile a tutti

(e per qualsiasi applicazione)

GL Charge è un'azienda slovena all'avanguardia nella tecnologia di ricarica elettrica. Con l'aumentare del numero di auto elettriche, la domanda di infrastrutture di ricarica affidabili sta diventando sempre più importante.

Presso GL Charge, abbiamo riconosciuto questa necessità e sviluppato soluzioni di ricarica elettrica smart uniche.

Come parte dell'azienda Iskraemeco, appartenente al conglomerato tecnologico Elsewedy Electric, GL Charge ha il supporto e l'esperienza per offrire soluzioni all'avanguardia nel campo della ricarica dei veicoli elettrici. La nostra dedizione a costruire un futuro sostenibile si evidenzia nel nostro impegno a rendere la mobilità elettrica accessibile a tutti, ovunque, e a garantire che i veicoli siano alimentati da energia pulita e rinnovabile. GL Charge offre soluzioni complete per la mobilità elettrica, che comprendono una gamma di opzioni di ricarica adatte a diverse esigenze.

Le nostre stazioni di ricarica per la casa sono perfette per l'uso residenziale, offrendo comodità e tranquillità. Per le aree pubbliche, forniamo stazioni di ricarica pubbliche affidabili ed efficienti che possono essere installate in parcheggi, centri commerciali e altre località ad alto traffico. Inoltre, offriamo anche stazioni di ricarica DC per una ricarica rapida ed efficiente dei veicoli elettrici, garantendo un'esperienza di ricarica senza intoppi.

La nostra missione è fornire soluzioni innovative e affidabili per la ricarica dei veicoli elettrici, garantendo una transizione



senza problemi verso la mobilità elettrica per i nostri utenti. Ci sforziamo di offrire la migliore esperienza di ricarica attraverso l'utilizzo di tecnologie all'avanguardia e un'innovazione costante. Il nostro team è dedicato alla creazione di stazioni di ricarica di alta qualità per veicoli elettrici che favoriscano il cambiamento verso un futuro sostenibile. Scegliendo GL Charge, non solo stai investendo in infrastrutture di ricarica all'avanguardia, ma stai anche contribuendo a un pianeta più pulito e verde. Insieme, possiamo raggiungere la neutralità di carbonio e creare un futuro sostenibile attraverso la mobilità elettrica.

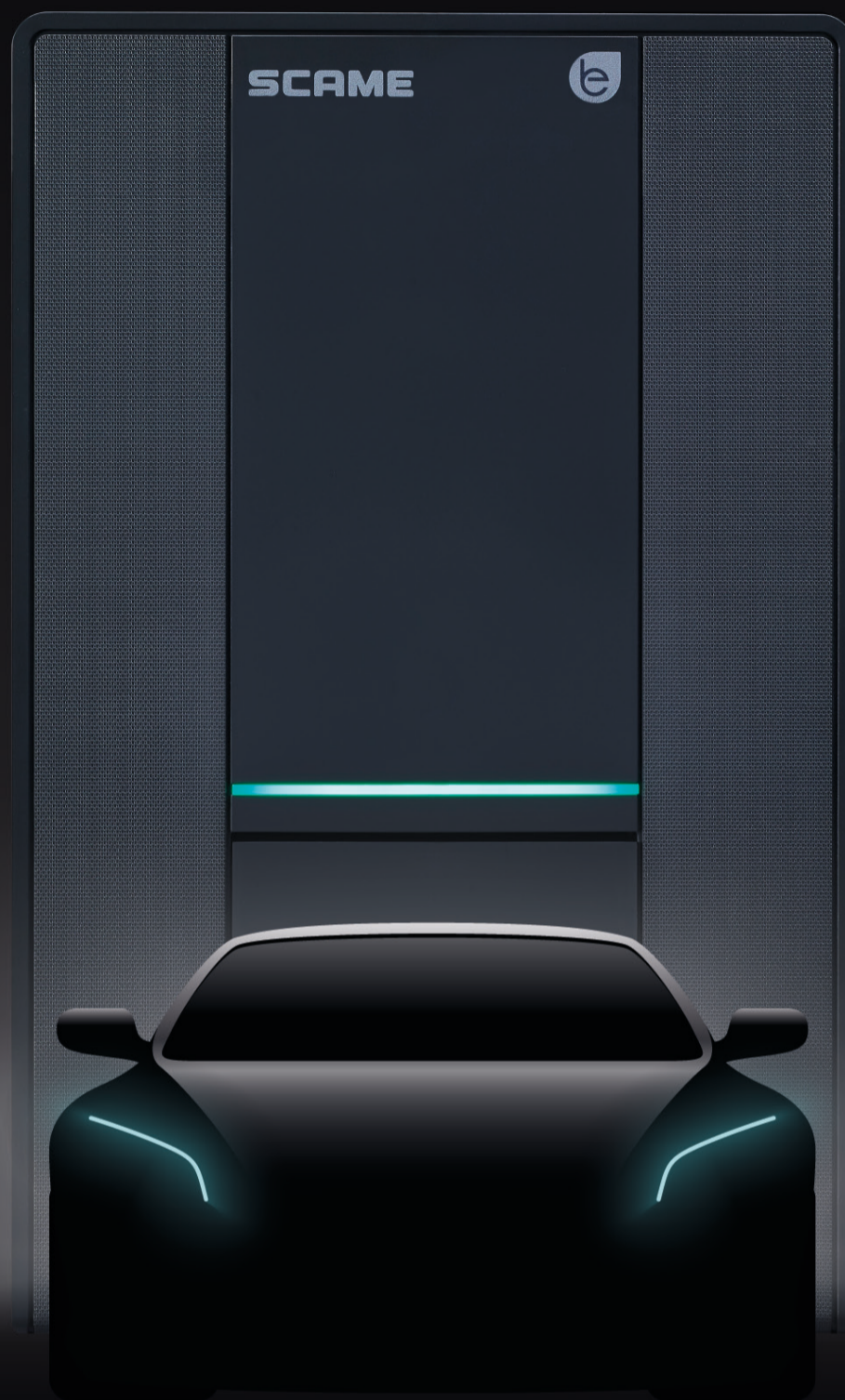
GL Charge d.o.o.  
An Iskraemeco Company  
Savska Loka 4, 4000 Kranj  
Slovenia

Phone: +386 1 810 9090  
E-mail: [info@glcharge.com](mailto:info@glcharge.com)



# WALL BOX BE-WI[2.0]

Un nuovo concetto di ricarica



Scopri il nuovo wall box Scame con protocollo Chain 2, Dynamic Power Management e controllo tramite app.

Si interfaccia direttamente con il contatore, senza bisogno di energy meter aggiuntivo.

Legge i consumi e regola in automatico la potenza destinata alla ricarica del veicolo elettrico.

Gestisce in modo intelligente l'energia proveniente da un impianto fotovoltaico.

Progettato e realizzato in Italia da Scame, pioniera da oltre 20 anni nel settore della mobilità elettrica.



Scopri tutte le soluzioni di ricarica Scame su [emobility-scame.com](https://emobility-scame.com)