

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

SCARICA NORME,
CATALOGHI E
DOCUMENTI
CON IL QR CODE



PRIMO PIANO

A PAGINA 16

La sosta abusiva si può evitare. Ecco come

L'occupazione indebita degli stalli dedicati alla ricarica delle auto elettriche è una problematica che va affrontata velocemente e con soluzioni efficaci

MERCATO

A PAGINA 42

Ev Charger 22 kW: l'offerta delle aziende

I dispositivi quick in AC sono la soluzione ideale per l'utilizzo domestico e per gli esercizi commerciali che vogliono proporre la ricarica come servizio

COVER STORY

"Specializzazione e know-how, ecco i nostri punti di forza"

Intervista a **Mattia Silvestri**, responsabile vendite Sud Europa di **Autel**

INSTALLAZIONI

Mennekes:
4 colonnine con
fotovoltaico
a Vinovo (TO)

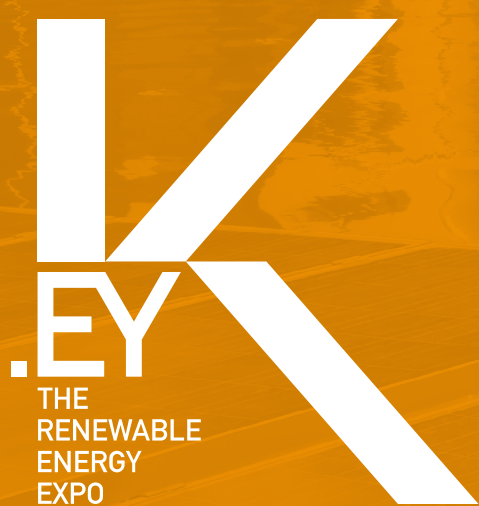
ATTUALITÀ

Ricarica pubblica:
cosa succederà
ai prezzi

FOCUS

**Tutti i vantaggi
del Plug & Charge**





**DRIVING THE
ENERGY TRANSITION.**

#CLIMATEFRIENDS

**22-24 MARZO
2023**



**RIMINI EXPO CENTRE
ITALIA**



organizzato da

in collaborazione con

in concomitanza con



Scansiona
il QR Code
per maggiori
informazioni

E-Ricarica: conoscere per crescere

Questo magazine che avete tra le mani nasce in un momento molto particolare del mercato dei sistemi di ricarica per auto elettriche. Si tratta di un settore non solo giovanissimo, ma anche in fortissimo fermento come dimostra tra l'altro il grande numero di richieste di iscrizione a questa rivista, ma soprattutto come testimonia la vivacità dei tanti brand presenti e attivi nelle piazze internazionali e in quella italiana.

Lo ha confermato anche l'ultima edizione dell'evento fieristico Key Energy chi si è svolto a novembre a Rimini, dove gli stand che esponevano colonnine e wall box erano secondi solo a quelli legati al fotovoltaico, con i quali del resto i primi si sovrapponevano spesso.

Ma questo mercato dalle straordinarie potenzialità sta attraversando proprio in questi mesi una fase delicata. La linea di crescita della mobilità elettrica ha segnato un punto di discontinuità con gli anni precedenti: un rallentamento inaspettato, anche se non particolarmente brusco. Quanto sta succedendo ha una sua motivazione, legata in particolare all'offensiva di quei settori che vedono nello sviluppo della mobilità elettrica una minaccia a interessi acquisiti e rendite di posizione. Il ridimensionamento degli incentivi per l'acquisto di auto elettriche ha frenato quello che sembrava essere un treno ormai lanciato. Qualcosa del genere sta succedendo agli incentivi per l'acquisto di colonnine e wall box il cui decreto è stato pubblicato su Gazzetta Ufficiale già da tempo, mentre ancora ci tocca aspettare quelle norme attuative che lo renderebbero operativo. Non è difficile immaginare che dietro a questi ritardi ci sia una mano interessata a frenare quella



IL TEAM DI E-RICARICA: LORENZO BONVINI, ANTONIO ALLOCATI, DAVIDE BARTESAGHI, SONIA SANTORO, MATTEO BONASSI E MARCO AROSIO

transizione energetica che a fatica sta cercando di affermarsi nel Vecchio Continente. L'aumento delle tariffe dell'energia elettrica sta facendo il resto, attenuando (anche se solo in parte) la convenienza economica della nuova mobilità rispetto ai carburanti tradizionali.

Il magazine E-Ricarica viene alla luce proprio in questo momento così delicato, dopo che per un anno avete avuto modo di seguire la testata sui media digitali, dal sito alla newsletter settimanale, alle pagine social.

Quindi, oggi il lancio di E-Ricarica (pianificato da più di un anno) cade in un momento in cui il giovane business degli ev-charger va sostenuto e rafforzato con la qualità e il valore dell'offerta di prodotti e servizi. Il mercato e le aziende del settore si stanno



già indirizzando con decisione lungo questa strada qualitativa. Il compito di E-Ricarica è e sarà quello di dare visibilità e notorietà a tutto quello che si muove nel settore, in modo che la diffusione di know-how possa essere un supporto solido al mercato e al cambiamento in atto.

Conoscere per crescere. Crescere velocemente, ma anche in modo sano. Conoscere i player del settore, la loro offerta di prodotti e servizi, il loro posizionamento, le tecnologie, le opportunità di business, le dinamiche, le insidie... Ogni mese vi racconteremo tutto questo e molto di più cercando di offrirvi una bussola per affrontare una navigazione così carica di sfide affascinanti.

È l'inizio di un percorso in cui ci auguriamo di avervi come compagni di viaggio. E certamente lo sarete nella misura in cui sapremo offrirvi un servizio davvero professionale e mirato. Ed è proprio questo l'impegno che ci prendiamo sin da ora. Buona lettura

Davide Bartesaghi
Direttore responsabile



Il lancio di E-Ricarica cade in un momento in cui il giovane business degli ev-charger va sostenuto e rafforzato con la qualità e il valore dell'offerta di prodotti e servizi. Il mercato e le aziende del settore si stanno già indirizzando con decisione lungo questa strada qualitativa

SOMMARIO



COVER STORY

"Vincere grazie a know-how e specializzazione"

A PAGINA 12



PRIMO PIANO

Colonnine: come combattere l'occupazione abusiva

A PAGINA 16



MERCATO

Ev-charger da 22 kW: la potenza giusta per pubblico e privato

A PAGINA 20



APPROFONDIMENTI

La ricarica semplice ha un nome: Plug & Charge

A PAGINA 28



News **pag. 5**

Attualità **pag. 14**

Prezzi ricarica pubblica: e ora che succede?

Normative **pag. 27**

Più potenza di ricarica grazie alla delibera Arera 541

E-Ricarica Magazine **pag. 30**

Il progetto in 4 mosse

Mercato **pag. 32**

Le funzioni smart possono trainare il business wall box

Installazione del mese **pag. 34**

Mennekes a Vinovo: shopping e ricarica 100% green

Dati e Trend **pag. 36**

Tutorial e Glossario **pag. 38**

N. 1/2 - GENNAIO/FEBBRAIO 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.1
– Gennaio/Febbraio 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 23 dicembre 2022

EDITORIALE FARLASTRADA

Redazione:
Via Martiri della Libertà, 28
20833 Giuszano (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



SILLA INDUSTRIES: ROSANNA LA FAUCI NOMINATA SALES MANAGER, CHIARA RONCATO PRODUCTION MANAGER

Due nuove nomine nel team di Silla Industries, che ha raggiunto un totale di 44 dipendenti nel proprio staff. Rosanna La Fauci ha assunto l'incarico di sales manager, alla guida di una business unit di tre risorse. Mentre Chiara Roncato ha assunto la qualifica di production manager, a capo di uno staff composto da otto professionisti presso lo stabilimento di Silla Industries, che ha chiuso il 2022 con 17mila colonnine di ricarica prodotte.



ROSANNA LA FAUCI (A SINISTRA) E CHIARA RONCATO

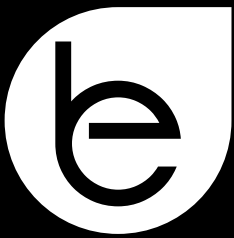
E-CHARGE SI SVOLGERÀ IN CONCOMITANZA CON FUTURMOTIVE (16 E 17 NOVEMBRE)



E-Charge, fiera dedicata al mercato dell'ev-charging in programma il 16 e 17 novembre presso la struttura di Bolognafiere, si svolgerà in concomitanza con Futurmotive - Expo & Talks, rassegna dedicata al futuro della mobilità elettrica nell'ambito dell'aftermarket automotive organizzata da Autopromotec. Futurmotive favorirà la veicolazione di soluzioni relative alle infrastrutture, all'interconnessione uomo-macchina per la manutenzione computerizzata e alla transizione energetica attraverso il coinvolgimento di costruttori, distributori, fleet manager e buyer.

SCAME PARRE: A OMAR IMBERTI LA QUALIFICA DI ESG MANAGER

Omar Imberti aggiunge alla sua carica di marketing manager e-mobility per il mercato italiano di Scame Parre anche la qualifica di Esg manager. La nomina giunge dopo che la Commissione Europea lo scorso 10 novembre ha approvato l'adozione del Corporate Sustainability Reporting Directive, definendo la redazione di un bilancio di sostenibilità da parte delle aziende. Scame Parre, con l'obiettivo di rendicontare puntualmente i propri parametri, ha quindi istituito per volontà del Ceo Stefano Scainelli un comitato Esg (Envirolment, Social & Governance), il cui coordinamento è stato appunto affidato a Imberti.

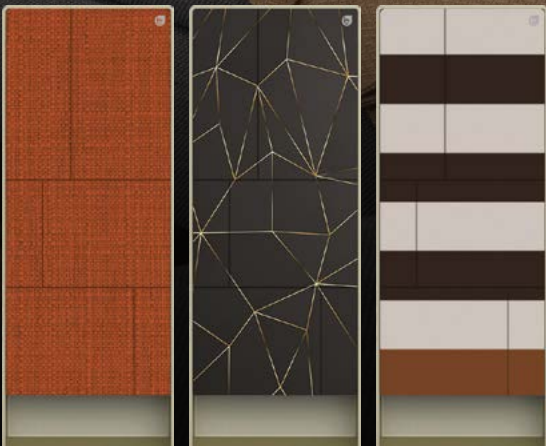


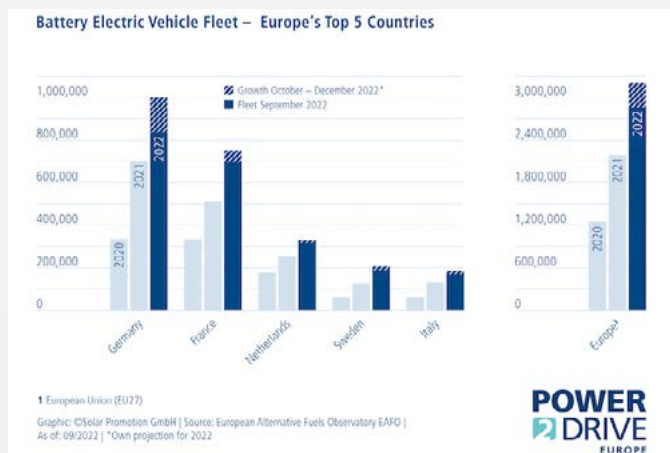
EGO MOBILITY.

RICARICA LA TUA AUTO CON IL TUO STILE

Come il tuo quadro preferito, come il tuo living, come te.

Personalizza il tuo WALL BOX BE-T e rendilo unico. Proprio come sei tu.





POWER2DRIVE: L'ITALIA NELLA TOP 5 EUROPEA PER DIFFUSIONE DI BEV

La nuova edizione di Power2Drive, fiera in programma all'interno di The Smarter E dal 14 al 16 giugno a Monaco di Baviera, intercetterà un momento di pieno boom per il segmento delle auto elettriche: in UE i Bev circolanti supereranno quota 3 milioni e secondo i dati divulgati da EAFO (European Alternative Fuels Observatory) l'Italia rientrerà nella top 5 europea per diffusione di veicoli full electric con poco meno di 200mila vetture, preceduta da Germania (1 milione), Francia (750mila), Olanda (oltre 300mila) e Svezia (200mila).

Sono numerose le novità che caratterizzeranno il prossimo appuntamento con l'evento dedicato all'e-mobility che, oltre a conferire per la prima volta i Power2Drive Award, premio dedicato alle aziende più innovative nel campo della transizione energetica, prevede anche la possibilità di effettuare test drive presso l'area eCar nelle vicinanze dei padiglioni espositivi, in modo da dare ai visitatori la possibilità di toccare con mano l'esperienza della mobilità elettrica.

PRESENTATA EWIVA: OBIETTIVO 3.000 PUNTI DI RICARICA HPC ENTRO IL 2025 IN ITALIA

È stata presentata ufficialmente lo scorso 13 dicembre Ewiva: joint venture tra Enel X Way e Volkswagen nata con l'obiettivo di realizzare una rete di ricarica ultrafast sempre più capillare nel nostro Paese. A oggi la rete di Ewiva conta in Italia 233 stazioni attive (per un totale di oltre 750 punti). Il lancio del Cpo è stata l'occasione per inaugurare la prima stazione di ricarica premium situata a Roma, in via Flaminia 871, che dispone di un locale aperto a tutti i clienti e 14 punti di ricarica ultraveloce con una potenza fino a 300 kW. L'hub è posizionato sotto una pensilina solare composta da pannelli fotovoltaici prodotti nello stabilimento 3Sun Gigafactory di Enel Green

Power in Sicilia. L'obiettivo è quello di raggiungere quota 3mila charging point presso 800 siti entro il 2025.

Ewiva prevede lo sviluppo della propria rete attraverso tre modelli di infrastrutture differenti: Basic (una o due colonnine), Conveniente (con 4 o 6 colonnine) e Premium (almeno 12 colonnine). tutti i punti di ricarica sono fruibili 7 giorni su 7 h24 e hanno una potenza che spazia ai 150 ai 350 kW. Ewiva conta di raggiungere i 500 siti operativi entro la fine dell'anno in corso, con la volontà di coinvolgere nel proprio piano di sviluppo Pubbliche Amministrazioni, esercizi commerciali e strutture ricettive.

Oltre a essere colonnine interoperabili, con l'obiettivo di offrire un'esperienza di ricarica sempre più facile e intuitiva, dal prossimo anno verrà implementata la tecnologia Plug & Charge e la possibilità di pagare con carta di credito.



ALLIANZ PARTNERS INSTALLA LE WALL BOX FREE2MOVE ESOLUTIONS



Free2Move eSolutions, joint venture tra Stellantis e l'azienda energetica Nhoa che opera nel settore delle forniture e soluzioni dedicate alla mobilità elettrica, ha stretto un accordo con Allianz Partners in seguito alla quale i clienti che acquistano una easyWallbox oppure una eProWallbox presso un rivenditore Stellantis possono usufruire dell'installazione dell'ev-charger a opera di un tecnico specializzato di Allianz Partners. Quest'ultima diventa di fatto fornitore di installazione delle wall box prodotte da Free2Move eSolutions in Italia, Germania e nel prossimo futuro, anche in altri Paesi europei. Mathilde Lheureux, Ceo di Free2Move eSolutions, ha commentato: «Siamo lieti di collaborare con Allianz Partners per l'installazione delle nostre wall box vendute dai rivenditori Stellantis. Allianz Partners è un partner affidabile ed esperto, in grado di accompagnare i nostri clienti in tutta Italia. Può garantire un processo semplice e lineare per l'installazione delle nostre easyWallbox e eProWallbox, sia in case indipendenti sia in condomini. Questa partnership rappresenta un passo importante nel portare la mobilità elettrica nelle abitazioni dei nostri clienti».



CARICARE IN MODO 4 CON UN CAVO DI TIPO 2 SENZA TROVARE UN CPO. CONFUSI?

Niente paura! Per chi è ancora a digiuno di ev-charging, il magazine E-Ricarica ha preparato una guida per comprendere meglio la terminologia utilizzata in questo contesto che trovate a pagina 38. Un contenuto in costante aggiornamento dove sarà possibile trovare sia un tutorial che accompagnerà i lettori alla scoperta delle tecnologie utilizzate per il rifornimento dei veicoli elettrici, sia un glossario in cui vengono riportati i significati dei termini più diffusi. Districarsi tra Cpo, Emsp, Plug & Charge, Rfid, interoperabilità e wall box socket non sarà più un problema!



AGENZIA DELLE ENTRATE: LE COLONNINE CONDOMINIALI RIENTRANO NEL SUPERBONUS ANCHE SE L'ACCESSO NON È DELIMITATO

A fine dicembre l'Agenzia delle Entrate si è pronunciata attraverso un documento ufficiale (Risposta 585/2022) riguardo alla possibilità di installare una colonnina di ricarica condominiale come intervento trainato dal Superbonus 110 anche se l'accesso all'unità condominiale di pertinenza dove è prevista l'ubicazione del caricatore non è delimitato da cancelli o sbarre d'accesso.

Il richiedente infatti ha contattato l'ente per capire se l'installazione può rientrare tra gli interventi trainati anche se



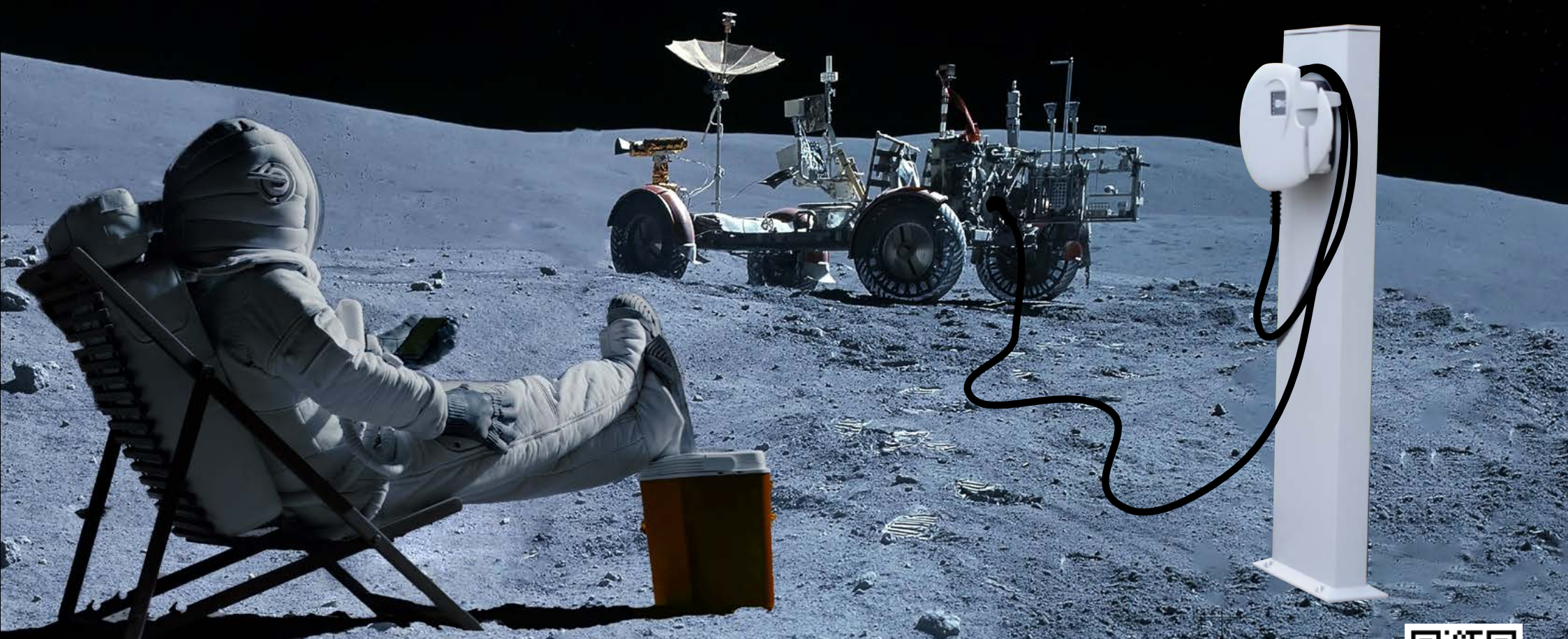
la colonnina è posizionata in un luogo di fatto accessibile al pubblico, come riportato testualmente all'interno del documento: "L'istante intende effettuare, quale intervento trainato, l'installazione di una colonnina di ricarica per i veicoli elettrici nel posto auto di proprietà, sito al piano terreno dell'edificio condominiale, che costituisce pertinenza dell'abitazione, usufruendo del citato Superbonus. Al riguardo, fa presente che ai fini della predetta detrazione, l'articolo 119, comma 8, del decreto Rilancio richiama espressamente l'articolo 16ter del decreto legge 4 giugno 2013 n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90 ai sensi del quale, per accedere alle agevolazioni fiscali, le infrastrutture di ricarica «devono essere dotate di uno o più punti di ricarica di potenza standard non accessibili al pubblico ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettere d) e h), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257". Il dubbio verte, riassumendo, intorno alla mancanza di un effettivo "ostacolo" all'ingresso di persone non autorizzate alla pertinenza dell'unità immobiliare dove si desidera installare la colonnina. Premesso quanto stabilito dall'articolo 2, comma 1 d e h del

Decreto legislativo 257 del 16 dicembre 2016, in cui vengono definite le condizioni necessarie affinché un punto di ricarica venga definito non accessibile al pubblico, ovvero:

- Un punto di ricarica installato in un edificio residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti;
- Un punto di ricarica destinato esclusivamente alla ricarica di veicoli in servizio all'interno di una stessa entità, installato all'interno di una recinzione dipendente da tale entità;
- Un punto di ricarica installato in un'officina di manutenzione o di riparazione, non accessibile al pubblico.

L'Agenzia delle Entrate ha definito come lecita la richiesta visto che, in questo caso specifico: l'infrastruttura di carica è installata nel posto auto del richiedente, situato al piano terra dell'edificio condominiale e proprio per questo soddisfa la condizione di "punto di ricarica non accessibile al pubblico essendo installato in un edificio residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti".

RECHARGE AND RELAX



E-MOBILIDENTIKIT



AL VOLANTE CON...

DINO MARCOZZI

EX SEGRETARIO GENERALE DI MOTUS-E
KM PERCORSI 13.000 DA GENNAIO 2022

Purtroppo non si può dire lo stesso di alcune realtà più piccole, dove c'è ancora il rischio di incontrare addetti alla vendita poco informati, per i quali sarà molto importante avviare un processo di formazione».

Quanto ha influito sulla scelta del veicolo la velocità di ricarica?

«Molto, considerando che impiego frequentemente l'auto per viaggi da Roma a Milano o verso la Sardegna. La situazione delle infrastrutture di ricarica in Italia sulla grande viabilità sta rapidamente cambiando: oggi le colonnine si iniziano a trovare anche in autostrada, ma occorre ancora mettere in conto un leggero allungamento dei tempi di viaggio».

Che cosa l'ha colpita di più nel passaggio all'elettrico?

«Il totale cambio di paradigma. Il veicolo viene vissuto in maniera diversa, si viaggia in silenzio anche a velocità sostenuta. Oltre a un maggiore comfort, questo consente anche di migliorare le interazioni con le persone che viaggiano insieme a noi. In generale una volta provata l'auto elettrica è difficile tornare indietro. C'è un approccio attivo alla vettura: mentre con l'auto endotermica ci limitiamo a fare benzina, qui siamo a bordo di un veicolo altamente tecnologico in cui il modo di guidare

incide sensibilmente sulle prestazioni».

Dove ricarica abitualmente l'auto?

«Quando mi trovo a Roma utilizzo le colonnine pubbliche, mentre nella mia casa di villeggiatura al mare ho installato una wallbox da 6 kW. Grazie alla sottoscrizione di tariffe flat, ponderando bene quale utilizzare in base all'uso dell'auto, i costi rimangono contenuti anche affidandosi alla ricarica pubblica: di solito pago tra i 32 e i 35 centesimi di euro al kWh».

C'è qualche consiglio o aneddoto su sull'esperienza di ricarica che le piacerebbe condividere?

«Innanzitutto bisogna far comprendere agli automobilisti che lo stallo delle colonnine dedicato alla ricarica pubblica non è un parcheggio. È un malcostume che bisogna trovare il modo di arginare. E non parlo solo delle auto endotermiche: spesso gli stalli sono occupati abusivamente anche da auto elettriche e plug-in non in ricarica».

INQUADRA IL QR CODE
PER LEGGERE L'INTERVISTA
COMPLETA SU E-RICARICA.IT



Che veicolo elettrico guida abitualmente e da quanto tempo?

«Guido un'Audi Q4 e-tron 40 da circa un anno e ho scelto la formula del noleggio a lungo termine, che reputo particolarmente interessante soprattutto per i modelli di fascia alta e medio-alta. In prospettiva ritengo che vada progressivamente superato il concetto di possesso del veicolo, iniziando a concepire di più l'auto come un servizio di mobilità».

Perché ha scelto questo particolare modello?

«Ho scelto questo modello perché mi occorreva un Suv di taglia media, anche per il tempo libero, spazioso e attento ai consumi».

Ha trovato un venditore preparato sull'elettrico?

«Riguardo all'esperienza d'acquisto ho potuto osservare che nei concessionari di grandi dimensioni è molto probabile trovare personale preparato sull'elettrico».

È ATTIVO IL PROGRAMMA SUZUKI ENERGY BY IREN, CON VANTAGGI PER LA RICARICA PUBBLICA E PRIVATA

Nato dalla partnership tra la multiutility Iren e il marchio Suzuki, è stato ufficialmente lanciato lo scorso dicembre il programma Suzuki Energy by Iren, che consente ai concessionari ufficiali aderenti di offrire ai propri clienti una serie di servizi vantaggiosi legati alla ricarica del proprio veicolo. Suzuki Energy by Iren si declina in tre tipologie di offerta. Un bonus ricarica da 1.000 euro (Iva inclusa), pari a circa 9.200 km, riconosciuto ai clienti che acquistano una vettura Across Plug-In per ricaricare presso le stazioni pubbliche (l'importo verrà caricato sull'app IrenGo, che consente di accedere a oltre 13 mila colonnine interoperabili). L'offerta wall box prevede invece un servizio chiavi in mano per il montaggio di una stazione di ricarica domestica a un prezzo particolarmente vantaggioso. Infine l'offerta Luce & Gas: coloro che acquistano un veicolo Suzuki possono accedere alla fornitura Iren con prezzi scontati e agevolazioni. Ai clienti che acquistano una Suzuki Across e che scelgono di aderire all'offerta wall box, Iren offre un contratto IrenGo Bonus Luce Verde Variabile, comprensivo di un bonus di 150 euro per il primo anno di fornitura, oppure un contratto Solo con Iren Gas Variabile, con un bonus di 60 euro per il primo anno di fornitura. Sottoscrivendo entrambi il bonus è cumulabile e raggiunge i 210 euro.



ATLANTE ENTRA IN CHARGEUP, L'ASSOCIAZIONE CHE RAPPRESENTA IN EUROPA L'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING

Atlante ha ufficializzato il proprio ingresso in ChargeUp Europe, l'associazione di categoria che rappresenta a livello continentale il mercato dell'ev-charging, di cui fanno parte 25 aziende attive in 27 Paesi per un totale di oltre 500 mila punti di ricarica. Atlante, società del gruppo Nhoa, è impegnata nella realizzazione di un'infrastruttura di ricarica fast e ultrafast in tutto il Sud Europa, sviluppata attraverso Italia, Francia, Spagna e Portogallo con l'obiettivo di installare 5 mila punti di ricarica entro il 2025 e oltre 35 mila entro il 2030, tutti alimentati da energia proveniente da fonti rinnovabili e pensati

per sfruttare le potenzialità della tecnologia Vehicle to grid. «Siamo entusiasti di entrare a far parte della famiglia di ChargeUp, che rappresenta un punto di riferimento importante nello scenario europeo. Favorire il dialogo e promuovere le sinergie tra i partner a livello europeo, soprattutto in un settore in rapida crescita come quello della mobilità elettrica, è fondamentale per indirizzare gli sforzi comuni nella stessa direzione e fare sì che tutti traggano vantaggio da una più rapida transizione verso la mobilità elettrica» ha dichiarato Stefano Terranova, Ceo di Atlante.

MOTUS-E DEDICA AI COMUNI UN VADEMECUM PER REALIZZARE UN'INFRASTRUTTURA PUBBLICA

L'associazione Motus-E ha reso disponibile sul proprio portale una guida dedicata ai Comuni intenzionati a realizzare un'infrastruttura di ricarica sul proprio territorio. Il vademecum, oltre a includere una serie di informazioni base sulle varie modalità di ricarica e sul ruolo di Cpo ed Emsp, approfondisce concetti come interoperabilità, ricarica off-grid (tramite sistemi di accumulo) e sui vantaggi della tecnologia Vehicle to grid.

Inoltre il documento tratta in maniera specifica il processo di identificazione dei siti destinati alla realizzazione di una stazione di ricarica: gli elementi da valutare – come ad esempio la domanda da parte degli utenti, le zone maggiormente trafficate e gli investimenti necessari per offrire col-

onnine di potenza adeguata – oltre a consigli utili con delle best practice da seguire, incluso il coinvolgimento dei Cpo per identificare location ideali. Il vademecum tratta una serie di esempi pratici vagliando tutte le varie opzioni che i Comuni possono percorrere con l'obiettivo di realizzare un'infrastruttura, dalla realizzazione di una mappatura per identificare i luoghi più strategici ai protocolli di intesa con cui coinvolgere operatori privati che si occupino poi della realizzazione delle stazioni.

Infine il documento di Motus-E include un'appendice con le principali normative che regolano l'installazione delle infrastrutture e un capitolo dedicato alla manutenzione degli stalli.



VOLKSWAGEN HA SUPERATO I 400MILA CHARGING POINT INTEROPERABILI IN EUROPA

Volkswagen ha annunciato di aver superato un altro importante obiettivo a livello europeo attraverso la propria rete di ricarica pubblica contraddistinta dal brand Elli. Il Gruppo ha infatti raggiunto i 400mila charging point interoperabili nel Vecchio Continente, coinvolgendo in totale 800 provider in 27 diversi Paesi. Negli ultimi 18 mesi la rete di ricarica Elli è addirittura raddoppiata, passando da 200mila a oltre 400mila punti di ricarica.

Il network include tra i fornitori energetici Enel e Iberdrola, oltre al gruppo BP e alla joint venture con Ionity. Tra le ultime installazioni si segnalano le 24 mila colon-

nine di ricarica realizzate con Vattenfall in Germania, Norvegia e Svezia, oltre a 1.000 colonnine Hpc attivate con il supporto di Fastned in Olanda, Germania, UK, Belgio, Francia e Svizzera. Sempre in UK sono stati attivati più di 6.800 charging point in partnership con BP Pulse. «La chiave per la mobilità elettrica quotidiana è una ricarica facile senza alcuna ansia da autonomia», ha affermato Elke Temme, Ceo di Elli e senior vice president di Charging & Energy presso Volkswagen AG. «Abbiamo compiuto un enorme passo avanti verso la nostra visione offrendo 400mila punti di ricarica in Europa».

Porta il tuo business a un livello più alto.

Stiamo cercando partner per l'installazione di impianti fotovoltaici. Collabora con noi, incrementa i tuoi guadagni e scopri la sicurezza di lavorare con una delle multiutility più grandi d'Italia.

Scrivici alla mail ufficiotecnico@irenmercato.it per candidarti.

FREE TO X HA INAUGURATO QUATTRO STAZIONI DI RICARICA SULLA A1 E SULLA A4

Lo scorso novembre, Free To X ha attivato due nuove stazioni di ricarica: Valtrompia Nord e Valtrompia Sud sulla A4 in prossimità di Roncadelle (in provincia di Brescia). Ciascuna stazione è dotata di due colonnine Hpc per un totale di 4 charging point con potenza fino a 300 kW. Inoltre è presente anche una colonnina Multi-standard con connettori di Tipo 2 e CHAdeMO per consentire la ricarica anche a tutti i veicoli elettrici che non dispongono di presa CCS Combo 2. A dicembre sono state invece inaugurate sulla A1 le stazioni di La Macchia Est e La Macchia Ovest in prossimità della località di Anagni (in provincia di Frosinone), in grado quindi di rifornire con energia proveniente al 100% da fonti rinnovabili sia gli e-driver che viaggiano in direzione Roma, sia coloro che transitano in direzione Napoli. Ogni stazione è stata equipaggiata con due colonnine Hpc (per un totale di 4 punti di ricarica) con potenza fino a 300 kW e connettore standard CCS2. Al momento di andare in stampa il numero di stazioni di ricarica attivate da Free To X sulle rete autostradale italiana ha raggiunto quota 37.



HYUNDAI SPERIMENTA LA TECNOLOGIA VEHICLE TO LOAD ALIMENTANDO UNA FATTORIA SPROVVISTA DI RETE ELETTRICA



Hyundai ha sottoposto la batteria della propria vettura elettrica Ioniq 5 a un test particolarmente stressante. La casa coreana ha infatti sfruttato la tecnologia Vehicle to load supportata dal veicolo per alimentare una fattoria di renne nelle lande norvegesi caratterizzate da temperature polari. Hyundai ha così potuto dimostrare come questa tecnologia legata all'e-mobility possa rivelarsi estremamente utile nelle regioni prive di rete elettrica. L'auto infatti è riuscita ad alimentare la fattoria

artica di Tromsø per 3 giorni, consentendo anche di cucinare una cena. Per definizione la tecnologia Vehicle to load consente di trasferire l'energia immagazzinata nella batteria del veicolo a un altro device elettrico (il Vehicle to grid invece è il protocollo tramite cui l'auto restituisce energia alla rete elettrica). Affinché questo processo sia possibile, il Bev deve essere equipaggiato con un converter in grado di trasformare la corrente in DC della batteria in corrente alternata. I veicoli Ioniq 5 e Ioniq 6 di Hyundai offrono questa opzione come standard. La Charging Control Unit montata sul veicolo consente infatti all'elettricità di viaggiare in entrambe le direzioni.

PANASONIC LANCIA UN SISTEMA V2G DOMESTICO CHE SFRUTTA PANNELLI FV E STORAGE



La divisione Electric Works di Panasonic ha presentato Enplant System, una soluzione che verrà lanciata il prossimo febbraio inizialmente nel solo Giappone e che consentirà di sfruttare in ambito domestico i benefici della tecnologia Vehicle to grid. L'Enplant System infatti utilizza la sinergia tra un impianto fotovoltaico con sistema di accumulo e l'auto elettrica, prelevando, quando necessario, l'energia residua dalla batteria del veicolo per dare corrente alla casa.

Il modulo AiSEG2 prodotto da Panasonic è inoltre in grado di pronosticare il consumo domestico quotidiano e di controllare automaticamente lo stato della carica del veicolo, rifornendolo oppure prelevando corrente in base alle necessità nei vari momenti della giornata. Le dimensioni sono simili a quelle di un comune motore per condizionatori esterno, mentre il prezzo dell'intero pacchetto si aggira intorno ai 13mila dollari.

ALLEGRO: RICAPITALIZZAZIONE DEL CREDITO, 400 MILIONI PER SVILUPPARE LA RETE IN EUROPA

Allego ha annunciato una nuova ricapitalizzazione della propria linea di credito, che aumenta da 230 a 400 milioni di euro: cifra che il Cpo potrà utilizzare per proseguire nello sviluppo della propria infrastruttura di ricarica a livello europeo, portando a termine una serie di contratti già stipulati. A oggi, Allego ha attivato 1.270 location con circa 8.400 punti di ricarica ultrafast. La scadenza della nuova linea di credito è fissata per dicembre 2027.

«Siamo entusiasti di aver aumentato con successo la nostra linea di credito da 230 milioni di euro a 400 milioni di euro. Con questo incremento, abbiamo raggiunto un'importante pietra miliare nella strategia di finanziamento a lungo termine di Allego per perseguire e realizzare i nostri piani di crescita e sostenere il nostro arretrato garantito. Di conseguenza, riteniamo di essere molto ben posizionati per continuare a portare avanti la nostra strategia di crescita di espansione della più grande rete pubblica europea di ricarica rapida per veicoli elettrici, oltre che accelerare la trasformazione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici in Europa e creare valore per tutti i nostri stakeholder», ha dichiarato Ton Louwers, Cfo di Allego.





WALLBOX: QUASAR 2 TRA LE MIGLIORI INVENZIONI DEL 2022 SECONDO IL TIMES. IN ITALIA DOPO L'ESTATE?

L'ev-charger Quasar 2 prodotto da Wallbox è stato classificato dal Times come una delle 200 migliori invenzioni del 2022 nella categoria Special Mention. Il caricatore per veicoli elettrici Quasar 2 è un dispositivo bidirezionale che consente, all'occorrenza, di utilizzare la batteria dell'auto per alimentare la rete domestica in caso di blackout sfruttando la tecnologia Vehicle to home. Quasar 2 può ricaricare un veicolo con una potenza fino a 11,5 kw, la stessa con cui può "scaricare" corrente alla rete.

Grazie al Vehicle to home il veicolo può essere ricaricato durante le fasce orarie di minor impegno per la rete elettrica e, al contrario, l'energia residua della batteria può essere utilizzata per alimentare la casa nelle fasce orarie meno convenienti per risparmiare sulla bolletta. Quasar 2 sarà disponibile in Italia non prima della secon-

da metà di quest'anno a causa di ritardi nell'adeguamento della normativa vigente. A questo proposito Wallbox ha specificato quanto segue attraverso un comunicato ufficiale «Per quanto riguarda l'Italia, il problema alla base della dilazione nella messa in commercio di Quasar 2 riguarda una specifica tecnica del prodotto, quella che lo rende in realtà così innovativo e all'avanguardia: la funzione Vehicle to grid. È quest'ultima infatti che fa entrare in gioco la rete elettrica nazionale, perché Vehicle to grid significa appunto "veicolo connesso alla rete". In questo modo la wall box preleva l'energia dall'impianto fotovoltaico di una casa per trasferirlo verso il Bev che a questo punto trattiene e distribuisce l'energia nuovamente verso l'abitazione o verso la rete elettrica a seconda delle necessità. È stato ampiamente discusso

a livello normativo di quanto possa diventare determinante lo sviluppo e la messa in commercio massiva di auto attrezzate per questa funzione che in questo modo diventerebbero delle gigantesche batterie in grado di gestire e conservare l'energia proveniente da fonti rinnovabili. A questo proposito esiste un decreto risalente al 2020 del Ministero dello Sviluppo Economico a cui però all'atto pratico non sono seguite azioni concrete in grado di realizzare effettivamente questo cambio di paradigma tanto agognato».



AUDI CHARGING SERVICE: DAL 1° GENNAIO UN NUOVO PIANO PER ACCEDERE A 400MILA COLONNINE IN 27 PAESI UE

La casa dei quattro anelli ha lanciato il nuovo Audi Charging Service che garantisce accesso a 400mila colonnine interoperabili gestite da oltre 800 Cpo in 27 Paesi europei (inclusa la rete Ionity) con tariffe fisse in abbonamento mensile. Il piano base non prevede un canone, ma i costi al kWh per la ricarica in AC e in DC sono più elevati. Il piano Plus, a 7,99 euro al mese, consente ad esempio di ricaricare in AC a 0,50 euro al kWh e in DC a 0,64 euro, mentre con il piano Pro a 14,90 euro mensili si scende a 0,45 euro per la ricarica in AC e a 0,58 euro in DC. Quest'ultimo pacchetto consente inoltre di ricaricare presso la rete Ionity, con colonnine ultrafast da 350 kW, a 0,35 euro al kWh. Le tariffe sono fruibili per tutti i clienti che acquistano un Bev Audi, quindi un'auto full electric. Inoltre Audi si impegna a pagare il canone mensile della tariffa Pro per il primo anno di utilizzo.



THOR

EV CHARGER DC



-  Lan e 4G integrati
-  Schermo Touch Screen
-  Lettore RFID di serie
-  Compatibilità con piattaforme di pagamento esterne

Soluzioni a connettività completa

IL FUTURO È SUPER

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

AUTEL HA PRESENTATO NEL 2022 LA GAMMA MAXICHARGER DEDICATA ALL'E-MOBILITY, CARATTERIZZATA DA PRODOTTI ALL'AVANGUARDIA CHE SPAZIANO DAI CARICATORI DOMESTICI IN AC FINO ALLE COLONNINE FAST E HPC. A LIVELLO GLOBALE L'AZIENDA PREVEDE DI RAGGIUNGERE IL MILIARDO DI FATTURATO ENTRO I PROSSIMI 3 ANNI E L'EV-CHARGING AVRÀ UN PESO SEMPRE MAGGIORE. INTERVISTA A MATTIA SILVESTRI, RESPONSABILE VENDITE SUD EUROPA

DI MATTEO BONASSI

"Vincere grazie a know-how e specializzazione"

Autel nasce nel 2004 come azienda dedicata alla realizzazione di dispositivi per la diagnostica auto, un settore che ha portato la società a specializzarsi nella realizzazione di hardware dalle dimensioni molto compatte e ad alto contenuto tecnologico, come appunto i tablet che vengono utilizzati per dialogare con le centraline dei veicoli. Da questa premessa l'approccio al mercato dell'e-mobility, dove Autel è presente a

livello internazionale dal 2020, è stato piuttosto semplice, grazie alle competenze maturate in un settore molto più complesso. «Avendo accumulato un forte know-how nell'automotive il passo successivo, ovvero quello di approcciare il mondo della ricarica, è stato naturale, visto che già l'azienda aveva tutte le competenze tecnologiche per poterlo fare e che questo business rappresenta a oggi un'enorme opportunità di crescita» spiega Mattia Silvestri, responsabile vendite di Autel per il Sud Europa. Ad esempio,

la diagnosi dello stato di salute della batteria di un Bev o di un'ibrida Plug-in è una funzionalità che Autel ha deciso di implementare anche sui propri ev-charger ed è una caratteristica peculiare dell'offerta: «In futuro, il nostro obiettivo è quello di allargare lo spettro di utilizzo di questa funzionalità. Vogliamo fare in modo che i nostri ev-charger siano in grado di dialogare con la centralina del veicolo per riuscire a fornire una serie ancora più completa di dati e funzionalità utili al cliente finale».

LA GAMMA

► Uno dei prodotti di punta dedicato alla ricarica domestica è il Maxicharger AC Wallbox (con potenza da 7,4 kW in monofase, oppure fino a 22 kW in trifase), adatto sia all'utilizzo residenziale sia per aree ad accesso pubblico: la presenza della modalità Health Charging Mode preserva le batterie del veicolo ottimizzandone il ciclo vitale.

► L'offerta in corrente continua include la colonnina DC Fast, disponibile in diverse versioni di potenza: da 60 fino al 240 kW.

► Il modello DC High Power è invece disponibile con potenze da 360 kW fino al 560 kW; con quest'ultima è possibile ricaricare energia per

200 km di percorrenza in soli 5 minuti. Entrambi i dispositivi DC Fast e DC High Power supportano il controllo da remoto via Autel Charge e sono provvisti di tecnologia Intelligent Battery Test, che evita situazioni di stress alle batterie del veicolo durante la ricarica. La linea Maxicharger AC e DC di Autel, è provvista di modulo di connessione Ethernet, Wifi e 4G che si collega alla piattaforma Cloud, mentre la configurazione del prodotto viene fatta tramite connessione Bluetooth in maniera semplice e intuitiva grazie all'App Autel Config.



Come è strutturata la sede italiana?

«La sede ha aperto nel 2014, in provincia di Venezia. Qui possiamo contare su di un magazzino nelle vicinanze dell'aeroporto di 4mila mq, a cui si aggiungono 1.000 mq di uffici con un organico di 40 persone composto da impiegati cinesi e italiani in egual misura, che collaborano in una realtà perfettamente integrata al territorio. Questo rappresenta un importante punto di forza a livello strategico perché siamo in contatto diretto e costante con i nostri siti produttivi di Shenzhen e in Vietnam e possiamo intervenire molto velocemente per modificare la produzione facendo fronte in maniera tempestiva alle richieste dei clienti».

Come siete organizzati a livello distributivo?

«Per le wall box domestiche e per le soluzioni in DC meno potenti ci affidiamo solo ed esclusiva-



mente ai distributori. Lavoriamo principalmente con Coenergia, PM Service, con il distributore spagnolo Amara e con Energia Italia nel mondo del fotovoltaico. Per policy non lavoriamo direttamente con clienti privati o installatori. L'altro nostro riferimento a livello commerciale sono appunto i Cpo: per una realtà come la nostra essi rappresentano la chiave per sviluppare un business importante, soprattutto sugli ev-charger ad alta potenza».

Come operate invece per supportare gli installatori?

«Abbiamo organizzato e abbiamo in programma per il futuro diversi corsi di formazione certificati. Autel rilascia due patentini, uno dedicato ai distributori e uno agli installatori per i dispositivi in DC. I corsi si tengono presso le sedi dei distributori. Non organizziamo corsi per le colonnine o wall box in AC perché sono costruite per una facilità di installazione di livello basilare in termini di competenze tecniche, organizziamo per queste dei Webinar sempre a supporto della rete distributiva. Sono talmente semplici da attivare che potrebbero essere vendute anche sugli scaffali della grande distribuzione, anche se in Europa non è la nostra filosofia.

Quali sono le caratteristiche distintive di una wall box Autel destinata alla ricarica domestica?

«La nostra gamma AC si contraddistingue per l'elevata qualità delle componenti che formano il nostro prodotto, solo al tatto si capisce che Autel sta offrendo un prodotto di alta gamma: sviluppiamo internamente software e hardware, siamo un produttore verticale che collabora costantemente con i propri clienti in un'ottica di continuo miglioramento non solo del prodotto stesso, ma delle funzionalità e del servizio, Autel si contraddistingue inoltre per una grande attenzione al packaging dei prodotti. Oltre alla qualità dell'imballaggio, all'interno sono presenti tutti gli attrezzi necessari al montaggio e la dima per l'installazione corretta a parete. All'interno della scatola è poi presente un QR code unico e identificativo del caricatore per configurarlo e renderlo operativo in pochi semplici passaggi. Inoltre sul nostro sito sono presenti diversi video tutorial dedicati».

Come si compone la vostra gamma di prodotti e quali sono i punti di forza della vostra offerta?

«Abbiamo un'ampia e completa gamma di Maxicharger. In AC abbiamo la classica soluzione residenziale da 7 a 22 kW, per i parcheggi pubblici oppure hotel abbiamo le AC con piedi-

«Autel propone soluzioni di alta gamma. Siamo un produttore verticale che sviluppa internamente software e hardware e che collabora costantemente con i propri clienti in un'ottica di continuo miglioramento del prodotto stesso, delle funzionalità e del servizio offerto»

stallo singolo o doppio oltre a nuove soluzioni che lanceremo nel Q2 del 2023. La gamma DC è composta dalla 40 kW doppio rifornimento, ideale per sostituire nei parcheggi le vecchie 22x2 in AC ormai obsolete, questa soluzione in DC permette di beneficiare di una ricarica veloce senza creare eccessive problematiche alla rete stessa. L'offerta in DC è arricchita anche dalla nostra DC Fast, una charger modulare che permette all'utente di acquistare una macchina da 60 kW potenziabile fino a 240 kW con lo stesso cabinato, con uno schermo da 27 pollici completamente personalizzabile con video e Immagini. Per i centri commerciali abbiamo sviluppato un modello chiamato AVD, con uno schermo da 55 pollici, oltre a stazioni Hpc da 480/560 kW in arrivo nel Q2 2023. Autel ha una grande esperienza maturata nell'automotive: non siamo un'azienda che costruisce componentistica nel mondo della distribuzione elettrica, moduli fotovoltaici, inverter o batterie. Siamo invece estremamente focalizzati sulla tecnologia del settore automobilistico e gli ev-charger rappresentano il nostro core business».

Quali sono le criticità che ancora frenano la crescita dell'e-mobility in Italia?

«Sicuramente una distribuzione poco omogenea delle stazioni di ricarica pubbliche. Isole e Sud Italia rappresentano circa il 10% in termini di presenza di colonnine. Inoltre la speranza è che per quest'anno ci sia più disponibilità di vetture elettriche, con tempi di attesa più brevi per chi desidera acquistare un Bev».

OBIETTIVO: FATTURATO A 1 MILIARDO DI EURO

Ting Cai, Ceo di Autel Europe, racconta quale sarà la strategia dell'azienda per crescere ancora a livello globale



Quali traguardi vi siete prefissati?

«A livello di fatturato globale Autel ha raggiunto circa 500 milioni di euro per il 2021. Entro i prossimi 3, massimo 4 anni contiamo di raggiungere il miliardo di euro. Attualmente l'e-mobility pesa tra il 5 e il 10% ma a livello mondiale il nostro obiettivo è che questo segmento arrivi a pareggiare la diagnostica automotive. A oggi il 95% del fatturato di Autel proviene dai mercati Usa (che vale circa il 50%) ed Europa. Solo il 5% è sviluppato dalla Cina. Sia nei prodotti per l'automotive sia nella linea dedicata alla mobilità elettrica ci sono soluzioni tecnologicamente molto sofisticate, frutto di importanti investimenti in ricerca e sviluppo, che grazie alla gestione e alla forza produttiva degli stabilimenti operativi in Cina vengono lanciati sul mercato a costi assolutamente concorrenziali».

Quali sono i vostri obiettivi a livello europeo e italiano?

«Per il 2022 chiuderemo con una crescita del 100% a livello europeo e anche per il 2023 abbiamo previsto un incremento identico. Per crescere in maniera importante lavoreremo con l'obiettivo di chiudere grossi bandi per la fornitura di stazioni in DC. Se guardiamo ai dati recenti, in Italia si contano oltre 30mila colonnine pubbliche di cui il 92% sono soluzioni in AC. È un quadro che vogliamo contribuire a cambiare velocemente, fornendo soluzioni di ricarica pubblica più rapide. Il 2023 sarà l'anno del fast charge: chi possiede un'auto elettrica come il sottoscritto ha il desiderio di poterla ricaricare velocemente e con ev-charger che preservino la salute della batteria del veicolo».

Come siete strutturati in Europa?

«A breve inaugureremo una filiale a Barcellona. Lo sviluppo del piano industriale prevede una sede in ogni Paese, dove affianchiamo un team cinese a un team locale. Riteniamo fondamentale avere una struttura che possa riportare puntualmente al nostro headquarter per ottimizzare la produzione e capire l'andamento del mercato. Abbiamo due siti produttivi, uno situato a Shenzhen in Cina e uno in Vietnam, che gestiscono ognuno il 50% della produzione. Nel corso del 2023 è prevista anche l'apertura di un sito negli Usa dove contiamo di completare l'assemblaggio dei caricatori, visto che in America esistono standard di collegamento differenti. L'Europa invece viene rifornita direttamente dalla Cina e abbiamo un centro logistico a Rotterdam e uno a Marcon».

Quali sono i vantaggi di poter gestire l'intero processo produttivo internamente?

«Vogliamo arrivare a produrre 1 milione di ev-charger l'anno e per farlo è necessario avere i mezzi di una azienda verticale in questo settore, in grado di gestire internamente produzione e sviluppo. Autel è quotata in Borsa, a oggi conta 1.500 dipendenti presso i siti produttivi e altri 1.000 operativi tra le varie filiali nel mondo. Ogni anno investiamo il 20% del fatturato in ricerca e sviluppo per poter proporre una novità ogni 6 mesi, sia nella diagnostica sia nell'ev-charging».

DA SINISTRA: JIAWEN YANG, EV CHARGING OPERATION; TING CAI, CEO DI AUTEL EUROPE; CHENGCHENG FA, EV CHARGER SENIOR SALES MANAGER; MATTIA SILVESTRI, REGIONAL SENIOR SALES SUD EUROPA; NARISU SUN, EU TECHNICAL SUPPORT & TRAINING



Prezzi ricarica pubblica: e ora che succede?

NEL CORSO DEL 2022 SI È VERIFICATA UN'IMPENNATA DEI COSTI RELATIVI AL RIFORMIMENTO PRESSO LE COLONNINE AD ACCESSO PUBBLICO, TANTO DA METTERE IN DUBBIO L'EFFETTIVO RISPARMIO NELL'UTILIZZO DI UN VEICOLO ELETTRICO RISPETTO ALL'ENDOTERMICO. ANCHE SE UNA DIMINUZIONE DEI PREZZI È IMPROBABILE, GRAZIE AD ALCUNI STRUMENTI MIRATI, COME PRICE CAP SUL GAS, TARIFFE FLAT IN ABBONAMENTO E PIANI DI FIDELIZZAZIONE, SARÀ POSSIBILE SCONGIURARE ULTERIORI RINCARI

DI ALESSANDRO TABARO

Tra le incognite che potrebbero rallentare, o comunque influire sulla diffusione della mobilità elettrica nel nostro Paese c'è senza dubbio il costo della ricarica pubblica, un tema su cui si è tornati a puntare i riflettori dopo che, nella seconda metà dello scorso anno, l'aumento improvviso del prezzo del gas aveva contribuito a rincari piuttosto salati sulle bollette della corrente e sulle tariffe dei principali Cpo ed Emsp che operano nel nostro territorio. Cosa dobbiamo aspettarci quindi per questi primi mesi del 2023? Nel tentativo di delineare un trend relativo all'andamento dei costi per il rifornimento dell'auto elettrica presso le stazioni pubbliche abbiamo interpellato due Cpo, nella fattispecie Enel X Way e Sorgenia – ovvero due società che, oltre a operare nel settore dell'e-mobility, sono anche coinvolte nel mercato della fornitura energetica – e Motus-E che, attraverso la voce dell'ex segretario generale ed esperto di mobilità elettrica Dino Marcozzi, ci ha fornito alcuni spunti interessanti. Una premessa però è obbligatoria. Indipendentemente dall'operatore utilizzato, per mantenere contenuti i costi della ricarica alle colonnine pubbliche andranno evitati i rifornimenti cosiddetti “a consumo” ovvero slegati dalla sottoscrizione di un piano tariffario in abbonamento. La differenza di prezzo infatti è notevole: per una ricarica fast sopra i 50 kW di potenza, ad esempio, il listino di uno stesso operatore passa dagli 0,89 euro al kWh, agli 0,31 euro in abbonamento: praticamente uno sconto superiore al 60%.

Sorgenia punta sulla fidelizzazione con bonus e kWh gratuiti



MARCO PICONESI,
OFFERING &
MARKETING DEVELOPER
MANAGER

Difficile che durante questo primo trimestre dell'anno si verifichi un ulteriore abbassamento dei costi di ricarica, ma le previsioni sono quelle di un quadro stabile e “al sicuro” da possibili stravolgimenti, come spiega Marco Piconese, offering & market development manager: «La crescita costante del costo dell'energia ha naturalmente avuto un impatto sul costo della ricarica. Non ci aspettiamo una significativa diminuzione dei prezzi nel corso del primo trimestre 2023, è probabile che si attestino sui livelli attuali (l'intervista è avvenuta a inizio dicembre [Ndr]), quindi parliamo di circa 0,6-0,7 euro al kWh per le colonnine in AC e di 0,8/0,9 euro al kWh per le colonnine in corrente continua».

La multiutility prevede, tra i vantaggi offerti agli e-driver, uno sconto del 10% sulla ricarica attraverso l'app MyNextMove per coloro che sono titolari di un contratto di fornitura Sorgenia Luce, gas o fibra. Non è invece contemplata l'introduzione di piani in abbonamento. Sorgenia opta per una soluzione che, attraverso bonus in kWh gratuiti, consentirà di fidelizzare i clienti offrendo loro dei vantaggi. «Non prevediamo l'introduzione di tariffe flat in abbonamento che rappresenterebbero un vincolo per l'utente finale. I nostri clienti avranno la possibilità di ricaricare un Wallet ottenendo un bonus fedeltà che consentirà loro di ricaricare una quota di kWh gratis».



Nuove tariffe flat e vantaggi per chi ha una Juicebox a casa: la formula di Enel x Way



GIOVANNI COPPOLA,
HEAD OF GLOBAL
MARKETING

«Innanzitutto ci auguriamo una progressiva normalizzazione dei costi di approvvigionamento dell'energia nei mercati in cui operiamo, la cui conseguenza sarebbe il non verificarsi di aumenti generalizzati su tutte le tariffe per gli utenti da parte dei fornitori di servizio di ricarica» spiega Giovanni Coppola, head of global marketing di Enel X Way. «Premesso che la

strada per tornare ai prezzi del 2020 sarà lunga e ancora turbolenta, la nostra aspettativa è che all'inizio di questo nuovo anno non ci saranno ulteriori aumenti estesi a tutto il portafoglio di offerte. Se osserviamo quello che è successo tra il 2020 e il 2021 – e che successivamente ha interessato in larga parte anche il 2022 – il costo all'ingrosso dell'elettricità sui mercati europei ha risentito del meccanismo della formazione del prezzo tramite asta marginale sui mercati elettrici. Meccanismo che ha sostenuto per decenni l'ammodernamento dei mercati europei, e in particolare la penetrazione di rinnovabili, ma che ha come punto debole chiaramente la sensibilità alla tecnologia che poi determina l'incontro tra domanda e offerta aggregata. L'intervento di meccanismi come il price cap sul gas consentirà a tendere una normalizzazione del costo di approvvigionamento degli operatori di infrastruttura di ricarica e, a valle, dei fornitori di servizio. Anche alla luce di questo, confidiamo che non ci saranno ripercussioni generalizzate sul costo della ricarica per i clienti». Enel X Way non solo continuerà a puntare con decisione sulle tariffe flat per mantenere contenuti i costi di ricarica presso le colonnine



pubbliche ma allargherà l'offerta per consentire ai propri clienti una maggiore libertà di utilizzo. «Continueremo a investire molto sulla relazione con il cliente finale e a sostenere l'adozione di questa nuova tecnologia con un portafoglio di prodotti che, grazie agli abbonamenti, ha alcuni componenti molto favorevoli per l'utente finale nell'ambito della ricarica pubblica anche nei periodi complicati da shock macroeconomici come quelli recenti» ha confermato Coppola. «È utile in questo frangente sottolineare che le nostre due tariffe in abbonamento, Flat Small e Flat Large, non hanno mai subito variazioni in termini di costi negli ultimi 18 mesi e hanno un equivalente del prezzo al kWh intorno ai 0,30 euro. Riguardo alle novità in arrivo possiamo anticipare che nel corso del primo trimestre di quest'anno il portafoglio verrà ampliato per soddisfare un sempre più nutrito pubblico di clienti che ci chiedono taglie di abbonamento superiori. Stiamo progettando nuove proposte per accontentare un target più ampio possibile, con piani che probabilmente andranno oltre i 200 kWh». Anche nel corso di quest'anno nella strategia di Enel x Way continuerà a giocare un ruolo fondamentale la sinergia tra ricarica pubblica e privata, con offerte dedicate agli e-driver che hanno installato o intendono installare un Ev-charger JuiceBox presso la loro abitazione: «Nei mesi scorsi abbiamo lanciato una promozione molto vantaggiosa per l'acquisto di stazioni di ricarica residenziale» conferma Coppola. «Associando la wall box all'app si può accedere a un'offerta che prevede 3 mesi di abbonamento gratuito alla tariffa Flat Small sulla ricarica pubblica. Abbiamo puntato sulla tariffa Small perché è quella più adatta per chi ha la possibilità di usufruire di una wall box a casa e utilizza le colonnine meno frequentemente. La promozione sarà in corso fino ad aprile su tutti i canali di distribuzione, mentre successivamente sarà valida solo per le wall box acquistate attraverso il nostro sito online. JuiceBox è una wall box connessa e intelligente, provvista di una funzio-

nalità dedicata che si chiama Tariff Optimization. Se il cliente ha nel proprio contratto delle tariffe bi-orarie o variabili nel tempo, come per esempio la Enel Flex, la wall box capirà quando è più conveniente ricaricare l'auto e quindi imposterà il rifornimento di conseguenza. Laddove c'è questa struttura di tariffa variabile, basta selezionare la propria tariffa e lasciare l'auto collegata: il dispositivo in automatico farà partire la ricarica nelle ore più convenienti».

Sui costi della ricarica influirà anche la domanda e attenzione al V2G

«Il prezzo della ricarica potrebbe dipendere in prospettiva anche dal volume delle auto elettriche circolanti» spiega Dino Marcozzi, ex segretario generale dell'associazione Motus-E. «Più i veicoli si affideranno a questo tipo di servizio e più gli operatori saranno facilitati nel ridurre i prezzi della ricarica. In questo preciso momento storico, invece, particolarmente importanti sono le tariffe flat, che aiutano gli automobilisti a ridurre sensibilmente la spesa e a tenerla sotto controllo».

Anche i colossi dell'auto stanno iniziando a proporre tariffe di questo tipo dedicate ai propri utenti, in un trend destinato sempre più a consolidarsi. Basta guardare a modelli come Audi Charging Service lanciato l'1 gennaio scorso: un piano per accedere a oltre 400 mila colonnine in tutta Europa a prezzi di ricarica vantaggiosi per chiunque abbia acquistato un Bev della casa tedesca. Oppure ci sono marchi come Tesla che, di fatto, operano anche in veste di Cpo a tutti gli effetti. «Molti costruttori si stanno avvicinando anche al mondo dell'energia seguendo business model già affermati», conclude Marcozzi, secondo il quale, guardando più avanti, «un ulteriore apporto all'abbattimento dei prezzi per la ricarica potrà essere garantito agli utenti che contribuiranno alla fornitura di flessibilità alle reti, attraverso tecnologie come smart charging e Vehicle to grid».



Il tuo operatore per la MOBILITA' ELETTRICA

FC 24 WALLBOX



FC 50 STATION



www.r-ev.it | info@r-ev.it



Colonnine: come combattere la sosta abusiva

L'OCCUPAZIONE NON CONSENTITA DEGLI STALLI DESTINATI ALLE AUTO ELETTRICHE IN RICARICA È UN MALCOSTUME ANCORA MOLTO DIFFUSO NEL NOSTRO PAESE. ECCO COME POTER INTERVENIRE, COSA DICE LA LEGGE E QUALI SONO LE CONTROMISURE ADOTTATE DA CPO ED EMSP PER DISINCENTIVARE QUESTA "CATTIVA" ABITUDINE

DI **FEDERICA MUSTO**

L'occupazione abusiva degli stalli dedicati alla ricarica da parte di veicoli non elettrici o che non stanno usufruendo del servizio è una pratica ancora molto comune, in Italia come in molti dei Paesi in cui la mobilità elettrica sta prendendo piede e, con essa, sta crescendo l'infrastruttura. A ottobre 2022 in Italia Motus-E – associazione che raggruppa gli operatori della mobilità elettrica – contava 32.776 punti di ricarica, di cui il 75% è collocato su suolo pubblico e il 25% su suolo privato ad accesso pubblico. Un quadro in crescita che ha registrato un trend decisamente positivo a +208% in soli tre anni. Di questi, il 90% risulta in corrente alternata (AC), ossia è pensato per una ricarica lenta con potenza dai 3 a un massimo di 22 kW; mentre solo il 10% è in corrente continua con soluzioni quick, fast e ultrafast. Ciò significa che il tempo di sosta per ricaricare presso la maggior parte delle stazioni disponibili sarà prolungato e, dunque, per chi viaggia in elettrico la possibilità di prenotare la ricarica – avendo poi la sicurezza di trovare lo stalli libero e disponibile – diventa una condizione fondamentale per poter programmare adeguatamente il proprio itinerario giornaliero. Ma cosa succede se quando si arriva alla stazione di ricarica questa è inaccessibile?

Cosa dice la legge

Capita ancora troppo spesso, soprattutto in città o nei parcheggi dei centri commerciali più

affollati, di trovare gli stalli occupati da veicoli – elettrici, ibridi o endotermici – non in ricarica. Eppure in Italia una legge che norma l'utilizzo degli stalli dedicati ai veicoli elettrici – e di conseguenza i casi di abuso – esiste da gennaio 2017. Si tratta della modifica all'articolo 158 del Codice della strada, introdotta dal DL 257 del 16 dicembre 2016. L'articolo contiene l'elenco delle soste e delle fermate vietate in spazi riservati a utilizzo esclusivo, di fatto equiparando l'occupazione indebita delle aree riservate alla ricarica a quella, ad esempio, delle aree dedicate ai veicoli per portatori di handicap. In particolare, gli stalli adiacenti a un charging point sono aree riservate alla sosta di veicoli in ricarica, dunque tutti quei mezzi elettrici e non, che si fermano o sostano in questi stalli senza usufruire del servizio, o per un tempo superiore a quello

L'OCCUPAZIONE INDEBITA DEGLI STALLI DESTINATI ALLE AUTO IN RICARICA VIENE EQUIPARATA DALLA LEGGE ALL'OCCUPAZIONE INDEBITA DEI POSTI AUTO RISERVATI AI PORTATORI DI HANDICAP, AI VEICOLI DI PUBBLICA UTILITÀ OPPURE AI MEZZI DI SOCCORSO. MA NON È PREVISTA LA DECURTAZIONE DI PUNTI DALLA PATENTE

destinato al rifornimento, sono da considerarsi in divieto di sosta e vanno incontro a sanzioni amministrative che possono andare da 85 a 338 euro per i veicoli a quattro ruote (da 40 a 164 euro qualora si tratti di ciclomotori o mezzi a due ruote), con anche la possibilità di rimozione da parte degli organi di polizia. A differenza di quanto accade per chi occupa le aree destinate ai disabili, ai veicoli di pubblica utilità (taxi e bus) o ai mezzi di soccorso, per chi occupa senza averne diritto gli stalli destinati alle vetture in ricarica non è tuttavia prevista la decurtazione di punti dalla patente.

Cosa succede nella pratica?

Se una normativa esiste dal 2017 purtroppo, nella pratica, sono ancora poche le circostanze in cui le sanzioni previste vengono effettivamente applicate.

Prendiamo un caso concreto come ad esempio un appuntamento di lavoro fuori città. Una volta raggiunta la destinazione tramite l'app del proprio Emisp si cerca una stazione di ricarica libera in cui fare un rabbocco, la si seleziona e viene prenotata. Entro (in genere) i 15 minuti





LOTTA AL PARCHEGGIO SELVAGGIO IN 5 PUNTI



STATO DELLA RICARICA

COLONNINE CON INFORMAZIONI
CHIARE E FRUIBILI DALLE FORZE
DELL'ORDINE PER STABILIRE
L'EFFETTIVO DIVIETO DI SOSTA

2

TARiffe PIÙ SALATE

PER LE AUTOMOBILI
ELETTRICHE CHE OCCUPANO
GLI STALLI TERMINATA
LA RICARICA

1

IL RUOLO DELLE AUTORITÀ

UNA RISPOSTA PIÙ CELERE
DELLE FORZE DELL'ORDINE
ALLE SEGNALAZIONI DA
PARTE DEGLI E-DRIVER
IMPOSSIBILITATI AD
EFFETTUARE LA RICARICA

3



DISSUASORI MECCANICI

PER IMPEDIRE ALLE AUTO
ENDOTERMICHE DI OCCUPARE
LO STALLO

4

TELECAMERE INTELLIGENTI

PER MONITORARE
CHE TIPO DI
VEICOLO
OCCUPA LO STALLO
E PER QUANTO
TEMPO

5



disponibili della prenotazione ci si reca all'indirizzo della colonnina, ma una volta arrivati sul posto la si trova inaccessibile in quanto gli stalli predisposti sono occupati da veicoli non in ricarica. A questo punto le possibilità sono due: cercare una seconda stazione disponibile nei dintorni oppure chiamare le Forze dell'Ordine per richiedere che il mezzo in sosta vietata venga rimosso. Qualora si scelga questa seconda ipotesi, il primo passo è telefonare ai Vigili Urbani per effettuare la segnalazione. Vi verrà chiesto l'indirizzo della stazione di ricarica di riferimento e di attendere fino all'arrivo di una pattuglia per un controllo. Qui chiaramente i tempi di attesa possono variare anche significativamente in base alla disponibilità e alla prontezza della volante in questione e, ovviamente, anche al traffico cittadino. Una volta arrivati, i Vigili verificheranno personalmente che il veicolo sia in divieto e decideranno se procedere con la contravvenzione. L'articolo 158 let. h-bis prevede anche la possibilità della rimozione forzata del mezzo in sosta vietata, ma spesso, a causa dei tempi di rimozione per i quali l'agente dovrebbe rimanere sul posto, del costo e della indisponibilità del servizio del carroattrezzi, le forze dell'ordine preferiscono limitarsi a effettuare la contravvenzione. Tutto questo naturalmente si verifica quando l'auto che occupa uno stallone è chiaramente di tipo endotermico e quindi non ci sono motivazioni valide per cui possa aver deciso di sostare presso la colonnina.

Se in divieto c'è un Bev

Gli stalli adiacenti a una colonnina, come ben sottolineato dal Codice della Strada, sono spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica. Non sono dunque spazi riservati alla semplice sosta di veicoli elettrici,

ma condizione necessaria per poterne usufruire è che il veicolo sia effettivamente in fase di ricarica. Qui i casi in cui è possibile incorrere sono due. Il primo è che il proprietario del veicolo elettrico stia semplicemente utilizzando lo stallone per la ricarica come un comune parcheggio e che quindi non abbia il cavo inserito. In questo caso la procedura è la stessa descritta sopra: che sia un mezzo elettrico o meno, si tratta di un'auto in divieto di sosta. La questione si complica

nel momento in cui il veicolo in sosta ha effettivamente il cavo inserito nella colonnina, ma ha terminato la ricarica. Anche qui la legge è chiara: una volta terminato il rifornimento l'auto in sosta va spostata per lasciare la stazione a disposizione di altri utenti intenzionati a usufruire del servizio. Cpo ed Emsp stanno lavorando ormai da tempo con l'obiettivo di trovare modalità più efficaci per sensibilizzare i proprietari dei veicoli elettrici a sviluppare questa



NEL CASO IN CUI A OCCUPARE LO STALLO SIA UN VEICOLO ELETTRICO CON IL CAVO INSERITO NELLA COLONNINA L'INTERVENTO DELLE FORZE DELL'ORDINE DIVENTA PIÙ COMPLESSO, PERCHÉ DEVONO STABILIRE SE EFFETTIVAMENTE IL MEZZO HA TERMINATO IL RIFORNIMENTO E DA QUANTO TEMPO, OLTRE IL CONSENTITO, STA OCCUPANDO ABUSIVAMENTE IL PARCHEGGIO



PER EVITARE L'OCCUPAZIONE ABUSIVA DA PARTE DI VETTURE ENDOTERMICHE, IN CINA TESLA HA ADOTTATO DEI DISSUASORI MECCANICI CHE GLI E-DRIVER POSSONO SBLOCCARE TRAMITE UN'APPOSITA APP. A2A INVECE, NELLE CITTÀ DI MILANO E BRESCIA, UTILIZZA DEI SENSORI PER MONITORARE L'EVENTUALE PRESENZA DI AUTO PRESSO GLI STALLI DESTINATI ALLA RICARICA

attenzione verso gli altri e-driver e che ancora, purtroppo, talvolta manca. Per quanto riguarda le Forze dell'Ordine, come si dovranno comportare nel caso di uno stallone occupato abusivamente da un veicolo elettrico che ha terminato la ricarica? Prima di tutto andrebbe accertato il fatto che la vettura abbia effettivamente concluso il rifornimento. Spesso però gli agenti non sono in grado di distinguere un Bev in carica da uno che ha effettivamente terminato il procedimento. Di solito la vettura avvisa del fatto che la ricarica è completa a schermo/cruscotto - questo prevede che l'agente si avvicini, guardi all'interno e verifichi se la ricarica sia stata completata - oppure, su alcuni modelli, un led presente vicino alla presa smette di lampeggiare o cambia colore al termine della ricarica. Tutti segnali abbastanza semplici da individuare per chi è solito utilizzare veicoli elettrici, ma non sempre per chi si avvicina per la prima volta all'e-mobility. Talvolta è la stazione stessa che, modificando il colore del proprio led o sul proprio display, indica quando il veicolo a essa connesso è in ricarica oppure se il rifornimento è terminato. In ogni caso, una volta accertato che il mezzo collegato alla colonnina ha completato la ricarica, l'agente deve considerare che il proprietario ha a disposizione una finestra di tempo (che in genere va da 1 ora sulle stazioni in AC a qualche manciata di minuti sulle ultrafast) per tornare e liberare lo stallone. Ciò significa che l'agente, una volta accertatosi che l'auto in sosta abbia concluso la ricarica, dovrà segnarsi l'orario del controllo ed eseguire una seconda verifica dopo un'ora (o comunque il tempo indicato per la specifica stazione di ricarica) per accertarsi che il conducente non abbia ancora liberato l'area. Solo in questo caso potrà procedere con la contravvenzione e la rimozione. Insomma, un iter non affatto semplice. Un altro dubbio che spesso affligge gli utenti che popolano forum e pagine social

dedicate alle auto elettriche è la differenza di regolamentazione tra le stazioni su suolo pubblico, come quelle in strada, e le stazioni su suolo privato. Se per le stazioni su suolo pubblico viene naturale pensare di poter chiamare le Forze dell'Ordine, lo stesso comportamento non risulta scontato per quelle stazioni che si trovano invece nei parcheggi dei centri commerciali, oppure ad esempio nelle aree di servizio. Come comportarsi in questi casi? Nello stesso identico modo. Gli stalli riservati ai veicoli elettrici in ricarica quando accessibili al pubblico, anche se su suolo privato, sono contraddistinti da segnaletica orizzontale e verticale, che riporta il divieto di sosta per tutti quei mezzi che non usufruiscono del servizio e i termini di tempo entro cui liberare l'area una volta conclusa la ricarica. È dunque in ogni caso onere delle Forze dell'Ordine fare rispettare il Codice della strada e dunque, anche in questi casi gli unici a poter far valere le contravvenzioni o a poter chiamare il carroattrezzi, sono gli agenti.

Le tariffe degli Emsp

Come anticipato sopra, da qualche tempo gli Emsp, ossia gli E-Mobility Service Provider che forniscono il servizio di ricarica al cliente finale tramite App e Rfid Card, hanno avviato un'attività di "sensibilizzazione" verso gli stessi proprietari dei veicoli elettrici che usufruiscono del servizio di ricarica affinché spostino, entro i termini di tempo previsti, l'auto che ha completato il rifornimento. Il primo Emsp (in questo caso anche Cpo, ossia proprietario della rete di ricarica Ultrafast) ad attuare un programma in tal senso è stato Tesla, che in tempi non sospetti ha istituito per i propri Supercharger (oggi in parte aperti anche agli utenti non Tesla anche in Italia) una tariffa di occupazione dello stallone una volta conclusa la ricarica. Si tratta di una fee applicata in aggiunta al costo del rifornimento per ogni minuto oltre il termi-

IL CODICE DELLA STRADA

Il DL 257 del 16 dicembre 2016 ha modificato l'articolo 158 del CdS, che contiene l'elenco delle soste e delle fermate vietate, aggiungendo il comma h-bis che prevede il divieto di sosta di qualsivoglia mezzo non in ricarica - che sia esso elettrico, plug-in o endotermico - "negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica". L'occupazione indebita delle aree riservate alla ricarica viene così equiparata a quella di altre zone a utilizzo esclusivo, come ad esempio quelle per i veicoli di portatori di handicap, senza però l'essere riservate senza limiti di tempo (caratteristica di queste ultime): gli stalli delle colonnine sono vincolati all'uso dell'impianto di ricarica. Le sanzioni vanno dai 40 ai 164 euro per i veicoli a 2 ruote e da 86 a 338 euro per gli altri (28 e 59 se pagati entro 5 giorni), ed è prevista inoltre la possibilità di fare rimuovere forzatamente il veicolo in sosta vietata. Non è tuttavia prevista la decurtazione di punti dalla patente.



ne in cui il veicolo resta connesso alla stazione, impedendo così ad altri utenti di usufruire del servizio. La tariffa in Italia è pari a 0,50 euro per ogni minuto "extra" di occupazione e di 1 euro qualora gli stalli della stazione di ricarica siano molto affollati e dunque ci sia urgente esigenza di liberare lo spazio. Anche Be Charge ha recentemente previsto una tariffa di occupazione per la presa di ricarica. Come si legge sul sito di riferimento, una volta terminata la ricarica l'utente ha a disposizione 60 minuti di parcheggio gratuito per tornare alla stazione e spostare il veicolo. Trascorso tale periodo viene applicata una penale di sosta di 0,05 euro al minuto per stazioni fino a 22kW e di 0,18 euro su tutte le stazioni in DC. Da sottolineare che sia Be Charge sia altri Emsp come ad esempio Enel X Way prevedono per le stazioni di ricarica in AC una fascia notturna gratuita che va in genere dalle 23 alle 7 del mattino, in cui non

viene applicata nessuna tariffa aggiuntiva nonostante l'auto abbia concluso la ricarica. Esistono inoltre possessori dei veicoli elettrici che sfruttano la possibilità di abbassare la potenza di ricarica in ingresso: in questo modo allungano il tempo necessario al rifornimento per prolungare la sosta. Per disincentivare anche questa pratica, alcuni Emsp - ed è ad esempio il caso, nuovamente, di Be Charge - hanno previsto un limite di tempo (ad esempio 4 ore) anche per la ricarica in corso, oltre il quale la ricarica continua ma viene applicata anche la "tassa" di occupazione del parcheggio.

Le contromisure dei Cpo

Le tariffe di occupazione sono certamente utili a educare gli utenti elettrici meno "collaborativi", mentre le contravvenzioni servono a punire tutti gli utenti che non rispettano quanto previsto dal Codice della strada. Ma né l'uno né l'altro meccanismo riescono a impedire che gli stalli adibiti alle colonnine vengano occupati da mezzi non autorizzati. Per ovviare a questo malcostume, alcuni proprietari di stazioni di ricarica (Cpo) hanno pensato di implementare sulle proprie colonnine una serie di tecnologie "anti abusivi". Uno dei primi sistemi, tutto italiano, è quello adottato da A2A su alcune delle proprie stazioni situate nelle città di Milano e Brescia. Nello specifico vengono installati sotto l'area di parcheggio alcuni sensori di massa metallica

UN AIUTO TECNOLOGICO

Lo scorso novembre in occasione della fiera Ecomondo - Key Energy è stato presentato da Acea Innovation, società del gruppo Acea che opera nel settore della mobilità e dell'energy & waste transition, un innovativo sistema per rilevare la corretta occupazione dei parcheggi per la ricarica elettrica dei veicoli. Si chiama Ipads e sfrutta una serie di telecamere dotate di intelligenza artificiale per rilevare ed elaborare in tempo reale le immagini dei veicoli in arrivo alla stazione di ricarica, valutandone il sistema di propulsione. Integrato con i dati derivanti dal sistema di gestione delle colonnine, Ipads riesce quindi ad analizzare i veicoli in sosta e sarà applicato in via sperimentale nel Comune di Castiglione della Pescaia (provincia di Grosseto), in Toscana.

connessi alla rete LoRa, usata da A2A, in grado di percepire quando lo stallo è occupato da un mezzo. Questi dati, interfacciati con quelli di utilizzo della stazione di ricarica, riescono a restituire all'utente tramite l'app di A2A una serie di informazioni sullo stato dello stallo: se questo è libero, se è occupato da un Bev in ricarica, se è occupato da un'elettrica che ha concluso la ricarica, oppure se è occupato da un'auto non connessa e dunque abusiva. Approccio differente è quello adottato da Tesla per i suoi nuovi Supercharger in Cina,

spesso soggetti ad "ICEing", ovvero a occupazione da parte di un veicolo endotermico (Internal Combustion Engine). Il marchio americano lanciato da Elon Musk ha pensato di installare una serie di dissuasori simili a quelli a lucchetto utilizzati nelle nostre città in alcuni stalli per residenti, ma dotati di un sistema di sblocco tramite QR Code che, una volta letto tramite la app di riferimento (chiamata WeCharge), permette al proprietario Tesla di liberare lo stallo e parcheggiare per usufruire della ricarica.

SONO DIVERSI I CPO E GLI EMSP CHE PREVEDONO DELLE TARIFFE SANZIONATORIE PER COLORO CHE OCCUPANO LO STALLO TERMINATA LA RICARICA



WALL BOX zeroCO₂ sun charger DAL SOLE ALL'AUTO IN UN'APP



- Disponibile nella versione **MONOFASE** da **7 kW** e **TRIFASE** da **22 kW**
- Pilotabile dall' APP di monitoraggio gratuita
- Fornite di **cavo solidale da 5 m**
- Ricarica dinamica in combinazione con l'inverter zeroCO₂ (utilizzando il meter)
- Utilizzabile anche stand-alone (senza inverter)
- Accessorio RDR-EV (ripartitore dinamico di ricarica) fornito su richiesta
- Possibilità di utilizzarla come wall box a muro o con staffa di supporto
- Integrabile con tutti i prodotti della famiglia **zeroCO₂**



a product by



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



o segui **Energy S.p.A.** su:



Richiedici informazioni o acquista presso i distributori specializzati di materiale fotovoltaico

WALL BOX E COLONNINE QUICK IN AC RAPPRESENTANO LA SOLUZIONE IDEALE PER GLI ESERCIZI COMMERCIALI CHE DESIDERANO OFFRIRE LA RICARICA COME SERVIZIO OPPURE PER GLI UTENTI CHE, ANCHE A CASA, SCELGONO DI SFRUTTARE LE POTENZIALITÀ DI UN SISTEMA RAPIDO. SI TRATTA QUINDI DI UN SEGMENTO CARATTERIZZATO DA PROPOSTE INTELLIGENTI, ATTENTE AL DESIGN E ALL'OTTIMIZZAZIONE DEI CONSUMI

DI MATTEO BONASSI



Ev-charger da 22 kW: la potenza giusta per pubblico e privato

I dispositivi di ricarica in AC con potenza fino a 22 kW rappresentano la soluzione ideale sia per un utilizzo domestico, sia per l'installazione in luoghi privati ad accesso pubblico, come ad esempio parcheggi di esercizi commerciali, ristoranti, alberghi, palestre – quindi particolarmente adatte a chi desidera offrire la ricarica come servizio a pagamento oppure gratuito – ma anche presso uffici e sedi aziendali per consentire a clienti e dipendenti di ricaricare il proprio veicolo elettrico. Si tratta infatti di uno dei tagli di potenza più importanti nell'ambito della ricarica trifase in AC (il tetto massimo è 28 kW) ed è una soluzione che offre un duplice vantaggio: in primis

una ricarica del veicolo rapida – ad esempio, considerando una vettura con batteria da 40 kWh il pieno di energia viene effettuato in 2 o 3 ore circa –, inoltre questa categoria di caricatori consente un notevole risparmio in termini di investimento rispetto alle soluzioni in DC. Nell'ambito della ricarica domestica, secondo i dati raccolti dallo Smart Mobility Report 2022 a cura del Politecnico di Milano, il segmento delle wall box tra gli 11 e i 22 kW nel 2021 ha rappresentato il 6% del totale installato (il 45% sono caricatori inferiori ai 3,7 kW e il 45% ha una potenza compresa tra i 4,5 e i 7,4 kW). Questa fotografia evidenzia da una parte come la percentuale sia ancora ristretta a causa degli adeguamenti all'impianto elettrico necessari a sfruttarne le potenzialità. Dall'altra però è lecito auspicare che il progresso tecnologico (anche relativo ai caricatori di bordo dei veicoli) e la rapida espansione della mobilità elettrica potranno spingere in futuro un numero sempre maggiore di utenti a scegliere un

sistema di ricarica rapido anche per la propria abitazione.

Wall box o colonnina?

Proprio per le caratteristiche citate sopra, i sistemi di ricarica da 22 kW sono spesso disponibili sia nel formato wall box, con la possibilità di installare l'ev charger a parete oppure su pillar, sia nel formato colonnina. Sono diverse infatti le aziende che coprono questo segmento di potenza con entrambe le soluzioni, proprio per rispondere a esigenze di installazione differenti. Il formato wall box risulta più adatto in situazioni con spazi ridotti, dove è necessaria una soluzione di ricarica compatta, poco ingombrante e che permetta di risparmiare spazio anche grazie alla possibilità del montaggio a parete. La maggior parte dei device in questo segmento ha la certificazione IP66, che li rende adatti anche all'installazione in esterna grazie a un'elevata protezione contro le intemperie e gli agenti atmosferici. Il



zazione dei consumi anche con più veicoli collegati. Inoltre in questa categoria di prodotti è praticamente sempre presente la possibilità di effettuare la ricarica previa identificazione tramite Rfid card, in modo da prevedere la possibilità di contabilizzare i rifornimenti energetici, oltre a poter gestire una rete di più caricatori attraverso piattaforme aperte oppure proprietarie. In questo segmento una caratteristica utile a rendere l'esperienza di ricarica più facile e intuitiva, soprattutto per un utilizzo aperto al pubblico, è la presenza di uno schermo Lcd con informazioni relative allo stato della ricarica. Diversi modelli, proprio per accontentare la necessità di una gestione da remoto o da parte di diversi utenti, prevedono la possibilità di connessione via Wi-Fi oppure via Internet attraverso Sim card e l'utilizzo di app dedicate, appositamente realizzate dal produttore oppure compatibili con le piattaforme dei principali Emisp.

Green e design

Trattandosi di soluzioni di ricarica evolute e dedicate a una clientela particolarmente esigente, diverse wall box da 22 kW prevedono

funzionalità studiate ad hoc per massimizzare i vantaggi nel caso sia presente un eventuale impianto fotovoltaico.

Questo avviene ad esempio dando all'utente la possibilità di ricaricare il proprio veicolo utilizzando solamente l'energia prodotta dai pannelli, oppure di creare un mix tra energia solare ed energia prelevata dalla rete. Una pratica vantaggiosa anche in termini di costi per le aziende o le aree residenziali che scelgono di installare un'infrastruttura di ricarica con queste caratteristiche. Un altro tema a cui i produttori sono sempre più attenti è poi quello della personalizzazione e di un design ricercato in grado di rendere il sistema di ricarica adatto a ogni tipologia di ambiente. Oltre a garantire in primis la facilità di installazione, vengono proposte wall box sempre più compatte e versatili, che possono essere personalizzate sia nella scelta del colore sia nelle finiture che possono essere completamente customizzabili. Anche relativamente al formato colonnina sono diversi i marchi che prevedono la possibilità di personalizzare la stazione di ricarica con i loghi o con i colori richiesti dal cliente.



formato colonnina risulta invece più indicato per ampi parcheggi in luoghi aperti e, a fronte di un investimento più importante (a causa degli scavi necessari per l'installazione a terra), garantisce nell'ottica di un utilizzo pubblico una maggiore solidità (soprattutto dove non è presente un controllo costante o in aree poco trafficate) e una maggiore visibilità. In entrambe le categorie sono presenti modelli con doppio cavo per poter ricaricare due veicoli contemporaneamente. Relativamente invece all'installazione per uso domestico, l'acquisto di una wall box con potenza fino a 22 kW può garantire ovviamente tempi di ricarica più brevi rispetto ai tagli da 3,4; 7 e 11 kW. Ma, per sfruttarne pienamente i vantaggi, vanno considerati diversi fattori, dalla velocità del caricatore di bordo dell'auto alla potenza dell'impianto domestico, che dovrà essere trifase e con una potenza adeguata per sfruttare al massimo la wall box evitando cali di tensione alla rete. Relativamente ai cavi di ricarica, mentre le colonnine di norma non prevedono la presenza del cavo – gli e-driver utilizzano il proprio accessorio con presa di Tipo 2 – la maggior parte delle wall box prevede la possibilità di essere configurata con cavo di ricarica, oppure in versione socket – più adatta all'utilizzo pubblico – dove invece gli utenti devono utilizzare il proprio cavo di bordo.

Potenti ed evolute

Nel segmento degli ev-charger da 22 kW, proprio per l'utilizzo a cui è destinata questa tipologia di dispositivi, troviamo prodotti intelligenti, solitamente provvisti di controllo dinamico del carico proprio per evitare cali di tensione in contesti che spesso fanno riferimento ad esercizi commerciali. Alcuni prevedono anche un sistema di bilanciamento tra più stazioni di ricarica per garantire l'ottimiz-



AUTEL

"Alta qualità dei componenti e 3 anni di garanzia"

Mattia Silvestri, responsabile vendite Sud Europa

«Autel ha lanciato sul mercato una vasta gamma di prodotti dedicati ai veicoli elettrici, combinando l'esperienza e il know-how appreso attraverso le diverse collaborazioni con le principali case automobilistiche mondiali. La gamma MaxiCharger si apre con prodotti da 7 a 22 kW dedicati sia all'uso residenziale, che pubblico. I nostri Charger da 22 kW sono dotati di uno speciale sistema chiamato Load Balancing che permette di controllare in maniera del tutto automatica i carichi di potenza tra le diverse stazioni di ricarica connesse alla rete. Grazie alla nostra app Autel Charge è possibile personalizzare la propria esperienza di ricarica in maniera semplice e intuitiva, mantenendo sempre sotto controllo tutte le informazioni dei nostri Charger. Realizzati in due versioni, con e senza cavo, il modello da 22 kW è disponibile anche con schermo Lcd touch screen da 5 pollici che permette all'utente un semplice e pratico utilizzo del prodotto. Da non sottovalutare è la possibilità di trasmettere informazioni personalizzate e pubblicitarie direttamente all'utente attraverso lo schermo frontale. Il tutto programmabile attraverso il nostro sistema in Cloud. I MaxiCharger sono completi delle più moderne tecnologie di comunicazione quali Ethernet Lan, WiFi e con Sim dati a copertura 4G. Il tutto viene gestito e controllato dalla nostra piattaforma Autel Cloud con protocollo OCPP 1.6J. Autel infine si impegna rafforzando il servizio post-vendita con una speciale garanzia della durata di 3 anni, assicurando così alti standard di qualità a tutela dei nostri clienti».

**SPAZIO INTERATTIVO**

**INQUADRA IL QR CODE PER CONSULTARE IL CATALOGO**



MAXICHARGER AC WALLBOX



BRILA

**"Design
compatto e
praticità
di installazione"**

Marco Pisciole, amministratore

«Il nostro prodotto dedicato all'ev-charging è la wall box IsiEvc. Si tratta di un prodotto made in Italy che si distingue innanzitutto per il suo design innovativo e raffinato. Il solido guscio in alluminio funge anche da avvolgicavo e da porta spina integrato con ingombri ridotti. IsiEvc può essere personalizzata attraverso il pratico configuratore sul nostro sito dove, oltre alla finitura con sei colori ispirati all'illuminotecnica, è possibile scegliere

il tipo di alimentazione (monofase o trifase) e la potenza erogata fino a 22 kW in trifase), l'eventuale integrazione di un lettore Rfid card e dell'Energy Monitor, dispositivo che consente di modulare la ricarica evitando il distacco del contatto per superamento di potenza assorbita. Il modello da 22 kW è ideale per parcheggi privati o semipubblici (come hotel, ristoranti) e per la ricarica di flotte aziendali. Grazie al suo design è ideale per essere installato con discrezione su facciate a vista di edifici importanti, ristrutturazioni, ambienti moderni, senza alterarne l'equilibrio architettonico».



**INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO**



BTICINO

**"Stazioni sempre connesse
e assistite da remoto"**

**Diego Bionda, product manager
Distribuzione energia**

«La gamma Ecotap comprende, oltre ai dispositivi in DC, anche stazioni di ricarica in corrente alternata che arrivano fino a 22 kW. In entrambi i casi, Ecotap offre un servizio di base che permette all'utente di avere una stazione sempre aggiornata e connessa a Internet, con il vantaggio dell'assistenza tecnica e la manutenzione da remoto, oltre alla possibilità di gestione online tramite app, inclusa la vendita del servizio di ricarica agli utenti. Con le nuove stazioni di ricarica per veicoli elettrici Ecotap, BTicino è in grado di offrire soluzioni connesse, con prestazioni studiate appositamente per rispondere

a esigenze di mobility service provider, aziende e strutture pubbliche. Il valore aggiunto che offriamo in Italia con i prodotti Ecotap è, da un lato, la potenza e la velocità nella ricarica dei veicoli e, dall'altro, la massima connettività e gestione da remoto della ricarica dell'auto elettrica, con possibilità di rivendita del servizio di ricarica».

**STAZIONI
DI RICARICA
ECOTAP**



**INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO**



CHINT

**"Ideale per sfruttare l'energia
di un impianto FV"**

James Chiarello, sales engineer

«Nel segmento specifico, Chint Italia propone la stazione di ricarica a parete di Modo 3 Chint Wcp-2x Smart trifase con potenza fino a 22 kW, dotata di lettore Rfid Card per l'abilitazione all'uso e di connettore e cavo di ricarica di 6 mt di Tipo 2 oppure di presa di Tipo 2. Chint Wcp-2x è facile da utilizzare anche a distanza grazie alla funzione Smart, è inoltre dotata della funzione Power Management Solar grazie a cui è possibile sfruttare l'energia green del proprio impianto fotovoltaico e controllare il flusso di energia senza rischio di distacco dalla rete elettrica. Tale soluzione è ideale per la ricarica delle auto elettriche in ambito residenziale e presso aziende e strutture commerciali private e viene distribuita sul mercato attraverso distributori partner e specialisti».



**INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO**



WCP-2ST/S3





E.ON

"Prodotti adattabili alle esigenze del cliente"

Stefano Manes, head of sales b2sme-b2condo

«La proposta di E.ON per il segmento ev-charger si compone di un'offerta modulare con un'ampia gamma di prodotti dai 7,4 kW ai 22 kW. La modularità consiste nella possibilità, per strutture ricettive del mondo Ho.re.ca, attività commerciali, aziende e condomini, di configurare il prodotto sulla base delle proprie esigenze specifiche. Ad esempio, solo acquisto dell'hardware, servizio di installazione e aggiunta del servizio E.ON Drive Smart, che consente di consultare e monitorare lo stato di funzionamento della stazione di ricarica e i relativi consumi. Attraverso tale servizio la colonnina è abilitata a gestire i pagamenti effettuati attraverso le app dei principali Emisp. In aggiunta, è possibile includere anche il bilanciamento carichi per modulare, in maniera statica o dinamica, la potenza di ricarica in base alla potenza disponibile nell'edificio. Un impegno concreto, quello di E.ON, nell'ambito di una mobilità sostenibile e, più in generale, nel contribuire alla transizione energetica affiancando istituzioni, imprese e cittadinanza in questo percorso, attraverso soluzioni e servizi all'avanguardia».



INQUADRA IL QR CODE PER VISUALIZZARE L'OFFERTA



E.ON WALL BOX



GROWATT

"Wall box connesse e pensate per una ricarica 100% green"

Giovanni Marino, brand manager

«Gli ev-charger 22AS-P e 22AS-S rappresentano la soluzione trifase in AC per l'e-mobility pensata per installazioni residenziali e commerciali, disponibili nelle versioni a presa e pistola. La versione standard è dotata di porta Lan e Wi-Fi integrato, Hot Spot per la configurazione offline, display e lettore Rfid. Grazie all'app Shine Phone è possibile gestire la programmazione della colonnina ed effettuare il monitoraggio totale dei costi e dei consumi. La strategia è di legare il prodotto all'installazione di un impianto fotovoltaico e diffonderlo in maniera capillare sul territorio principalmente attraverso la rete distributiva dei grossisti elettrici».



GROWATT EV CHARGER 22AS-P | 22AS-S



INQUADRA IL QR CODE PER CONSULTARE IL CATALOGO



FRONIUS

"Una ricarica ottimizzata per risparmiare in base alle tariffe"

Luca Ganassini, project manager & training specialist

«La proposta di Fronius è un wallbox altamente efficiente ed intelligente, disponibile nelle taglie da 11 e 22 kW: Fronius Wattpiilot Go è una soluzione Modo 2, progettata per essere compatibile con tutti i veicoli in commercio, ed è utilizzabile sia in abbinata ad un impianto fotovoltaico, sia con la semplice fornitura dalla rete.

Il modello da 22 kW permette di caricare con un range di corrente che va da 6 a 32 A e si può utilizzare per applicazioni monofase o trifase. Collegandolo ad un inverter Fronius dotato di monitoraggio e al contatore Fronius Smart Meter, si può ricaricare l'auto con l'energia in surplus prodotta dai pannelli solari e, al tempo stesso, massimizzare l'autoconsumo. Sono disponibili due modalità di ricarica (Eco Mode e Next Trip Mode) e, grazie all'app Fronius Solar.wattpiilot, si possono modificare i parametri preimpostati adattandoli alle proprie esigenze, anche attivando la funzione per ottimizzare il costo delle ricariche. Come per gli altri prodotti Fronius, anche Fronius Wattpiilot viene distribuito sul territorio italiano tramite la nostra rete di partner autorizzati. Trattandosi di un prodotto molto versatile, il nostro target spazia dall'utente residenziale fino alle strutture commerciali (es. centri commerciali o alberghi), industriali e pubbliche che vogliono fornire un servizio di ricarica per auto elettriche».

FRONIUS WATTPILOOT



INQUADRA IL QR CODE PER CONSULTARE IL CATALOGO





INGETEAM

"Ampia gamma di prodotto e assistenza puntuale"

Fabrizio Seghetti, business development and sales area manager Italy, Eastern Europe & MENA region

«La nostra gamma di soluzioni per la ricarica di veicoli elettrici, commercializzata sia attraverso distributori specializzati sia direttamente, copre tutte le esigenze, dal residenziale alla ricarica pubblica fast e ultrafast. L'ampiezza della gamma insieme alla possibilità di personalizzazione del prodotto e ad una capillare e puntuale assistenza tecnica sono i nostri principali punti di forza. Nell'ambito residenziale proponiamo la wall box Neo ovvero la classica ricarica in AC, disponibile sia in versione monofase sia trifase. Invece la nostra soluzione ideale per parcheggi pubblici, centri commerciali, ristoranti e hotel è FUSION colonnina da terra o a parete che prevede prese monofase e trifase, ed è in grado di ricaricare due auto contemporaneamente»



WALL BOX
NEO

INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO



IRENGO

"Stazioni di ricarica e app studiate per aziende e PA"

Mario Nicotera, responsabile servizi

«Iren, noto gruppo energetico, è attivo sul mercato con IrenGO, una linea di prodotti per l'e-mobility. Una scelta avviata dall'interno, con una flotta aziendale di 870 veicoli elettrici e più di 800 punti di ricarica. Numeri in crescita. Fra le soluzioni proposte ci sono wall box e colonnine da 22 kW. Il segmento dell'auto elettrica è variegato. È importante che gli strumenti di ricarica soddisfino diverse esigenze di potenza disponibile, tempi di ricarica, costi. Le stazioni di ricarica da 22 kW conciliano questi fattori. Per la proposta commerciale ad aziende e Pubblica Amministrazione, Iren ha stretto partnership con Alfen, Ensto e Siemens e investito sull'app IrenGO, uno strumento per gestire in autonomia i bisogni di mobility manager ed e-driver».

INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO



COLONNINA
IRENGO



MENNEKES

"Una grande esperienza nel b2b e una piattaforma di pagamento dedicata"

Marco Di Carlo, general manager



«La divisione eMobility Mennekes supporta le aziende per rendere possibile la ricarica nei contesti più diversi, privati o pubblici, con una particolare attenzione a funzionalità, confort della ricarica e al costo di gestione dell'infrastruttura da parte dei proprietari. Dopo oltre 300.000 punti di ricarica in Europa e diverse migliaia in Italia abbiamo risolto con la serie Professional alcune esigenze specifiche dei luoghi di lavoro e non solo. Le wall box Amtron e le colonnine

Amedio sono il risultato di una costante ricerca della completezza in termini di esperienza di ricarica, dove tecnologia all'avanguardia per la gestione dei carichi e qualità dei materiali sono integrate da funzioni back-end OCPP. Questa gamma è compatibile con Mennekes Pay, consentendo la gestione semplice ed immediata di ogni aspetto della ricarica: accessi, settaggio delle potenze di ricarica, pagamenti o tessere passe-partout e molto altro».

COLONNINA
AMEDIO

INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO





R-EV

"Un prodotto made in Italy pensato per gli esercizi commerciali"

Alessandro Calò, Ceo

«Nel segmento ev-charger da 22kW di potenza, R-ev propone una wall box completamente made in Italy. Si tratta di un prodotto full optional, con a bordo tutti i sistemi di comunicazione. Nello specifico, ha un display da 5 pollici touch screen che permette di avere tutte le informazioni, ma anche di navigare all'interno della colonnina. Dotata di un linguaggio OCPP, ha il controllo dinamico del carico, una rete Lan, un Gsm integrato, oltre a tutte le disposizioni per connettere la stazione di ricarica in Rete. Come strategia commerciale, il nostro obiettivo è sia di installare il prodotto sulla nostra rete pubblica, ma anche di proporre lo stesso hardware per esigenze commerciali. Il nostro canale distributivo è dedicato agli operatori del settore del materiale elettrico oppure a utenti specializzati in questo settore. Il target di riferimento, invece, comprende quelle strutture commerciali (alberghi, parcheggi) e tutti i proprietari di esercizi aperti al pubblico che prevedono una sosta medio/lunga per la fruizione».



WALL BOX STREET 22



INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO

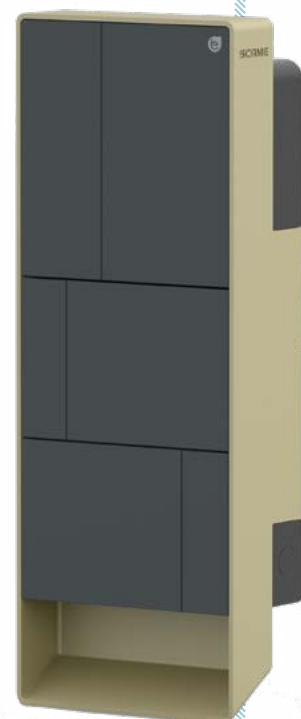


SCAME PARRE

"Una wall box attenta al design e personalizzabile"

Omar Imberti, e-mobility
BU marketing manager

«BE-T è la nuova wall box di alta gamma Scame, in AC fino a 22kW, anch'esso nato dal design di Trussardi+ Belloni e pensato per la ricarica in ambito domestico, ma le cui caratteristiche e funzionalità ben si prestano anche all'utilizzo in ambienti pubblici. BE-T è disponibile in versione senza display per il massimo risparmio energetico ed è controllabile tramite App locale. Sul nuovo sito web E-mobility è disponibile il BE-T creator, ovvero il configuratore per creare la propria personalizzazione scegliendo l'immagine tra le 5 proposte o un'immagine dalla propria galleria fotografica, per renderla così davvero unica ed esclusiva. Una volta generata la configurazione sul sito, sarà poi possibile acquistare BE-T direttamente dal rivenditore di materiale elettrico più vicino».



WALL BOX BE-T



INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO



SENEC

"Compattezza, flessibilità e facilità di montaggio"

Vito Zongoli, Ceo

«Entrambi i modelli presenti nella gamma di wall box Senec, Pro e Dpm, sono disponibili con potenza 22 kW. Compattezza, flessibilità, facilità di montaggio, funzioni intelligenti e gestione tramite app sono caratteristiche comuni a entrambi. La Senec.WallboxPro si distingue per il fatto di potersi interfacciare con il sistema di accumulo Senec e permettere così la possibilità di ricaricare l'auto solo con l'energia prodotta dal proprio impianto fotovoltaico. Senec.WallboxDpm 2 e 3, invece, sono dotate di un sensore capace di modulare la potenza di carica sulla base della potenza disponibile in casa, evitando quindi blackout, e consentono l'utilizzo multi-utente tramite card Rfid. Il nostro target di riferimento è l'installatore ed offriamo le wall box all'interno di un pacchetto completo di soluzioni per l'autosufficienza energetica, che include anche moduli fotovoltaici, sistemi di accumulo ibridi e la fornitura energetica Senec. Cloud».



WALL BOX DPM E
WALL BOX PRO



INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO





SILLA INDUSTRIES

"Tre modalità di ricarica per una gestione intelligente dei consumi"

Alberto Stecca, Ceo

«I capisaldi che fanno di Prism Solar un prodotto vincente nel settore sono tre: la gestione 100% consapevole dei consumi rivolti alla ricarica dell'auto; la personalizzazione data da tre modalità di ricarica tra cui Solar che, sinergica col fotovoltaico, consente la ricarica gratuita e pulita senza prelevare dalla rete; e l'attualità nel tempo, garantita da aggiornamenti periodici e nativi diretti al software. A oggi ci siamo affermati sul mercato Italiano, ora guardiamo all'Europa e all'estero aggiungendo all'offerta l'attrattiva dei prodotti in DC prossimi all'introduzione alla nostra gamma».



INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO



WALLBOX

"L'ev charger che combina estetica, funzionalità e potenza"

Francisco Abecasis, direttore regionale per il Sud Europa

«Tra le soluzioni ad uso condominiale il nostro prodotto di punta è certamente Commander 2s, ultimo arrivato della gamma Commander. Conserva tutte le caratteristiche e la potenza di 22 Kw del modello precedente, ma è l'assenza del display a renderlo una vera innovazione alla portata di tutti. Commander 2s è inoltre dotato di tecnologia Rfid, che consente l'identificazione immediata dell'utente e impedisce l'uso non autorizzato del dispositivo, mentre lo stato di ricarica può essere comodamente controllato da remoto tramite l'app myWallbox. Una soluzione che abbiamo lanciato da poco in Italia e che combina perfettamente estetica, funzionalità e potenza: La nostra forza sta nel rapporto qualità, prestazioni e prezzo: i nostri prodotti sono potenti, funzionali, adatti a tutti e si integrano alla perfezione in ogni contesto, anche in quelli di condivisione»

INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO



VISSMANN

"Un ev-charger smart, ideale per aziende e uffici"

Francesco Zaramella, product manager moduli fotovoltaici nuove energie

«Nel segmento degli ev-charger da 22 kW, il nostro prodotto di punta è la colonnina Vec04-AC. Si tratta di un modello trifase dotato di display e presa di Tipo 2, con possibilità di avere un meter dedicato in modo da massimizzare l'autoconsumo collegato al fotovoltaico. La nostra strategia, trattandosi di un prodotto prettamente destinato al mondo commerciale, è di proporlo tramite i nostri installatori alle realtà industriali terziarie. Il nostro partner è la persona più indicata sul territorio a proporlo visto che va integrato nell'installazione in essere e, date potenze in gioco, va configurato per poter lavorare meglio sull'impianto elettrico esistente. Il caricatore, con la sua completezza (display, app di riferimento, meter per monitoraggio costante), si pone tra i riferimenti di mercato e si confronta con prodotti di fascia alta».



VEC04-AC_{le}
al

INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO



ZUCCHETTI CENTRO SISTEMI

"Un unico modello per applicazioni differenti"

Averaldo Farri, director Green Innovation Division

«La nostra offerta da 22 kW comprende un modello: riteniamo sia più che sufficiente poiché si tratta di una colonnina completa nelle funzioni, con ricarica in AC. La wall box ZCS Azzurro è pensata principalmente come un'integrazione dell'offerta fotovoltaica, per questo la strategia commerciale, il mercato di riferimento e la rete distributiva sono gli stessi. Anche l'offerta formativa degli installatori è la stessa. I mercati di riferimento sono hotel e centri commerciali di piccole e medie dimensioni».



WALL BOX ZCS AZZURRO

INQUADRA IL QR CODE
PER CONSULTARE
IL CATALOGO





Più potenza di ricarica grazie alla delibera Arera 541

DISPONIBILI 6 KW SENZA COSTI AGGIUNTIVI FINO AL 31 DICEMBRE 2023 AGLI UTENTI CHE NE FANNO RICHIESTA (ENTRO IL 30 APRILE) PURCHÉ LA WALL BOX INSTALLATA SIA REGISTRATA TRA I DISPOSITIVI IDONEI ALLA SPERIMENTAZIONE NEGLI ELENCHI DEL GSE

Con la delibera 541/2020/r/eel Arera ha promosso nel nostro Paese un periodo di sperimentazione con l'obiettivo di incentivare la mobilità elettrica e l'utilizzo della rete domestica per effettuare il rifornimento energetico della propria auto. La sperimentazione, la cui gestione operativa è stata affidata al Gestore dei Servizi Energetici, prevede che dal 1° luglio 2021 e fino al 31 dicembre 2023 (quindi ancora per tutta la durata dell'anno in corso) sia possibile ricaricare il proprio veicolo elettrico (Bev o ibrida plug-In) avendo a disposizione fino a 6 kW di potenza gratuitamente durante le fasce orarie notturne, la domenica e nei giorni festivi. Questo senza dover richiedere un aumento di potenza del contatore al proprio fornitore energetico e quindi senza dover sostenere costi fissi aggiuntivi relativi all'aumento della potenza. Lo scopo della sperimentazione è quello di promuovere un utilizzo intelligente della rete per la ricarica dei veicoli elettrici utilizzando l'infrastruttura esistente durante le fasce orarie meno congestionate e sfruttando la tecnologia messa a disposizione dai misuratori elettronici e dai dispositivi intelligenti, ovvero le wall box in grado di regolare la potenza di ricarica. A questo proposito, con cadenza mensile, il GSE pubblica sul proprio portale l'elenco aggiornato relativo ai dispositivi di ricarica che rispettano i requisiti tecnici previsti dalla delibera Arera 541, ovvero la lista degli ev-charger che consentono di accedere alla sperimentazione. L'elenco è suddiviso in due macro aree. Nella prima vengono riportati i dispositivi idonei che supportano la gestione dinamica del carico, ovvero che sono in grado di bilanciare la potenza di ricarica in base all'energia residua al punto di prelievo evitando cali di tensione alla rete durante la ricarica. Mentre la seconda include i dispositivi idonei che non supportano questa funzione (definiti come No GDC). La sperimentazione si rivolge a tutti gli utenti titolari di un contratto di fornitura energetica attivo. La potenza impegnata deve essere non inferiore a 2kW e non superiore a 4,5 kW. La connessione deve essere in bassa tensione (BT) ovvero con tensione di fornita-

IL DOCUMENTO IN SINTESI

Delibera del 15 dicembre 2020
n.541/2020/R/eel

Settore: energia elettrica

Attività: distribuzione e misura

Argomento: ricarica veicoli elettrici

Validità: 31 dicembre (le domande andranno sottoposte entro il 30 aprile)

Ufficio responsabile: DIEU (Direzione infrastrutture energia e unbundling)

Descrizione: iniziativa sperimentale tesa a sfruttare le potenzialità offerte dai misuratori elettronici installati presso clienti connessi in bassa tensione al fine di offrire, a parità di spesa e nei soli casi in cui sia dimostrabile l'utilizzo a fini di ricarica di veicoli elettrici, una maggiore disponibilità di potenza prelevabile nella fascia oraria notturna/festiva.

Obiettivo: promozione della qualità del servizio di rete, inclusa la misura e la gestione attiva delle reti di distribuzione energetica.

INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE AL TESTO INTEGRALE DELLA DELIBERA ARERA



tura non superiore a 1.000 V. La richiesta di ammissione alla sperimentazione potrà essere presentata al GSE fino al prossimo 30 aprile dai clienti che rispettano i requisiti previsti dalla delibera relativi al contratto di fornitura di energia elettrica e alla tipologia di dispositivo di ricarica (tramite i QR code su questa pagina è possibile consultare gli elenchi aggiornati). Il cliente richiedente, o un suo delegato, possono presentare la richiesta telematica attraverso il portale del GSE a cui si può accedere anche tramite identità digitale SPID.



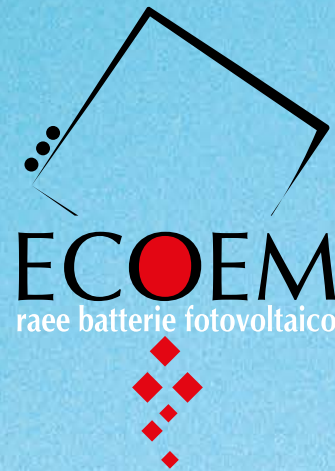
SPAZIO INTERATTIVO



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE ALL'ELENCO DEI DISPOSITIVI NON GDC IDONEI ALLA SPERIMENTAZIONE



INQUADRA IL QR CODE PER ACCEDERE ALL'ELENCO DEI DISPOSITIVI GDC IDONEI ALLA SPERIMENTAZIONE



OGNI AZIENDA LASCIA UNA TRACCIA



DIVENTA SOCIO DEL TUO AMBIENTE



La scelta virtuosa di oltre 600 aziende aderenti

La Soluzione

Sistema Collettivo Nazionale accreditato per l'applicazione della Responsabilità Estesa del Produttore nella gestione dei rifiuti associati ai RAEE, Batterie e Moduli fotovoltaici domestici e professionali.

Il nostro impegno

Organizzazione no-profit che gestisce le attività di logistica e trattamento dei rifiuti tramite una filiera nazionale certificata, a sostegno della responsabilità ambientale.

Consorzio ECOEM

Milano - Via V. Monti, 8 - 20123
tel (+39) 02 54276135
Salerno - Pontecagnano Faiano
Via Irno - Loc. Sardone - 84098
info@ecoem.it

www.ecoem.it

NUMERO VERDE
800 198674

La ricarica semplice ha un nome: Plug & Charge

L'affermazione di un mercato passa anche da fattori chiave come semplicità e immediatezza, elementi che consentono infatti l'accesso e l'utilizzo di prodotti e strumenti a un'utenza sempre più allargata.

Nel caso dell'e-mobility, una delle evoluzioni alle quali si guarda con maggiore interesse per rendere più agevole e accessibile l'esperienza di ricarica del proprio veicolo elettrico, è ricondotta sotto la sigla Plug & Charge (PnC), acronimo che definisce un sistema di trasmissione dati in grado di evitare, ad esempio, il ricorso a particolari applicazioni multimediali per lo smartphone o all'impiego di Rfid card di autenticazione. La tecnologia Plug & Charge è fondata, nello specifico, sul protocollo ISO 15118, standard internazionale che delinea un'interfaccia di comunicazione bidirezionale da veicolo

a rete come il Vehicle to Grid, e annovera al suo interno numerosi utilizzi intelligenti, tra i quali, appunto, la funzione PnC. Grazie al protocollo ISO 15118, l'automobile elettrica e la colonnina di ricarica sono in grado di dialogare e riconoscersi attraverso una comunicazione crittografata senza necessità di ulteriori passaggi o interazioni; in pratica sfruttando unicamente un semplice account creato per la fatturazione.

In principio fu Tesla

Un sistema intuitivo e lineare che rimanda a quello adottato sin da subito da Tesla per le proprie colonnine di ricarica Supercharger e che rappresenta, da sempre, un vantaggio competitivo non certo marginale della proposta della casa americana. Per rifornire di energia green la propria vettura un utente Tesla, infatti, non deve fare altro che parcheggiare l'auto nella zona adibita alla ricarica, connettere il cavo

GRAZIE ALL'ADOZIONE DEL PROTOCOLLO ISO 15118, IL SISTEMA PNC GARANTISCE TOTALE IMMEDIATEZZA NELLE OPERAZIONI DI RICARICA. AL MOMENTO È ADOTTATO DA POCHE AUTOVETTURE E DA UNA SELEZIONE DI OPERATORI. MA GIÀ DAL 2023 LA SUA DIFFUSIONE È DESTINATA A CRESCERE

DI ANTONIO ALLOCATI

attendendo il classico verde della spia Led e monitorare lo stato del processo di ricarica dal cruscotto della macchina o consultando l'applicazione Tesla. Sempre a proposito delle infrastrutture di ricarica della casa di Elon Musk, va ricordata un'importante novità che potrebbe ulteriormente estendere la diffusione e l'utilizzo dei Supercharger (e quindi anche il PnC). Si tratta del progetto Non-Tesla Supercharger Pilot grazie al quale alcune stazioni del marchio statunitense sono interoperabili e quindi accessibili ai possessori di vetture elettriche di altri brand, ovviamente anche quelle poche che attualmente - come si vedrà più avanti - adottano la fun-

«LA FACILITÀ D'USO È UN DRIVER FONDAMENTALE»

Ionity è stata tra i precursori della tecnologia PnC. Le sue colonnine supportano il Plug & Charge sin dal settembre 2021, come conferma Elena Airoidi, Country Manager Italia dell'azienda

La tecnologia Plug & Charge è una caratteristica peculiare delle vostre colonnine. Ce ne può riassumere i benefici?

«L'obiettivo iniziale che ci siamo prefissati nel costruire la nostra rete di ricarica è quello di mettere a disposizione dei nostri clienti un servizio che fosse, soprattutto, intuitivo e assolutamente semplice nell'utilizzo. Il Plug & Charge è in questo senso la funzionalità ideale: unicamente accedendo al sito e inserendo il caricatore nell'auto il dialogo veicolo-infrastruttura viene infatti attivato immediatamente.

L'utente non deve preoccuparsi di installare nuove applicazioni sul proprio smartphone o di ricorrere a una Rfid card. In estrema sintesi, per noi di Ionity, ricaricare l'auto elettrica deve essere un'esperienza all'insegna della semplicità, un'operazione lineare come quella della ricarica del telefono. La semplicità è un fattore

fondamentale per promuovere e spingere la diffusione dell'utilizzo di auto elettriche».

Quindi il Plug & Charge è immediatamente funzionante quando si acquista una vettura elettrica...

«L'unica procedura richiesta è quella di effettuare un rapido setup dell'auto, agganciando il proprio mezzo a un Emsp tramite il quale si attiveranno le varie operazioni di pagamento. Di norma è il concessionario auto che attiva questa procedura».

Dal suo punto di vista quando e in quanto tempo, ragionevolmente, si può ipotizzare la diffusione su vasta scala del PnC?

«Non conosco ovviamente le strategie degli operatori concorrenti. Noi, da subito, ovvero dal settembre 2021, abbiamo reso disponibile la tecnologia Plug & Charge su tutti i nostri charger, sia per l'Italia sia per i Paesi stranieri. Ciò che reputo importante è l'apertura significativa

in questo senso anche da parte dei costruttori di auto. A oggi ci risulta che siano tre i modelli auto che montano il sistema PnC: la Porsche Taycan, Ford Mustang Mach-E e Mercedes Sqs. So peraltro che Volkswagen arriverà molto presto a dotare del Plug & Charge la propria gamma elettrica».

Quali sono i Paesi in cui registrate il maggiore tasso di utilizzo di questa tecnologia?

«In base alle nostre statistiche i Paesi che hanno la percentuale più alta sono Norvegia, Germania e la Francia. In Italia la percentuale di utilizzo incrementa significativamente nei mesi estivi, grazie al fatto che aumenta la presenza di turisti stranieri sul nostro territorio».

Questa tecnologia garantisce l'affidabilità totale nel funzionamento?

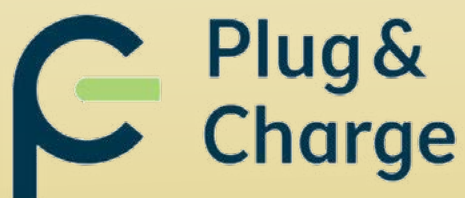
«Tutto il processo di validazione dei dati avviene senza l'interazione umana, per cui è da ritenersi sicura

al 100%. Peraltro, noi prima di rendere disponibile questa tecnologia, abbiamo effettuato numerosi test proprio per verificarne l'assoluta sicurezza. L'ISO 15118, del resto, è un protocollo che regola tutti gli aspetti del data security ed è assolutamente affidabile».



UN LOGO DEDICATO

In occasione dell'evento Testival Europe 2022 svoltosi in Polonia lo scorso giugno l'associazione CharIn, che rappresenta 280 aziende impegnate a promuovere la mobilità elettrica e gli standard di interoperabilità a livello europeo, ha mostrato il logo che verrà utilizzato per identificare la tecnologia Plug & Charge. Il logo potrà essere applicato sia sulle colonnine che supportano questo standard sia all'interno degli sportelli delle prese dei veicoli. Attualmente, tra le aziende impegnate nel business della ricarica che fanno parte di CharIn sono presenti ABB, Allego, Alpitronic, Enel X Way, Edf, EvBox, Wallbox, Gewiss, Tritum, Ingeteam, Keba, Kempower, Mennekes, Ionity, Webasto, Scame Parre, Electrify America, Phoenix Contact ed Eko Energetika. Mentre tra i produttori dell'automotive rientrano Audi, Bmw, Porsche, Tesla, Hyundai, Volvo, Subaru, Volkswagen, Opel, Stellantis, Infineon, Mercedes, Nissan, Jaguar, Iveco, Lotus, Ford, Honda e Scania.



LA FORD MUSTANG MACH-E, IN GRADO DI RICARICARE CON LA TECNOLOGIA PLUG & CHARGE, SI "RIFORNISCE" A UNA COLONNINA DI IONITY



PORSCHE TAYCAN: LA SPORTIVA BERLINA ELETTRICA DELLA CASA DI STOCCARDA CHE ADOTTA LA TECNOLOGIA PLUG & CHARGE

zionalità PnC. Avviato ufficialmente lo scorso maggio in alcuni Paesi europei (Austria, Belgio, Spagna, Svezia e Regno Unito) il progetto dal 17 novembre scorso è approdato anche in Italia, "aprendo" dunque le proprie funzionalità a 147 charging point con potenza superiore a 150 kW.

Le infrastrutture pronte

Oltre a Tesla l'altro operatore e-mobility che da subito ha puntato sul Plug & Charge è Ionity, azienda tedesca (vedi intervista nella pagina accanto), che ha recentemente festeggiato i suoi primi 5 anni di attività in Europa ed è presente in Italia con le sue colonnine ultrafast dal settembre 2021: i dati aggiornati a fine 2022 parlano di 114 colonnine HPC installate in 22 location. Sempre sul fronte Cpo, Free To X ha confermato che in futuro la tecnologia verrà supportata dalle proprie colonnine. Va inoltre ricordato l'accordo raggiunto lo scorso marzo da Enel X Way e Porsche e che prevede la compatibilità anche con la funzione Plug & Charge, di serie sulle vetture Taycan del costruttore tedesco. Altra interessante novità in questo ambito proviene poi da Ewiva, la joint venture tra Enel X Way e Volkswagen, presentata ufficialmente lo scorso 13 dicembre, e nata con l'obiettivo di realizzare una rete di ricarica ultrafast sempre più capillare nel nostro Paese. A oggi la rete conta in Italia 233 stazioni attive (per un totale di oltre 750 punti di ricarica) e, secondo quanto

annunciato dai vertici di Enel X Way dal prossimo anno verranno equipaggiate proprio con la tecnologia Plug & Charge.

Quali auto supportano il Plug & Charge

Affinché il Plug & Charge sia funzionante occorre, ovviamente, la predisposizione delle autovetture elettriche a questo tipo di funzionalità. A oggi, il parco di auto che contemplano la funzione PnC, a parte il mondo Tesla, non è certo ampio, ma si restringe ad alcuni modelli elettrici, perlopiù di fascia alta. Porsche propone il già citato modello siglato Taycan Sport Turismo. Ford, dal canto suo, risponde con il suv elettrico Mustang Mach-E mentre un altro prestigioso brand tedesco come Mercedes-Benz annovera nel suo listino l'ammiraglia elettrica siglata EQS. A queste vetture se ne dovrebbero aggiungere altre come i suv della gamma Enyaq di Skoda e le E-tron ed E-tron Sportback di Audi. Così come rumor sempre più consistenti danno poi anche BMW prossima all'introduzione della funzionalità PnC sulla propria gamma elettrica. Altro big accreditato a scendere in campo in questo ambito è il Gruppo Volkswagen che, come è noto, sta effettuando investimenti estremamente importanti non solo per quanto riguarda l'elettrificazione delle auto in gamma, ma anche per sviluppare una strutturata rete di ricarica.

ALPITRONIC: OTTENUTA CERTIFICAZIONE DA HUBJECT

Il costruttore Alpitronic di Bolzano ha annunciato che i propri dispositivi di ricarica siglati Hypercharger HYC150 (con potenza fino a 150 kW) e HYC300 (con potenza fino a 300 kW) hanno superato con successo i test di Hubject – società che funge da tramite tra Cpo ed Emsp per favorire la crescita di infrastrutture di ricarica – e hanno così ottenuto la certificazione Plug & Charge. Il primo step è stato quello di abilitare lo standard PnC sulle colonnine Alpitronic della rete Aral Pulse (sussidiaria di BP) in Germania, ma prossimamente l'obiettivo è quello di allargare la compatibilità PnC a tutti

gli Hypercharger installati: «Per Alpitronic è una priorità dedicarsi all'integrazione di funzionalità chiave come lo standard Plug & Charge sulle proprie stazioni di ricarica. La certificazione di Hubject è un importante passo avanti. Riteniamo che il protocollo PnC migliorerà in modo significativo l'esperienza complessiva del cliente e quindi contribuirà ulteriormente all'avvicinamento all'e-mobility da parte del pubblico in generale. Plug & Charge ha il potenziale per essere implementato a breve su più di 10mila hypercharger PnC-ready», ha spiegato Andreas Lastei, Head of business development di Alpitronic.

Il progetto in

IL MAGAZINE

Rispetto ai media digitali, il nuovo magazine consentirà di dedicare maggiore spazio ad approfondimenti e inchieste, focus e interviste, e quindi di favorire una più efficace circolazione di informazioni e know-how in un settore ancora giovane. In ogni numero saranno pubblicati aggiornamenti su novità di prodotto e mercato, focus su tecnologie, interviste, inchieste, approfondimenti su normative e temi di attualità, presentazioni dei player del settore, dati, statistiche e curiosità.

Periodicità: mensile

Distribuzione: invio in abbonamento gratuito a circa 7mila nominativi

Calendario uscite: 10 numeri

A un anno di distanza dal lancio del portale E-Ricarica, un nuovo tassello si è aggiunto al progetto editoriale dedicato al mercato italiano degli ev charger: il lancio della rivista cartacea, che d'ora in poi affiancherà tutti i media digitali – oltre al sito Web, anche le pagine social (Linkedin, Facebook e Telegram) e la newsletter

settimanale – che continueranno a svolgere un servizio di informazione puntuale con aggiornamenti quotidiani. La rivista E-Ricarica avrà una cadenza mensile e sarà rivolta a tutta la filiera che si occupa di prodotti e servizi per la ricarica di veicoli elettrici, in particolar modo a installatori e impiantisti.

E-RICA

LA SCHEDA

Direttore Responsabile:

Davide Bartesaghi

Direttore commerciale:

Marco Arosio

Redazione: Antonio Allocati,
Matteo Bonassi

Editore: Editoriale Farlastrada Srl

Redazione: via Martiri
della Libertà, 28
20833 Giussano (MB)

IL TARGET

E-Ricarica si rivolge agli operatori di settore: produttori di colonnine, fornitori di servizi, installatori, Cpo, Emsp, distributori, impiantisti e tutta la filiera specializzata, con una prevalenza numerica degli operatori a valle. Un altro pubblico di riferimento è quello degli opinion leader dei potenziali clienti: dal settore della ristorazione alla ricettività turistica, ma anche fleet manager, facility manager ed enti locali.

SPAZIO INTERATTIVO



PER RICEVERE
GRATUITAMENTE
LA RIVISTA INQUADRA IL QR



1

quattro mosse



2

IL SITO

Su **www.e-ricarica.it** aggiornamenti quotidiani con news di attualità utili a chi opera nel settore. Online è presente anche una sezione dedicata a report con ricerche e statistiche sul mondo dell'ev-charging, oltre a documenti, normative e una sezione costantemente aggiornata dedicata ai prodotti.

RICA

LA NEWSLETTER

"E-Ricarica Weekly" è la newsletter gratuita inviata ogni giovedì con tutto quello che c'è da sapere sul mondo degli ev-charger e viene veicolata in direct mail a un pubblico selezionato di oltre 5mila operatori del settore.

INQUADRA IL QR CODE PER
ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER



3

ANNO II - N°42 - 24 NOVEMBRE 2022

E RICARICA

WEEKLY

NEWS DAL 17 AL 23 NOVEMBRE 2022

Segui "E-Ricarica" su Facebook, LinkedIn e Telegram

E RICARICA
diventa magazine

Clicca qui per
registrarti e ricevere
gratuitamente la rivista



Reportage Key Energy: ev charging protagonista con soluzioni integrate a impianti FV, attenzione al design e versatilità

PRIMO PIANO. Dall'8 all'11 novembre presso i padiglioni di Rimini Fiera si è svolta l'ultima edizione di Key Energy, manifestazione che dal prossimo anno si... [Leggi di più](#)



Su Google Maps nuove funzioni per l'e-mobility: ricerca delle colonnine fast e per tipo di connettore

4

I SOCIAL

Le piattaforme social rappresentano una parte fondamentale della strategia di comunicazione di E-Ricarica. Attraverso le pagine **LinkedIn**, **Facebook**, oltre che tramite i canali di **Telegram** e **YouTube**, E-Ricarica amplifica e rende ancora più capillare il servizio di informazione dando la possibilità al proprio pubblico di interagire favorendo la divulgazione degli argomenti.

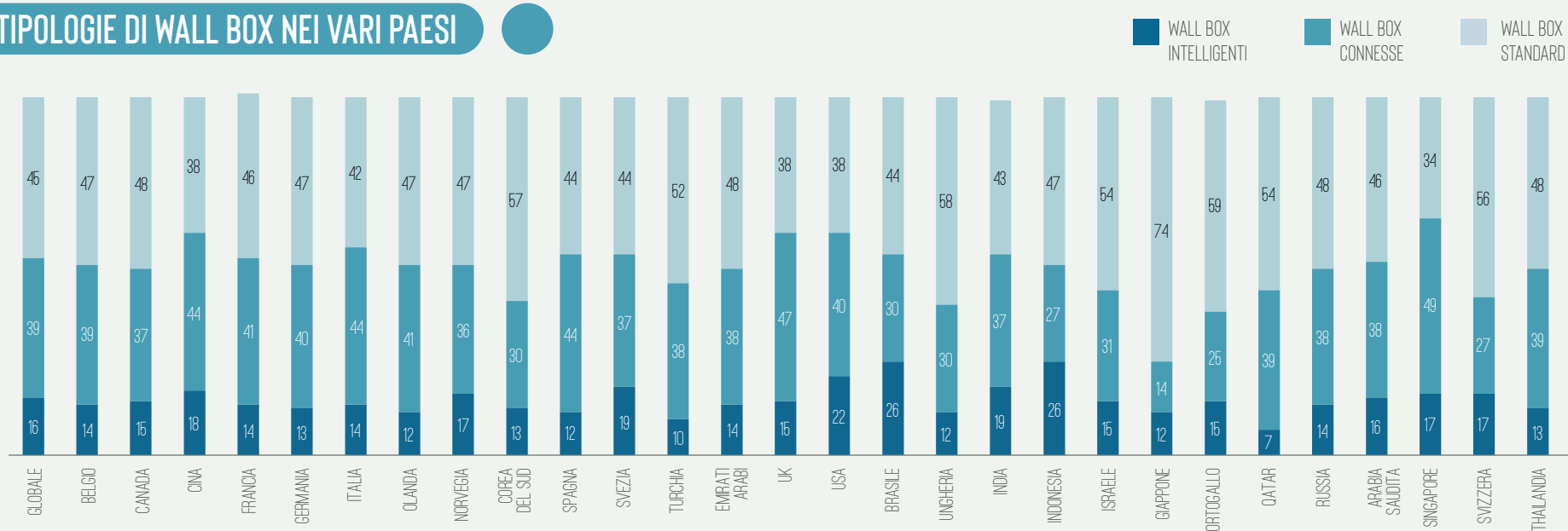


Le funzioni smart possono trainare il business wall box

IN ITALIA IL 42% DELL'INSTALLATO È COMPOSTO DA MODELLI ENTRY LEVEL CON FUNZIONALITÀ ESSENZIALI. UN DATO CHE CONFERMA FORTI POTENZIALITÀ DI CRESCITA PER IL SEGMENTO DELLA RICARICA DOMESTICA CONSIDERANDO COLORO CHE IN FUTURO VORRANNO SFRUTTARE I PLUS DI EV-CHARGER PIÙ EVOLUTI

DI ALESSANDRO TABARO

TIPOLOGIE DI WALL BOX NEI VARI PAESI



FONTE: ROLAND BERGER ONLINE SURVEY 2022

IN ITALIA LA DIFFUSIONE DELLE WALL BOX DOMESTICHE È STATA FORTEMENTE TRAINATA DAGLI INCENTIVI LEGATI AL SUPERBONUS 110. INTERESSANDO ANCHE COLORO CHE NON POSSEDEVANO UN'AUTO ELETTRICA. NON È QUINDI ESCLUSO CHE IN FUTURO QUESTO BACINO DI UTENTI SCELGA DI SOSTITUIRE IL PROPRIO CARICATORE CON UNO PIÙ EVOLUTO E CONNESSO

Nel nostro Paese solo il 14% delle wall box dedicate alla ricarica domestica è un modello smart e intelligente, ovvero in grado di ottimizzare la ricarica del veicolo elettrico in base alle fasce orarie e alle tariffe più convenienti previste dal contratto con il proprio fornitore energetico. Il 44%

degli ev-charger domestici è connesso e può essere gestito e controllato tramite smartphone, mentre una porzione altrettanto ampia dell'installato, ovvero il 42%, è costituita da caricatori entry level, in grado solo di svolgere le funzionalità di base per le quali sono stati progettati, ovvero ricaricare l'auto una volta collegata. Questi sono i dati che emergono da un sondaggio su scala mondiale effettuato dall'istituto di ricerca Roland Berger che fotografa, tra gli altri dati, anche la situazione relativa alla tipologia di home charger diffusi nei diversi Paesi. A livello mondiale la quota di wall box entry level raggiunge il 45%. I modelli che prevedono un controllo da remoto sono il 39% dell'installato, mentre i caricatori più evoluti rappresentano solo il 16%. Quello che emerge dalla ricerca è uno scenario "Not so smart" come viene definito

dagli stessi autori, ma che lascia prevedere ampie opportunità di crescita per il futuro. Se da un lato è assodato che il mercato dei dispositivi di ricarica domestici sarà trainato principalmente dall'aumento delle immatricolazioni di Bev e ibride plug-in, dall'altro ci sarà anche una buona fetta di utenti che, una volta presa familiarità con l'utilizzo dell'auto elettrica, decideranno probabilmente di fare un upgrade e sostituire una wall box basic con un modello smart, connesso e in grado di supportare funzionalità più evolute. Non bisogna dimenticare inoltre che, negli ultimi due anni, numerosi produttori che operano nel nostro Paese hanno confermato un segmento, quello delle wall box domestiche, trainato anche dal Superbonus 110. Inoltre sono diversi i casi in cui la stazione di ricarica è stata installata in previsione dell'acquisto futuro di un'auto elettrica. Anche in questo frangente non è da escludere che un prodotto dalle funzionalità limitate venga successivamente sostituito con un ev-charger più evoluto e connesso. Considerando i Paesi messi a confronto dal survey, quelli in cui la quota di ev-charger non smart supera il 50% sono Portogallo (59%), Ungheria (58%), Corea del Sud (57%), Svizzera

(56%), Qatar (54%), Israele (54%) e Turchia (52%). Tra i Paesi dove gli ev-charger intelligenti sono più diffusi troviamo Brasile (26%), Indonesia (26%), Stati Uniti (22%), Svezia (19%) e India (19%). Anche in questo caso il quadro a livello mondiale indica ampie potenzialità di crescita, soprattutto in previsione di uno sviluppo tecnologico che presumibilmente vedrà sempre più presenti sul mercato dispositivi smart, connessi e user friendly a prezzi più accessibili. Infatti, secondo le previsioni di Roland Berger, grazie a un progressivo calo dei costi, i sistemi di ricarica in AC domineranno il mercato mondiale degli ev-charger, arrivando a valere il 75% dell'installato totale entro il 2040.

L'Italia è tra i mercati emergenti

Considerando invece le potenzialità di crescita future di 27 tra i principali mercati mondiali, Roland Berger ha stilato una classifica dei territori più evoluti nell'ambito dell'e-mobility, definiti Champion Market, i Paesi con le più grandi potenzialità di crescita, ovvero i Nextgen Market, quelli con un grosso potenziale ancora inesperto, gli Emerging Market e le regioni dove

NEL NOSTRO
PAESE IL 14%

DELLE WALL BOX DEDICATE
ALLA RICARICA DOMESTICA
È UN MODELLO SMART
E INTELLIGENTE

ALCUNI
DATI
IN PILLOLE

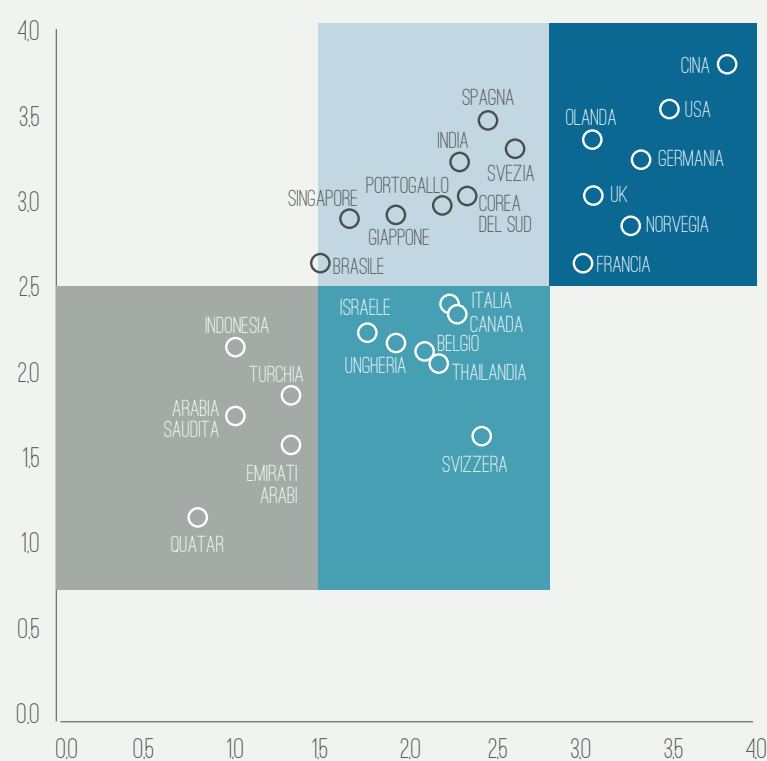
A LIVELLO
MONDIALE

LA QUOTA DI WALL BOX
ENTRY LEVEL
È PARI AL 45%



invece la transizione elettrica risulta più lenta e difficoltosa, gli Early Market. Ogni Paese è stato valutato tenendo conto della maturità nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica e del livello di customer satisfaction presso le stazioni di ricarica pubbliche, oltre che della diffusione dei veicoli elettrici in circolazione: fattori riassunti in un punteggio da 0 a 4. In questa graduatoria l'Italia si è collocata tra gli Emerging Market, con un coefficiente di maturità di circa 2,2 e un coefficiente relativo al potenziale di sviluppo futuro pari a 2,4. Nei Paesi appartenenti a questa categoria lo sviluppo delle infrastrutture e la penetrazione delle auto elettriche è leggermente più lenta rispetto ai mercati Nex-

LO STATO DI SVILUPPO DEI MERCATI



FONTE: ROLAND BERGER EV CHARGING INDEX

NEL PANORAMA MONDIALE L'ITALIA VIENE COLLOCATA TRA GLI EMERGING MARKET. IL NOSTRO PAESE È CARATTERIZZATO DA BUONE PROSPETTIVE DI CRESCITA MA PAGA UNO SVILUPPO DELLA RETE DI RICARICA PIÙ LENTO RISPETTO AD ALTRI MERCATI

tGen. Secondo le previsioni di Roland Berger i prossimi due anni saranno cruciali per coloro che contano di consolidarsi in questo mercato. Sarà fondamentale continuare a sviluppare il network di infrastrutture in maniera veloce e intelligente, coprendo le location più strategiche. Importante sarà anche rispettare una

roadmap di aperture raggiungendo gli obiettivi prefissati. Dopo il 2025 nell'ambito delle infrastrutture di ricarica pubbliche l'istituto di ricerca prevede una fase di consolidamento e rifinitura, in cui le realtà più piccole verranno probabilmente acquisite dai principali player di mercato.

4R

CARICATORI INTELLIGENTI VIARIS

Le migliori soluzioni per la ricarica dei veicoli elettrici in AC

APP e-Viaris



Scarica su
App Store

GET IT ON
Google Play



TESTER SIMULATORE



ORBIS
energia intelligente

Mennekes a Vinovo: shopping e ricarica 100% green

L'AZIENDA HA REALIZZATO UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA PRESSO IL CENTRO COMMERCIALE MONDOJUVE CON 4 COLONNINE ALIMENTATE DALL'IMPIANTO FOTOVOLTAICO PRESENTE SULLA COPERTURA DEL CENTRO COMMERCIALE

Mennekes ha inaugurato una nuova infrastruttura di ricarica presso il centro Mondojuve Shopping Village di Vinovo (in provincia di Torino). L'area dispone di 4 colonnine Amedio in AC con potenza da 11 a 22 kW alimentate da pannelli fotovoltaici situati sulla copertura della struttura. «Mennekes offre soluzioni per le aziende che intendono creare infrastrutture di ricarica per i propri dipendenti e clienti, con una particolare attenzione a funzionalità, comfort di ricarica e costo di gestione» ha dichiarato Marco Di Carlo, General manager di Mennekes. «Per Mondojuve Shopping Village la scelta è ricaduta sulle stazioni di ricarica Amedio, il massimo per avere una gestione dinamica dei carichi unita a doti di robustezza e l'ideale per l'installazione in luoghi pubblici e semipubblici. L'intera linea Professional è inoltre compatibile con Mennekes Pay, un servizio sempre più richiesto, in grado di offrire una gestione semplice e immediata del servizio di ricarica: regolare gli accessi, settaggio delle potenze di ricarica, pagamenti e tariffe o tessere passe-partout. Tutte caratteristiche decisive e non trascurabili in un caso d'uso come quello di un

centro commerciale». La colonnina Amedio si contraddistingue per un design minimal, elegante e discreto grazie all'utilizzo di una copertura in metallo che la rende adatta e perfettamente integrata a qualsiasi tipologia di contesto. Questo ev-charger rispetta i più alti requisiti in fatto di sicurezza ed è stato progettato per un utilizzo intuitivo da parte dell'utente finale: una soluzione unica che, come optional, integra anche la funzione Plug & Charge come optional. Si tratta di un dispositivo smart e connesso che, attraverso l'app Mennekes Pay – piattaforma implementata presso questa infrastruttura di Vinovo – consente sia agli utenti di effettuare e pagare la ricarica in pochi semplici passaggi, sia al gestore della rete di poter monitorare tutte le colonnine e rendicontare il servizio in maniera facile e intuitiva. Attraverso la piattaforma proprietaria Mennekes Pay è inoltre possibile regolare la potenza delle stazioni di ricarica, impostare gli orari di fruizione oppure consentire accessi autorizzati alla ricarica attraverso Rfid card, app o carta di credito. La tariffa viene gestita autonomamente dal produttore e le colonnine vengono geolocalizzate all'interno delle mappe



dei principali Emsp. Giuseppe Bruno, direttore di Mondojuve Shopping Village ha dichiarato: «Il nostro centro commerciale ha sempre avuto come obiettivo fin dall'apertura la massima efficienza energetica. Le colonnine installate da Mennekes sono rifornite direttamente dagli impianti fotovoltaici presenti sulla nostra copertura. Inoltre grazie al servizio Mennekes Pay siamo in grado di offrire il servizio di ricarica a tutti i nostri ospiti, grazie ad un app che rende il procedimento facile e intuitivo». Mondojuve Shopping Village è situato a Vinovo tra i Comuni di Vinovo e Nichelino, nelle vicinanze del parco naturale e della Palazzina di Caccia di Stupinigi. Il centro ospita 2 gallerie e un parco negozi con oltre 100 insegne, oltre a un supermercato Bennet e a una vasta area food. Il progetto di elettrificazione che ha interessato otto stalli del parcheggio è stato realizzato da Mennekes in partnership con GM Solar (società che si occupa della progettazione, installazione e manutenzione di impianti fotovoltaici) ed Eicom Energia, utility con offerte rivolte a piccole e medie imprese.



L'infrastruttura di Vinovo viene gestita attraverso la piattaforma Mennekes Pay, che consente agli utenti di ricaricare tramite app in pochi e semplici passaggi, oltre che monitorare le stazioni e rendicontare il servizio offerto in maniera facile e intuitiva



LA STAZIONE NEL DETTAGLIO

Progetto: Mennekes

Ev-charger utilizzati: 4 colonnine
Amedio con potenza fino
a 22 kW in AC

Punti di ricarica disponibili: 8

Location: Mondojuve Shopping Village

Indirizzo: Str. Debouchè,
10042 Vinovo (TO)



Alberto Legnani, direttore commerciale di Eicom Energia, ha commentato in merito all'iniziativa: «Fin dalla sua nascita Eicom ha avuto grande interesse verso lo sviluppo di soluzioni per la mobilità elettrica e soprattutto verso tutti i progetti in cui l'energia viene prodotta da fonti rinnovabili. Quella di Mondojuve è un'iniziativa che si basa sull'ecosostenibilità perché consente a tutti i clienti che visitano il centro commerciale di poter ricaricare il proprio veicolo utilizzando energia al 100% green». Giuseppe Guida, ceo e founder di GM Solar ha aggiunto: «L'infrastruttura realizzata presso il centro commerciale è dotata di 4 colonnine che possono ricaricare con potenza fino a 11 oppure 22 kW in AC. I pannelli fotovoltaici presenti nel sito garantiscono la disponibilità di 100 kW istantanei».



NELLA FOTO A SINISTRA:
GIUSEPPE BRUNO, DIRETTORE DI
MONDOJUVE SHOPPING VILLAGE;
ALBERTO LEGNANI, DIRETTORE
COMMERCIALE DI EICOM
ENERGIA E GIUSEPPE GUIDA, CEO
E CO-FOUNDER DI GM SOLAR.

Cpo ed Emisp: le mappe aggiornate

OGNI MESE UNA FOTOGRAFIA RELATIVA ALLA DIFFUSIONE DEGLI OPERATORI PRESENTI SUL TERRITORIO ITALIANO

*OGNI STAZIONE DI RICARICA PREVEDE LA PRESENZA DI UNO O PIÙ CHARGING POINT

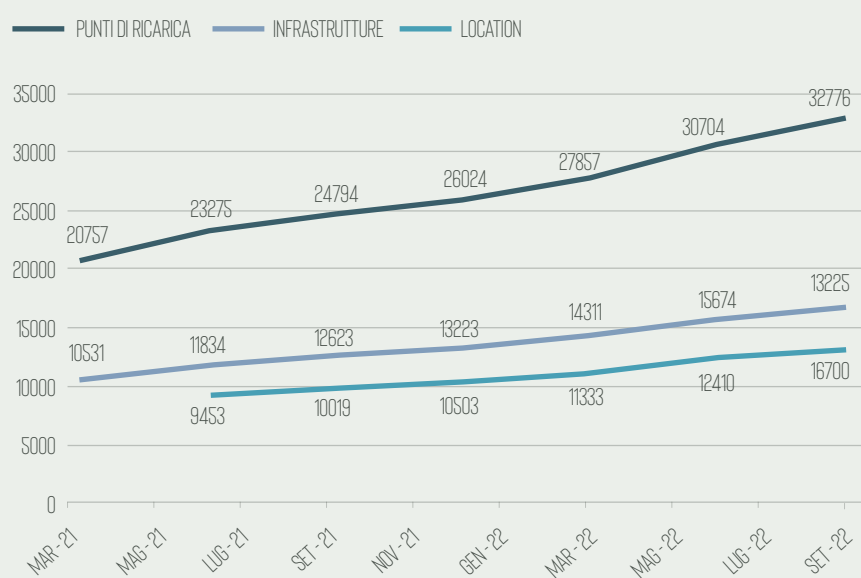


NB: LA MAPPATURA DEI CHARGING POINT VIENE REALIZZATA UTILIZZANDO I PORTALI E LE APPLICAZIONI DI GEOLOCALIZZAZIONE DEI RISPETTIVI OPERATORI. OVE NON DISPONIBILI VIENE IMPIEGATO IL FILTRO DELL'APP MYNEXTMOVE.
RILEVAZIONI AGGIORNATE AL 15 DICEMBRE 2022

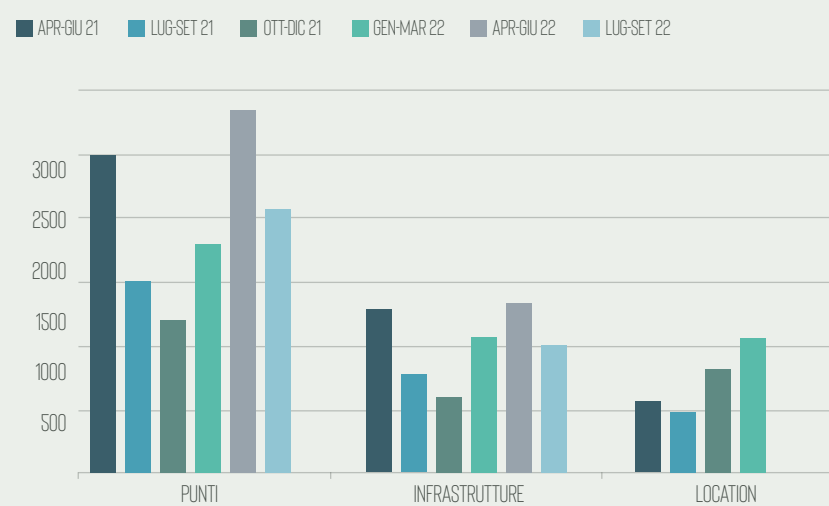
Ricarica pubblica: come crescono le installazioni

UN QUADRO AGGIORNATO DEI PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO E DEI TREND DI CRESCITA DELLA RETE - CHARGING POINT, LOCATION E INFRASTRUTTURE - NEL NOSTRO PAESE

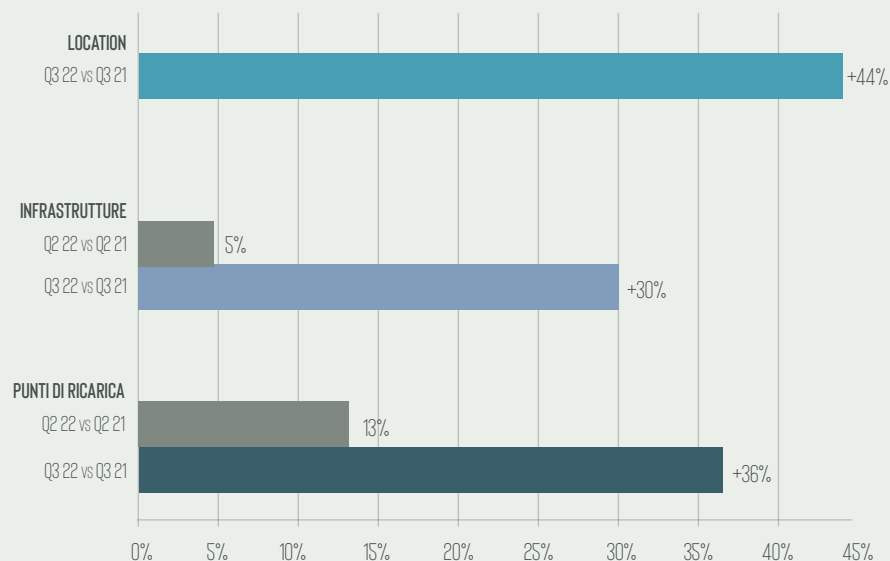
NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE - ITALIA



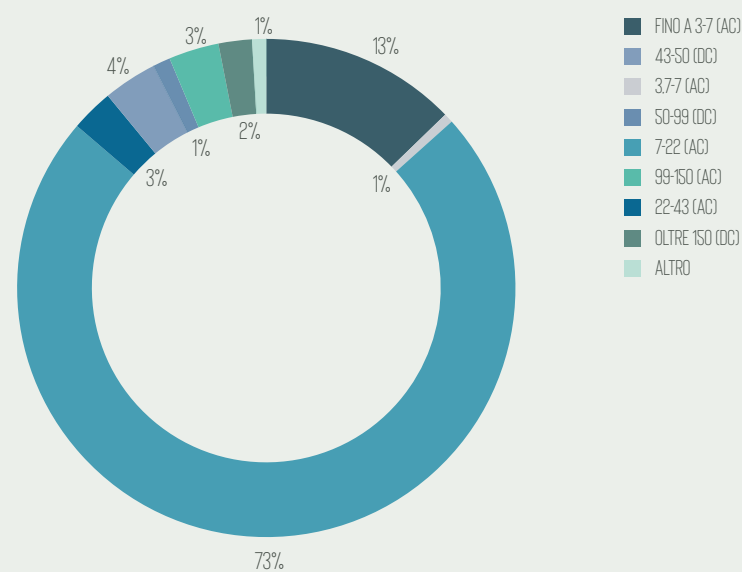
INSTALLAZIONI TRIMESTRALI- ITALIA



TREND NUOVE INSTALLAZIONI 2022 VS 2021 - ITALIA



SEGMENTAZIONE COLONNINE INSTALLATE PER POTENZA (IN KW) - ITALIA



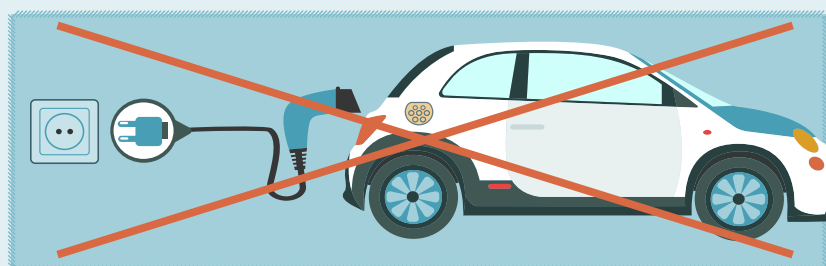
*ELABORAZIONI DI ERICARICA SU DATI MOTUSE (ULTIMO AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2022)

I tanti “Modi” di ricarica

QUELLA CHE VIENE NORMALMENTE DEFINITA COLONNINA DI RICARICA È UNA STAZIONE DOTATA DI PRESA ELETTRICA CHE PUÒ ESSERE RICONDOTTA SOSTANZIALMENTE A QUATTRO TIPOLOGIE

MODO 1

Consiste nel collegamento diretto del veicolo alla presa di corrente domestica tramite un cavo con la comune spina italiana di tipo C o L di cui sono dotati tutti piccoli elettrodomestici. Si tratta di una modalità in uso per i veicoli leggeri come scooter ed e-bike e non consentita in Italia per veicoli

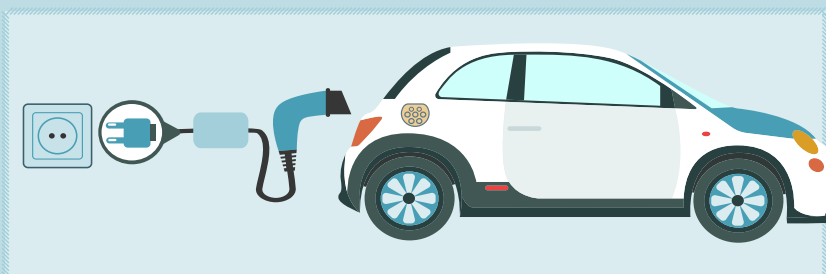


a quattro ruote poiché non dotata dell'elettronica di controllo a circuito PWM (Pulse Width Modulation)

necessaria a garantire la sicurezza sia delle persone sia del pacco batterie del veicolo.

MODO 2

Prevede un sistema di sicurezza specifico chiamato Control Box (basato sul circuito PWM sopracitato), in questo caso montato direttamente sul cavo di ricarica utilizzato per connettere il veicolo alla presa di tipo Shuko – la stessa utilizzata, in casa, per i grandi elettrodomestici come frigoriferi e lavatrici. È utilizzabile sia con le prese domestiche

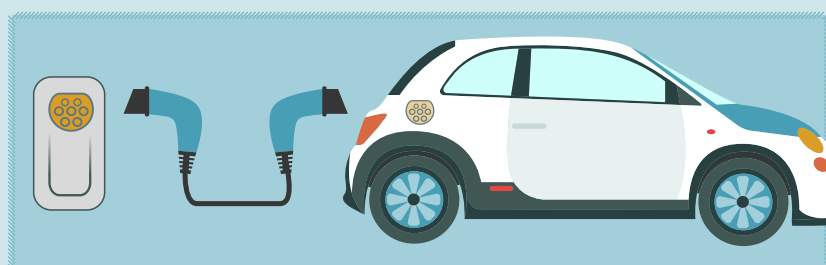


che con quelle industriali (trifase), funziona fino a una potenza massima in AC (corrente alternata) di 22 kW ed è generalmente installato

sui caricatori portatili delle auto, da utilizzare “in emergenza” nel caso in cui non si dovesse trovare una wall box o una colonnina più adatta.

MODO 3

Si tratta del Modo condiviso da tutti i sistemi di ricarica automatica in corrente alternata, per cui la Control Box è integrata direttamente nella struttura di ricarica e prevede l'utilizzo di un cavo di Tipo 2. In pratica, parliamo delle wall box domestiche in monofase – più diffuse nelle abitazioni private poiché con una tensione di 220V e con una potenza che in genere si attesta sui 3 kW disponibili nelle abitazioni, ma che possono arrivare fino a 6 kW

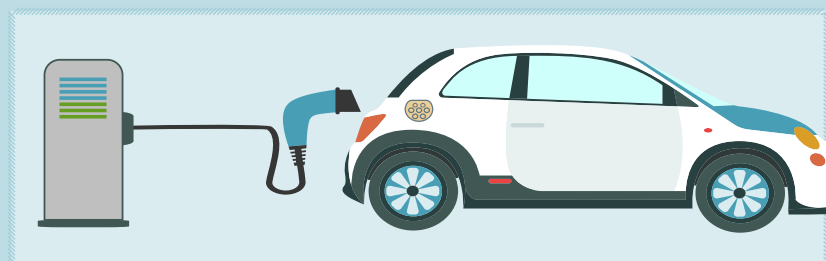


laddove la fornitura energetica lo dovesse permettere –; e in trifase, collegate al cavo da 380V tipico delle prese industriali, con una potenza superiore ai 6 kW e quindi più diffuse nelle aziende e tra le colonnine di ricarica pubblica. Rientrano in questa cate-

goria anche i punti di ricarica (a terra o a muro) che si vedono nei parcheggi e presso le strutture ricettive. Sempre in Modo 3 sono le colonnine in AC fino a 22 kW ad accesso pubblico che troviamo sempre più spesso presso negozi e supermercati.

MODO 4

Si tratta di una ricarica in corrente continua (DC) effettuata tramite una colonnina con cavo integrato, al quale collegare direttamente il proprio veicolo. Per questa modalità esistono tre standard di connettore: CCS Combo 2, il NACS utilizzato da Tesla e CHAdeMO. Le stazioni in Modo 4 consentono una ricarica rapida e ultra rapida che a



oggi può raggiungere una potenza erogata fino a 350 kW. Le stazioni di questo tipo si incontrano in genere lungo le vie di percorrenza

veloce e sono pensate per chi affronta viaggi lunghi e ha bisogno di ricaricare in poco tempo per ottimizzare la logistica del viaggio.



GLOSSARIO

IN QUESTO ELENCO (AGGIORNATO MENSILMENTE) IL SIGNIFICATO DEI TERMINI PIÙ DIFFUSI NEL MONDO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

Bev (Battery Electric Vehicle)

Veicolo a trazione totalmente elettrica.

Ibrido Plug-In

Veicolo endotermico con presa per alimentare il motore elettrico supplementare.

CDC (Controllo dinamico del carico)

Funzione presente all'interno dei caricatori in grado di impostare la potenza in base all'energia disponibile al contatore.

Cluster

Rete di più wall box o colonnine collegate tra loro.

Cpo (Charging Point Operator)

Società che si occupa di installare e gestire colonnine pubbliche.

Emsp (E-Mobility Service Provider)

Società b2c che fornisce app o servizi per utilizzare colonnine interoperabili.

Hpc (High Power Charger)

Colonnine di ricarica ad alta potenza (presso stazioni che superano i 50 kW).

Interoperabilità

Termine utilizzato per indicare stazioni di ricarica accessibili attraverso diversi Emsp.

Pillar

Supporto che consente di utilizzare caricatori da parete in luoghi aperti.

Plug & Charge

Protocollo che consente di effettuare la ricarica presso una colonnina pubblica senza Rfid card, app o altri metodi di pagamento.

Protocollo OCPP

Piattaforma standard per programmare e gestire da remoto uno o più punti di ricarica

PWM (Pulse Width Modulation)

Dispositivo di sicurezza anti surriscaldamento utilizzato per la ricarica in Modo 2.

Rfid card

Carte magnetiche per effettuare ricariche previa autenticazione.

Socket

Termine con cui si definisce un caricatore privo di cavo.

Vehicle to grid

Tecnologia che consente di trasferire energia dal veicolo alla rete elettrica.

Wall box

Caricatore per auto elettriche installato a muro.



In cima ai nostri pensieri **ENERGIA PULITA**

Sistemi e soluzioni per il mercato fotovoltaico



www.SMA-Italia.com





FREETO

**E SE TI DICESSIMO
CHE PER I TUOI VIAGGI
C'È SEMPRE QUALCUNO
SU CUI PUOI CONTARE?**

**LA MOBILITÀ STA CAMBIANDO
MA CON NOI PUOI CONTINUARE
A SENTIRTI LIBERO DI VIAGGIARE.
ANCHE NEI VIAGGI PIÙ LUNGI.**

**STIAMO REALIZZANDO LA PIÙ GRANDE RETE DI RICARICA
AUTOSTRADALE AD ALTA POTENZA, CON ENERGIA 100% GREEN:**



**100 STAZIONI DI RICARICA ENTRO L'ESTATE 2023
SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA**



**FINO A 300KW DI POTENZA CON TEMPI
DI RICARICA TRA I 15 E I 20 MINUTI**

SCOPRI DI PIÙ SU [FREETO-X.IT](https://freeto-x.it)

FREETO 
Sostenibilità. Innovazione. Mobilità