

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

SCARICA NORME,
CATALOGHI E
DOCUMENTI
CON IL QR CODE



MERCATO

A PAGINA 22

Ricarica in hotel: le opportunità di un segmento in crescita

L'offerta di wall box e colonnine più adatte agli alberghi, gli aspetti chiave dell'installazione, le piattaforme di gestione e le iniziative di formazione

EVENTI

A PAGINA 15

L'ev-charging accende K.EY

Il nostro reportage dalla prima edizione della fiera: presenze raddoppiate e numerose anteprime tra prodotti, soluzioni e nuove funzionalità dedicate all'e-mobility



COVER STORY

Innovazione, competenza e passione al servizio della mobilità elettrica

Intervista a **Valter Traversa**, sales manager smart mobility di **Phoenix Contact**

INSTALLAZIONI

GasGas supporta la transizione elettrica a Mondovì (CN)

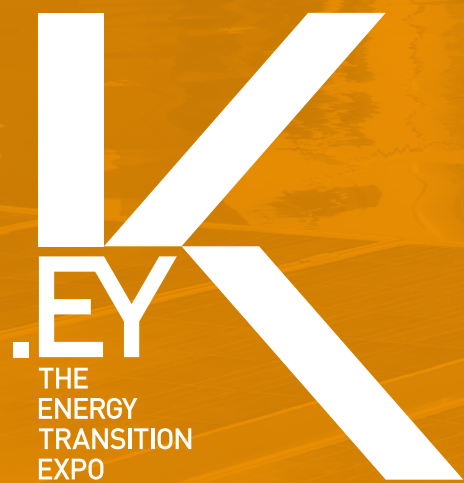
SONDAGGI

Tempi di ricarica e scarsa autonomia frenano il passaggio all'elettrico (Deloitte)

FOCUS

In autostrada lunghe percorrenze senza paura: ecco come sono cambiate le infrastrutture





DRIVING THE ENERGY TRANSITION.

#CLIMATEFRIENDS

28 FEBBRAIO
01 MARZO
2024



RIMINI
EXPO CENTRE
ITALIA



organized by

ITALIAN
EXHIBITION
GROUP
Providing the future

in collaboration with



madeinitaly.gov.it

part of



GET A QUOTE



Ansia da ricarica. L'antidoto? Una buona comunicazione

Curioso. Chi guarda con sospetto alle auto elettriche, motiva questo atteggiamento soprattutto con la famigerata "ansia da ricarica". Chi invece già possiede un Bev, dichiara di non voler assolutamente tornare indietro. Strana contraddizione. Forse motivata, più che da ragioni concrete, da pregiudizi o scarsa conoscenza delle opportunità e delle modalità di ricarica. Guardiamo più in profondità come si esplicita l'ansia da ricarica: uno studio di Deloitte (di cui parliamo in questo numero) spiega che si può dettagliare in tre voci, che vanno dalla limitata autonomia (o presunta tale), ai lunghi tempi di ricarica, fino alla insufficiente disponibilità di infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico. Ma è davvero così? Noi sappiamo che in realtà le cose stanno diversamente. Sul primo punto, la stragrande maggioranza di chi utilizza auto lo fa abitualmente con percorsi per i quali l'autonomia di un veicolo elettrico è più che sufficiente. Sui tempi di ricarica, vanno considerate diverse modalità di utilizzo: da una parte sono sempre più capillari i sistemi Hpc, dall'altra la ricarica notturna tramite wall box azzerà il problema dei tempi di attesa. Sul terzo, sappiamo che la crescita delle installazioni pubbliche è verticale, e macina nuovi record trimestre dopo trimestre (+48% nel 1Q 2023 sullo stesso periodo del 2022). Allora, come sciogliere il nodo di questa errata percezione della realtà da parte del grande pubblico? A nostro avviso tutto il settore deve farsi carico di uno sforzo di comunicazione maggiore. Non basta mostrare negli spot delle case automobilistiche gli ultimi luccicanti modelli elettrici: c'è una inedita relazione



con il veicolo da far comprendere; nuove abitudini di utilizzo; e nuove risposte ad esigenze diverse da quelle del passato. La barriera delle fake news è tanto dura da sconfiggere quanto la pigrizia mentale di chi dovrebbe sapere raccontare il cambiamento in atto (pensiamo ad esempio al mondo dell'informazione). Come vincere questa battaglia? Sicuramente occorre un grande e continuativo sforzo. E tanta immaginazione. Abbiamo apprezzato molto, ad esempio, l'iniziativa di Ionity che ha coinvolto un gruppo di giornalisti della carta stampata in un viaggio da Milano a Oslo (e ritorno) per testare l'utilizzo di auto elettriche e l'efficienza della propria rete di ricarica. Ottima idea. I giornalisti coinvolti hanno ammesso di essere rimasti positivamente

sorpresi da questa esperienza. E, aggiungiamo noi, sono diventati testimonial dei vantaggi del viaggiare elettrico. È facendo toccare con mano i vantaggi di cui tutti noi del settore siamo persuasi, che si possono più agevolmente vincere le resistenze (spesso interessate). E poi c'è un altro fattore, su cui il settore rischia un clamoroso autogol in termini di comunicazione. Ad oggi il 23% delle colonnine installate non è funzionante: spesso perché in attesa di autorizzazione, a volte per guasti e problemi tecnici. Pur sapendo che si tratta di una percentuale in calo, non dobbiamo dimenticare che anche queste colonnine svolgono la funzione di testimonial che mandano un messaggio fortemente negativo e controproducente. Nessun dubbio sul fatto che il futuro sarà elettrico, ma che i tempi di questo cambiamento possano essere più o meno rapidi, dipende soprattutto da noi. Dalla qualità della rete di infrastrutture di ricarica che stiamo realizzando, e anche dalla capacità di rappresentarne la portata innovativa agli occhi del grande pubblico.

La Redazione

«Tutto il settore deve farsi carico di uno sforzo di comunicazione maggiore. Non basta mostrare negli spot delle case automobilistiche gli ultimi luccicanti modelli elettrici: c'è un'inedita relazione con il veicolo da far comprendere»

SOMMARIO



COVER STORY

Innovazione, competenza e passione al servizio della mobilità elettrica"

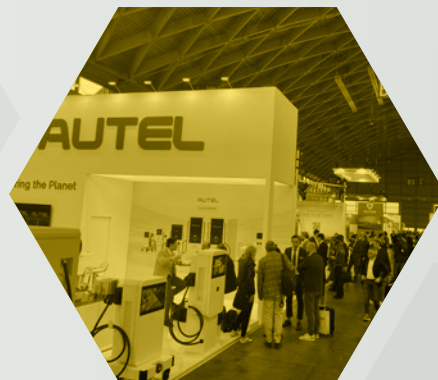
A PAGINA 12



EVENTI

L'ev-charging accende K.EY

A PAGINA 15



MERCATO

Ricarica in hotel: le opportunità di un segmento in rapida crescita

A PAGINA 22



News **pag. 5**

Focus **pag. 30**

Ricarica in autostrada: come viaggiare in elettrico senza paura

Dati e statistiche **pag. 32**

Tempio di ricarica e autonomia dei BEv frenano ancora l'elettrico

Installazione del mese **pag. 34**

GasGas supporta la transizione elettrica a Mondovì (CN)

Numeri e Trend **pag. 36**

Tutorial e Glossario **pag. 38**

N. 5 - MAGGIO 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. 5 – maggio 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 14 aprile 2023

**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





WALLBOX: ALEX CORAZZARI NOMINATO COUNTRY MANAGER ITALY

Alex Corazzari è il nuovo Country manager per l'Italia di Wallbox, azienda dove precedentemente ha ricoperto il ruolo di Regional manager Italy. «Sono orgoglioso di assumere questo nuovo incarico, chemi permetterà di aiutare l'Italia a rafforzare e incrementare l'adozione di massa dei veicoli elettrici» ha dichiarato a E-Ricarica in merito alla sua nuova funzione.



«Le sfide che mi attendono sono entusiasmanti e le affronterò con responsabilità e profondo rispetto». Corazzari segue il mercato italiano dal 2019, quando già operava in Wallbox dal quartier generale di Barcellona con la qualifica di Account executive Italy. Prima di approdare in Wallbox per strutturare la filiale italiana della società, Alex Corazzari ha fondato due start-up e ha lavorato in Seat.

ENEL X WAY: A PORTO TOLLE IL PRIMO PROGETTO PER RICARICA NAUTICA E TERRESTRE

Enel X Way ha firmato il primo progetto integrato per la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica nautica e terrestre che sorgerà a



Porto Tolle, in provincia di Rovigo. Il protocollo siglato con il Comune prevede la realizzazione di 4 colonnine di ricarica per auto elettriche e della prima stazione di ricarica pubblica dedicata alle imbarcazioni presenti in Veneto. Il piano di Enel X Way si basa sull'installazione di 2 colonnine Waypump di tipo fast in DC fino a 60 kW di potenza e di due WayPole mini in AC con cavo di Tipo 2 e potenza fino a 22 kW, per un totale di 6 charging point (4 in DC e 2 in AC). Oltre a queste verrà installata una colonnina dedicata alle imbarcazioni elettriche. Enel X Way, a oggi, ha installato in Italia oltre 18mila charging point, solo in Veneto sono presenti oltre 900 punti di ricarica.

NEWS

FREE TO X: RAGGIUNTA QUOTA 60 STAZIONI ATTIVE SULLA RETE AUTOSTRADALE

Free To X ha annunciato il raggiungimento di un altro importante traguardo nel proprio programma di sviluppo di una rete di ricarica veloce in autostrada. Il Cpo ha infatti raggiunto quota 60 stazioni attive: oltre all'inaugurazione di Rubicone Est sulla A 14, ha completato anche le attivazioni di Sillaro Est, Sillaro Ovest (in prossimità di Castel San Pietro Terme in provincia di Bologna), e Lario Est (sull'autostrada dei laghi in provincia di Como). In totale, la rete di Free To X conta a oggi 342 charging point sulla rete autostradale.



ERRATA CORRIGE

Sul numero di aprile di E-Ricarica a pag. 38 all'interno della rubrica Installazione del mese l'infrastruttura di ricarica

presso Roche è stata erroneamente attribuita a Route220. La società che l'ha realizzata è invece Fleet220, ramo dell'azienda che si occupa dell'elettificazione delle flotte aziendali.

daze.eu

info@daze.eu
+(39) 035 1983 1355

daze

La ricarica a casa.
Più potente,
più semplice.

Dazebox Home

E-MOBILIDENTIKIT



SCHEDA E-DRIVER

Auto posseduta

Ford Kuga PHEV 2021

Km percorsi con un PHEV

Circa 12-15.000 all'anno

Tipologia di Colonnina di ricarica pubblica più utilizzata

AC 22 kW (utilizzata a 3 kW, compatibilmente con le caratteristiche dell'autovettura)

Tipologia di caricatore domestico

Non posseduto. In attesa di cogliere l'opportunità di installare una wallbox nell'ambito del superbonus (che non si è ancora concretizzato a livello condominiale)

AL VOLANTE CON...

SIMONE FRANZÒ

SENIOR ASSISTANT PROFESSOR PRESSO
POLITECNICO DI MILANO

Che tipologia di PHEV guida e da quanto tempo?

«Ho acquistato una Ford Kuga PHEV nel 2021»

Perché ha scelto proprio questo modello?

«Principalmente per capienza del bagagliaio e la comodità in generale, visto che ero alla ricerca di un'auto per la famiglia. Inoltre l'ho scelta per il buon rapporto qualità-prezzo: ho optato per la formula del noleggio a lungo termine».

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

«Essendo un'ibrida plug-in non ha inciso particolarmente»

Che cosa l'ha colpita di più del passaggio a una ibrida plug-in?

«Sicuramente la rumorosità limitata e lo spunto garantito dal motore elettrico».

Sebbene ne fossi già a conoscenza dal punto di vista "teorico", mi ha colpito la quantità di energia che si riesce a recuperare dalla frenata, soprattutto in montagna».

Dove ricarica abitualmente l'auto?

«Principalmente sul posto di lavoro o in città (presso le colonnine ad accesso pubblico)»

Valuterà il passaggio a un BEV in futuro?

«Sì. L'autonomia che offrono le auto elettriche oggi è maggiormente compatibile con le mie esigenze di spostamento (prevalentemente lunghe tratte, extra-urbane). Inoltre, l'infrastruttura di ricarica ad accesso pubblico si è diffusa in maniera significativa negli ultimi anni e mi aspetto che diventi ancora più capillare nei prossimi».

REPOWER LANCIA LA WALL BOX SYMBIOSIS, PERSONALIZZABILE GRAZIE AD ACCESSORI SU MISURA



Repower propone una nuova soluzione dedicata all'e-mobility, si tratta della wall box Symbiosis, studiata per consentire un'installazione configurabile in base allo spazio disponibile e in grado di essere modificata successivamente in caso di ampliamento con un secondo punto di ricarica. Symbiosis può essere installata sia indoor sia all'aperto. Il caricatore può essere montato a muro oppure su supporto da terra: in questo caso è possibile utilizzare anche la versione con doppio connettore. Symbiosis può essere inoltre personalizzata attraverso 6 cover di colori differenti e i punti di ricarica possono essere messi in evidenza attraverso due insegne personalizzabili e retroilluminate. Grazie alla telegestione, da remoto è possibile gestire il funzionamento e monitorare l'energia erogata con relativa stima dei costi. L'ev-charger può essere inoltre registrato sulla piattaforma Recharge Around, l'app che geolocalizza le stazioni di ricarica attive in Italia e all'estero. Attraverso la stessa app, il driver ha modo di attivare e gestire il processo di ricarica. Symbiosis è disponibile in versione monofase con potenza fino a 7,4 kW e in versione trifase con potenza fino a 22 kW.



ATLANTE E BERTONE SVELANO IL DESIGN DELLA NUOVA CHARGING STATION

Atlante e Bertone Design, azienda nota a livello mondiale nel settore della progettazione architettonica e della creatività a 360°, hanno rivelato il disegno esclusivo delle future stazioni di ricarica rapida e ultra-rapida di Atlante, in particolare la pensilina interamente disegnata e prodotta da Bertone Design. La pensilina infatti riprende nelle forme il fulmine presente all'interno del logo del Cpo. "L'energia, attraverso il simbolo del fulmine" si legge nella nota stampa divulgata da Atlante, "sostiene il design della pensilina, punto di incontro tra il segno luminoso, vuoto e percettivo, nella parte superiore, e il volume, pieno e radicante, del pilastro. La dinamicità delle forme e dei volumi caratterizza la stazione conferendole un'immagine di forza e al contempo di leggerezza, rendendo la pensilina un vero e proprio landmark che conferisce riconoscibilità alle installazioni di Atlante e arricchisce le aree ospitanti". Il prototipo della stazione è stato presentato nel corso di un evento tenutosi a Monza presso lo showroom di Bertone Design. Le stazioni di Atlante, modulari e flessibili, verranno poi declinate a seconda delle esigenze e dell'ubicazione. Le location più piccole, ad esempio all'interno dei centri urbani, predigeranno la presenza di una pensilina per agevolare i clienti durante l'attesa. Le stazioni più ampie prevedono la presenza di pannelli fotovoltaici integrati, mentre le stazioni che

sfruttano anche sistemi di accumulo beneficeranno di elementi architettonici speciali in cemento "ultra-high performance", ideato appositamente dal gruppo TCC (azionista di maggioranza di Nhoa), e saranno ovviamente connesse all'Energy Management System proprietario di Atlante in modalità micro-rete. Nella foto il taglio del nastro con cui è stato simbolicamente celebrato il nuovo design della charging station.

DA SINISTRA: CARLALBERTO GUGLIELMINOTTI, CEO DEL GRUPPO NHOA; STEFANO TERRANOVA, CEO DI ATLANTE; NELSON CHANG, PRESIDENTE DI NHOA; ALDO CINGOLANI, CEO DI BERTONE DESIGN



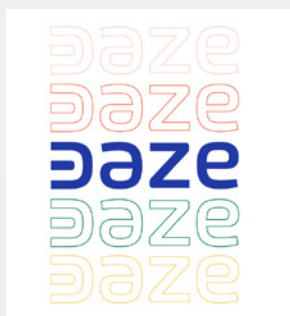


NUOVA BRAND IDENTITY PER DAZE: RINNOVATI LOGO E GAMMA

La start up Daze Technology è diventata Daze: l'azienda ha infatti svelato una nuova brand identity attraverso un logo rinnovato e l'annuncio di nuove soluzioni dedicate alla ricarica.

Mission e core business dell'azienda però rimangono strettamente focalizzati sulla transizione elettrica: "Il nuovo Daze" si legge in un comunicato pubblicato sui social dalla società "non è pensato per sostituire il vecchio: ne è semplicemente l'evoluzione diretta. Del resto, in un mercato così dinamico e in continua evoluzione come quello in cui operiamo, chi si ferma è perduto. Nasciamo come DazeTechnology, una startup innovativa con la missione di rivoluzionare il mondo della ricarica delle auto elettriche attraverso il progetto DazePlug.

In un'epoca in cui la mobilità elettrica era sinonimo di un futuro ancora lontano, di tecnologie in divenire. Quando la ricarica era solo una realtà gregaria



dell'industria automobilistica, e non un settore definito e a sé stante. Oggi non è più così: sarebbe miope pensare alla realizzazione della transizione elettrica senza una diffusione capillare e strutturata delle colonnine di ricarica. Chi lavora nel settore sa quanto sia complessa la realtà dietro qualcosa di semplice come collegare un

cavo alla propria auto.

Ma vogliamo continuare a prenderci cura di quella complessità e lasciare all'utente solo la soddisfazione di aver completato il suo viaggio verso una mobilità più sostenibile. Crediamo che tutti debbano avere accesso a soluzioni di ricarica convenienti ed efficienti e ci impegniamo affinché ciò diventi realtà.

Il nostro impegno per l'innovazione e la qualità guida tutto ciò che facciamo". Daze si appresta a lanciare anche le nuove soluzioni di ricarica Dazebox Share, DazeBox Home e DazeBox Pro che arriveranno sul mercato nei prossimi mesi.

ASTM: ATTIVATE DUE STAZIONI SULLA A10 SAVONA-VENTIMIGLIA

ASTM, gruppo che opera nella gestione di reti autostradali e nella progettazione di opere infrastrutturali, ha installato due colonnine di ricarica sulla A10 Savona-Ventimiglia presso le aree di sosta Bordighera Sud e Valle Chiappa, entrambe in direzione Savona. Ciascuna delle stazioni, con potenza fino a 60 kW in DC, è in grado di ricaricare due veicoli contemporaneamente,

grazie a una colonnina multistandard che prevede la presenza di connettori CCS Combo, CHAdeMO per la ricarica in DC e di Tipo 2 per rifornimenti in AC, compatibili quindi con tutti i veicoli elettrici in circolazione. I servizi di ricarica verranno gestiti in subconcessione da Maglione, operatore di ristoro sulla rete autostradale attraverso il marchio Sarni. In totale ASTM gestisce attualmente 16 location per un totale di 75 punti di ricarica (di cui 17 dislocati sulla A10). L'obiettivo di ASTM è quello di coprire, entro il 2026, circa 1.400 km di rete autostradale. Nel corso del 2023 è prevista l'attivazione di 20 stazioni di ricarica, che equivalgono al 60% delle aree di servizio presenti su tutta la rete del gruppo.



ewiva

Nati per fare la differenza.

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

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

Diventa anche tu protagonista del cambiamento.

Scopri le soluzioni di ricarica su ewiva.com e segui Ewiva su





SPERIMENTAZIONE E.ON: “LA RICARICA BIDIREZIONALE PUÒ DIMEZZARE LA DIPENDENZA ENERGETICA DALLA RETE”

Il grado di indipendenza energetica dei proprietari di impianti fotovoltaici che posseggono anche un veicolo elettrico potrebbe più che raddoppiare grazie alla carica bidirezionale. È uno dei primi risultati della sperimentazione condotta da E.ON con il progetto pilota Bi-CIEVer. Lo scopo è quello di analizzare come la batteria di un veicolo elettrico combinata a un impianto fotovoltaico possa funzionare come sistema di accumulo domestico. Questo è possibile grazie alla tecnologia di carica bidirezionale che consente all'energia non solo di caricare la batteria



del veicolo ma anche di essere reimmessa in rete in caso di necessità. In dettaglio con un impianto fotovoltaico e un veicolo elettrico dotato di batteria da 42 kWh, annualmente è possibile raggiungere un'indipendenza energetica media pari al 51%. Per raggiungere una simile percentuale, è necessario fare in modo che la batteria del veicolo elettrico si ricarichi il più possibile tramite energia autoprodotta grazie all'impianto solare. E.ON ha analizzato anche gli effetti dell'aggiunta di un sistema di storage ulteriore. Con esso, il grado di indipendenza energetica media può raggiungere il 59% su base annua. Ma a seconda di fattori individuali come consumo, comportamento e taglia di impianto fotovoltaico e storage, questa percentuale può ulteriormente crescere.

L'ottimizzazione dei sistemi viene elaborata automaticamente da un algoritmo e poi implementata dall'unità di controllo “Home Energy Management System”. In questo modo, i processi di carica e scarica sono automatizzati. L'utente può inoltre utilizzare l'app per definire specifiche. Ad esempio, lo stato di carica desiderato per il veicolo a una certa ora, uno stato di carica minimo sempre valido o la ricarica esclusivamente solare.

A2A PRESENTA LA COLONNINA CITY PLUG E INAUGURA UNA NUOVA INFRASTRUTTURA A BRESCIA

A2A ha svelato nel corso di un evento tenutosi a Brescia, la nuova colonnina City Plug, studiata per incentivare la mobilità elettrica nei contesti urbani dove sviluppare una rete di ricarica a bassa potenza sempre più capillare e adatta anche ai Bev con batterie di piccole dimensioni. City Plug è infatti una colonnina in AC, con due prese di Tipo 2 da 7,4 kW ciascuna, realizzata per consentire anche a coloro che non hanno la possibilità di installare una wall box domestica di ricaricare il proprio veicolo con costi contenuti. Il design dell'ev-charger è stato realizzato da Giugiari Architettura e le colonnine sono alimentate esclusivamente da energia proveniente da fonti rinnovabili al 100%

Inoltre il sistema di gestione intelligente permette di ripartire la potenza su più colonnine a seconda di quanti veicoli stanno effettuando il rifornimento presso la stazione di ricarica: questo consente all'intera infrastruttura di ottimizzare e ridurre l'impatto sulla rete pubblica. La presentazione di City Plug è stata anche l'occasione per A2A di inaugurare una nuova stazione di ricarica con 10 colonnine (per un totale di 20 punti charging point) in via Boves a Brescia e il piano di sviluppo prevede già la realizzazione di altre due stazioni situate in via Renato Serra e in via Torino.

FABIO PRESSI, CEO
DI A2A E-MOBILITY,
ACCANTO ALLA NUOVA
COLONNINA
CITY PLUG



PARLAMENTO UE: VOTATO LO STOP AI MOTORI ENDOTERMICI ENTRO IL 2035

La maggioranza dei 27 stati membri del Parlamento UE ha votato e confermato ufficialmente lo stop alla produzione di motori endotermici alimentati a benzina e diesel entro il 2035. I soli Paesi ad astenersi dal voto sono stati Italia, Bulgaria e Romania. Unico voto contrario quello della Polonia. Favorevole, dopo la titubanza delle scorse settimane, anche la Germania, che è stata accontentata grazie all'intesa raggiunta con la Commissione europea sui carburanti sintetici. Il Consiglio UE e il Parlamento europeo hanno inoltre sottoscritto un nuovo memorandum informale relativo agli obiettivi di sostenibilità all'interno del pacchetto “Fit for 55”. Il nuovo piano prevede la presenza di almeno un ev-charger da 400 kW ogni 60 km sul Core TEN-T network, ovvero sulle principali arterie autostradali del Vecchio Continente entro il 2026. La potenza delle stazioni di ricarica dovrà essere portata a 600 kW entro il 2028. I requisiti per i mezzi pesanti (autobus e camion) sono invece di una colonnina ogni 120 km, ma queste dovranno essere presenti su tutte le strade principali europee ed entro il 2028 dovranno avere una potenza compresa tra i 1.400 e 2.800 kW.



EWIVA: PARTE LA SPERIMENTAZIONE PER IL PAGAMENTO CON CARTA DI CREDITO



Ewiva ha dato il via alla sperimentazione per consentire il pagamento delle ricariche tramite carta di credito/debito con l'obiettivo di rendere sempre più semplice e user friendly l'esperienza di ricarica per l'utente finale. La prima stazione a supportare questo tipo di servizio è quella di Ceprano, in provincia di Frosinone. Il servizio sperimentale offerto da Ewiva verrà allargato a tutte le stazioni di ricarica nel corso del 2023. La possibilità di pagare con carta di debito/credito è un'opportunità per consentire la ricarica anche a clienti non abituali, come ad esempio turisti in viaggio - in particolare quelli provenienti da al-

tri Paesi -, a coloro che hanno noleggiato un Bev per i loro spostamenti oppure a chi non utilizza abitualmente o è temporaneamente impossibilitato a utilizzare le app dei vari Emisp. Il servizio, in linea con quanto previsto dalla normativa Afir (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) è pensato appunto per facilitare anche la ricarica occasionale. Questa funzionalità avviata a Ceprano da Ewiva prevede la possibilità di pagare direttamente presso la stazione in modalità contactless attraverso carte di debito, credito o prepagate dei circuiti Mastercard, Visa, Vpay e Maestro, o tramite Apple Pay e Google Pay.



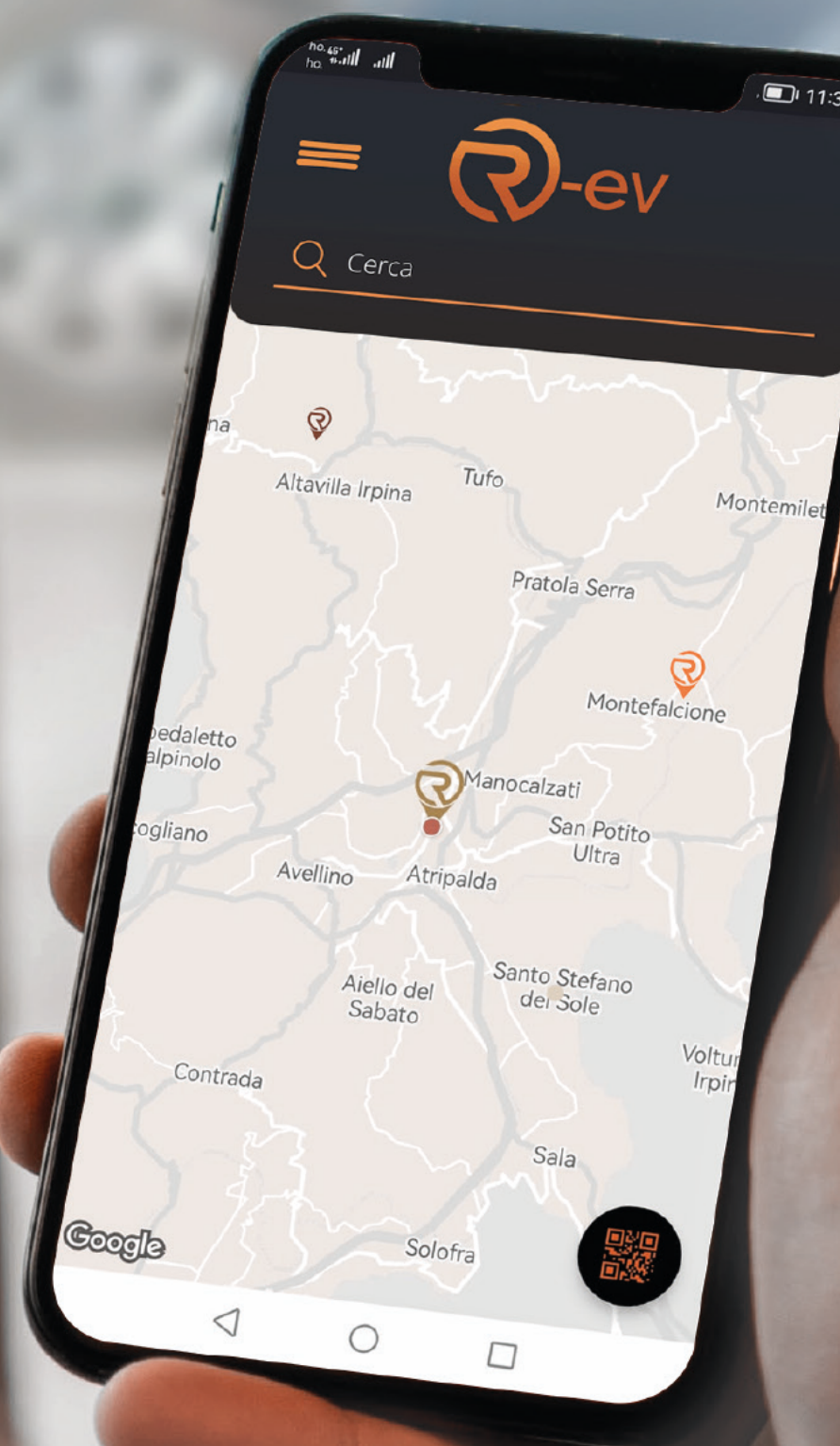
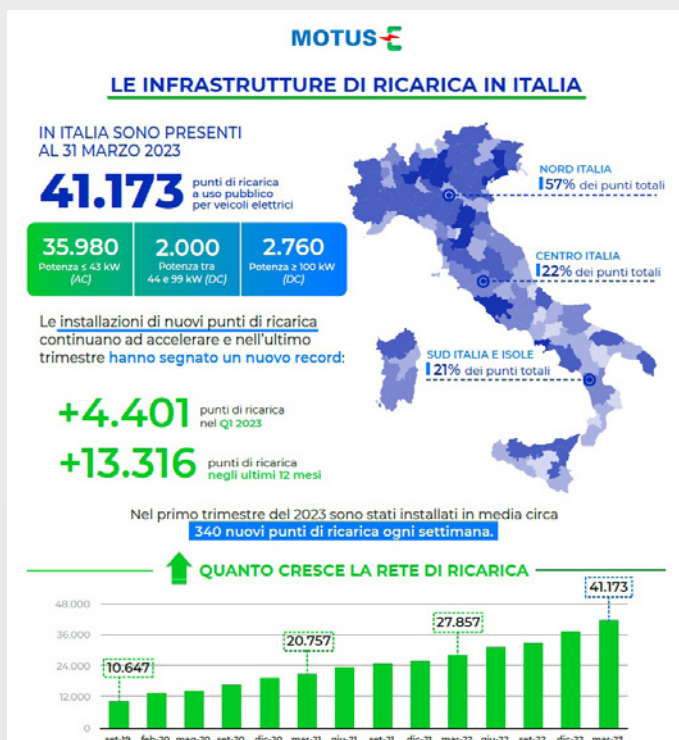
TRIMESTRE RECORD: INSTALLATI 4.401 PUNTI DI RICARICA PUBBLICI. TOTALE A 41.173 (DATI MOTUS-E)

Secondo il più recente report curato da Motus-E sullo stato della ricarica pubblica nel nostro Paese, l'ultimo trimestre (dall'1 gennaio al 31 marzo) ha registrato una crescita record, con 4.401 punti di ricarica installati e una media di oltre 300 nuovi charging point ogni settimana. L'installato totale ha raggiunto quota 41.173 punti di ricarica (a dicembre erano 36.772) collocati presso 22.107 infrastrutture (19.334 a dicembre) all'interno di 15.262 location (14.048 il dato al trimestre precedente): rispetto al medesimo periodo dello scorso anno (marzo 2022 vs. marzo 2023) la crescita è stata pari al 47,8% (+13.316 charging point). Motus-E conferma che si è trattato del secondo trimestre consecutivo in cui si è registrato il più alto incremento di punti di ricarica in termini assoluti rispetto a tutte le rilevazioni precedenti. Il 70% dei punti di ricarica rivelati è ubicato su suolo pubblico, mentre il restante 30% su suolo privato a uso pubblico (ad esempio, supermercati o centri commerciali). Quest'ultimo è un dato in continua crescita, a testimoniare come i parcheggi accessibili al pubblico siano sempre più sfruttati per posizionare colonnine. L'88% dei punti di ricarica risulta in AC, mentre il restante 12% sono charging point in DC. Riguardo alle stazioni in corrente alternata, l'11% ha potenza pari o inferiore ai 7 kW, mentre il 77% ha una potenza tra i 7 e i 43 kW. Relativamente alle stazioni in corrente continua, il 3,5% ha una potenza fino a 50 kW, l'1,5% tra i 50 e i 99 kW, mentre il 4% va dai 99 ai 150 kW e il restante 3% ha una potenza superiore ai 150 kW. Degli oltre 41mila punti di ricarica installati, solo il 77% al momento è correttamente funzionante. Sulla percentuale di colonnine ancora non funzionanti Motus-E ha commentato: "Il dato è purtroppo in aumento rispetto alle rilevazioni della prima metà del 2022, infatti, a fronte di un ritmo crescente di installazioni da parte degli operatori e di infrastrutture a



potenze più elevate, il processo autorizzativo, incluso quello del distributore di rete (DSO) per l'allaccio, presenta ancora tempi lunghi che si rivelano, sempre di più, un limite al servizio a disposizione di chi guida elettrico. È evidente la necessità di un miglioramento in tutto il processo autorizzativo per ridurre i tempi di effettiva messa in esercizio dei punti di ricarica e come Motus-E auspichiamo che ci sia una revisione dell'iter previsto, attualmente spesso lungo e articolato, e soprattutto che tutti gli interventi normativi di semplificazione vengano attuati dalle Amministrazioni locali e dal coordinamento tra i Cpo ed i Dso, con l'obiettivo comune di raggiungere una infrastrutturazione capillare nel più breve tempo possibile". Riguardo alla distribuzione dei punti di ricarica sul territorio, il 57% sono collocati al Nord, il 22% al Centro e il 21% al Sud e nelle Isole. Il 32% dei punti di ricarica è situato nei capoluoghi di provincia mentre il 68% negli altri Comuni. A livello regionale la Campania ha registrato una crescita dell'81% rispetto al trimestre precedente, con un totale pari a 2.145 charging point. Crescita importante anche per Friuli Venezia Giulia (+24%), Sicilia (+13%), Lazio (+13%) e Lombardia (+12%). Sulla rete autostradale Motus-E ha rilevato la

presenza di 559 punti di ricarica a uso pubblico, di cui l'83% sono stazioni fast e ultrafast ad alta potenza. Attualmente risulta una media di 7,6 punti di ricarica ogni 100 km. Relativamente alle immatricolazioni durante il mese di marzo sono stati registrati 8.170 Bev, con una crescita dell'81,9% rispetto ai 4.490 immatricolati durante lo stesso mese del 2022. Il dato relativo alle immatricolazioni del primo trimestre è un record storico, con 16.372 veicoli venduti e una quota di mercato full electric pari al 3,82% (lo scorso anno nel Q1 sono stati immatricolati 11.294 veicoli, la crescita sul Q1 è stata del 44,96%). Il totale del parco Bev circolante nel nostro Paese ha raggiunto al 31 marzo quota 183.467 veicoli.



La ricarica a portata di app per tutti i CPO



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

E-RICARICA WEEKLY RICEVILA ANCHE TU



LA NEWSLETTER VIENE INVIATA OGNI GIOVEDÌ. UN APPUNTAMENTO DA NON PERDERE CON TUTTO QUELLO CHE C'È DA SAPERE SULL'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING

La newsletter E-Ricarica Weekly è una componente fondamentale dell'offerta comunicativa del magazine E-Ricarica, in cui vengono riassunte tutte le news pubblicate quotidianamente sul sito Internet della rivista e condivise sui social. La newsletter, grazie anche alla sezione Primo piano, ogni settimana mette in risalto tematiche di attualità, come decreti, bandi, nuove leggi e contenuti di particolare interesse per tutta la filiera.

Gli operatori del settore possono così restare aggiornati avendo una visione d'insieme di quanto successo nel mercato i giorni precedenti. La newsletter di E-Ricarica ha un'impostazione grafica tale da rendere i contenuti fruibili anche da smartphone. Viene inviata in direct-mail con cadenza settimanale, ogni giovedì, e raggiunge circa 5mila professionisti che operano nel settore dell'ev-charging. A favorire la diffusione della newsletter c'è il supporto che arriva dai social

network: l'uscita della weekly viene infatti segnalata anche sulle pagine Facebook e LinkedIn della testata. E-Ricarica Weekly è anche uno strumento di supporto alle aziende in cerca di personale. In coda all'elenco delle news è infatti presente una sezione dove, su richiesta, possono essere inseriti annunci di recruitment personalizzati. Inoltre, attraverso la weekly, oltre alle news vengono divulgate le interviste e gli approfondimenti pubblicati sul portale.



TRE MODI PER ISCRIVERSI GRATUITAMENTE

- 1 Inquadra il QR code e compila il form
- 2 Dall'home page del sito E-Ricarica, cliccando sul menù a tendina E-Ricarica Weekly
- 3 Digitando il link <https://e-ricarica.it/iscriviti-alla-newsletter/>



FREE2MOVE ESOLUTIONS: ACCORDO CON MASERATI PER L'INSTALLAZIONE DI EV-CHARGER NEI CONCESSIONARI EUROPEI

Maserati ha scelto Free2move eSolutions per l'installazione di dispositivi di ricarica presso i concessionari europei del marchio italiano. Maserati ha infatti previsto l'installazione nei prossimi 6 mesi di circa 360 stazioni di ricarica distribuite attraverso 170 sedi in tutto il Vecchio Continente. Free2move eSolutions metterà a disposizione di Maserati la eProWallbox, un dispositivo in AC con potenza modulare dai 7,4 ai 22 kW. Questo sistema di ricarica è stato validato dagli organismi tecnici di Stellantis assicurando la piena compatibilità con le vetture Maserati. Inoltre, la wall box ha ottenuto la certificazione TUV Rheinland Type Appoved dimostrando di rispettare i più alti standard di qualità e sicurezza. Per l'installazione delle wall



box Free2move eSolutions si affiderà a TSG (azienda europea impegnata nella progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture di ricarica e di distribuzione dell'energia per la mobilità) e a Telebit, gruppo che opera come system integrator nel settore delle telecomunicazioni, dell'ICT e delle tecnologie impiantistiche.

SOLAR RETROFIT LANCIA SOLAR E-CHARGER, UN SISTEMA DI RICARICA CON FOTOVOLTAICO PER E-BIKE

Solar Retrofit, azienda attiva nel settore degli impianti fotovoltaici, ha presentato il sistema di ricarica per e-bike Solar E-Charger: si tratta di una stazione collegata a un pannello fotovoltaico in grado di ricaricare fino a 3 e-bike contemporaneamente, che può essere installata in maniera fissa al terreno oppure utilizzata in modalità mobile grazie alle ruote applicabili al telaio tubolare come optional. Il modello Tube di Solar E-Charger è disponibile in due configurazioni: nella versione stand alone non connessa alla rete, ideale per zone prive di elettricità; oppure in versione Plug & Play, con connessione alla rete elettrica. Entrambe le configurazioni prevedono l'utilizzo di un modulo fotovoltaico, una presa c.a. da 230V, la struttura in acciaio (con finitura personalizzabile), il regolatore di carica per batteria di accumulo, la presenza di caricabatterie integrato e, come optional, pannelli laterali personalizzabili. La versione connessa è ideale per parcheggi ad accesso pubblico, supermercati, alberghi, campeggi, scuole e condomini che vogliono integrare il servizio di ricarica per e-bike. L'energia elettrica non auto consumata viene immessa in rete e remunerata in modalità "scambio sul posto". Distributore per Italia di Solar E-Charger è Bike Facilities di Torbole (Trento).





POWY: INSTALLATE 6 COLONNINE A PISA PRESSO L'AREA DI SOSTA DEL GRUPPO FS

Powy, grazie a un accordo con Metropark – società controllata dal Gruppo FS – ha installato 6 colonnine di ricarica nell'area di sosta in prossimità della stazione di Pisa. Le stazioni di ricarica sono accessibili 24 ore su 24: nel dettaglio sono state installate 5 colonnine in AC da 22 kW con doppio connettore, oltre a una colonnina in DC da 75 kW (con la possibilità di aumentare la potenza in futuro fino a 150 kW) prodotta da Alpi-tronic. Tutte le stazioni sono alimentate al 100% da fonti energetiche rinnovabili e rientrano nel piano di sviluppo che Powy sta realizzando in partnership con Stellantis. I possessori di un veicolo del gruppo potranno ricaricare a tariffe agevolate. «Siamo molto soddisfatti di aver avviato questo primo step della collaborazione con Metropark, partendo proprio dalla stazione di Pisa che gioca un ruolo chiave nel favorire la transizione verso una mobilità sempre più sostenibile, sia per gli utilizzatori locali, sia per i possessori di veicoli elettrici in transito. Siamo solo alla prima fase del progetto e abbiamo già in programma le prossime installazioni per arrivare ad un totale di 600 punti di ricarica in diversi parcheggi Metropark situati nelle stazioni ferroviarie di tutta Italia» ha dichiarato Federico Fea, amministratore delegato di Powy.



ACCORDO TRA PORSCHE E BE CHARGE PER L'INTEROPERABILITÀ

Plenitude, attraverso la controllata Be Charge, ha stretto un accordo di interoperabilità con Porsche Italia. Grazie a questa partnership chi possiede un'automobile della casa tedesca potrà ricaricare presso gli oltre 14mila charging point Be

Charge presenti sul territorio italiano. Le stazioni verranno infatti integrate all'interno della piattaforma Porsche Charging Service che copre una rete di infrastrutture capillare composta da colonnine in AC nei centri urbani, da caricatori fast con potenze superiori ai 150 kW sui tratti a lunga e media percorrenza, oltre che da stazioni ultrafast da 300 kW dove è possibile, ad esempio, rifornire una Porsche Taycan fino all'80% in soli 22,5 minuti. Grazie alla piattaforma Porsche Charging Service i clienti potranno accedere a tariffe riservate presso tutte le colonnine coperte dalla rete: ovvero l'88% dei punti di ricarica sul territorio italiano e oltre al 95% delle strutture Hpc.



ASSYTECH: ATTIVATI 22 PUNTI DI RICARICA PRESSO LOMBARDA MOTORI A MONZA

Assytech, azienda con oltre 20 anni di esperienza nell'assemblaggio, montaggio e collaudo di apparecchiature elettroniche e ora presente anche sul mercato dell'e-mobility, ha realizzato un'infrastruttura di ricarica con 22 charging point presso il nuovo Terminal Audi di Lombarda Motori situato a Monza. Assytech si è occupata sia della fornitura delle stazioni di ricarica sia dell'installazione: in totale sono state attivate 16 colonnine in DC con potenza massima pari a 180 kW, 2 colonnine multi-standard con connettore in DC da 60 kW e presa di Tipo 2 in AC da 22 kW, oltre a una colonnina con doppio erogatore da 180 kW in DC, per un totale di potenza impegnata

pari a 1 MW. La stazione di ricarica è a disposizione dei clienti e dei dipendenti della concessionaria.



THOR



EV CHARGER AC FULL OPTIONAL

-  *Lan e WiFi di serie*
-  *Unica App ShinePhone*
-  *Lettore RFID*
-  *Compatibilità con piattaforme di pagamento esterne*

IL FUTURO È SUPER

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

VALTER TRAVERSA, SALES MANAGER SMART MOBILITY DI PHOENIX CONTACT, RACCONTA LE PECULIARITÀ DI UN'AZIENDA UNICA NEL SUO GENERE, CHE RIFORNISCE LA QUASI TOTALITÀ DI PRODUTTORI SUL MERCATO ITALIANO CON UN CATALOGO CHE COPRE L'80% DEI COMPONENTI UTILIZZATI ALL'INTERNO DI UN EV-CHARGER. «SPESSO LE WALL BOX DOMESTICHE VENGONO IDENTIFICATE COME PRODOTTI POCO COMPLESSI, INVECE LA TECNOLOGIA AL LORO INTERNO È DI PRIMARIA IMPORTANZA: QUALITÀ E INNOVAZIONE FANNO LA DIFFERENZA»



Passione, know-how e innovazione. L'e-mobility secondo Phoenix Contact

Phoenix Contact è un'azienda unica nel suo genere: il suo catalogo di prodotti dedicati all'e-mobility copre infatti più dell'80% dei componenti presenti in una wall box o in una colonnina. Quando incontriamo Valter Traversa, sales manager Smart Mobility, presso la sede nella zona industriale di Cusano Milanino (in provincia di Milano) una domanda sorge subito spontanea: perché l'azienda non produce direttamente i propri sistemi di ricarica? «Ce lo chiedono in tanti», risponde Traversa. «La scelta di non produrre stazioni di ricarica è assolutamente strategica. Phoenix Contact ha deciso, nonostante le competenze interne potrebbero consentirgli facilmente, di essere partner dei propri clienti e di non entrare mai in competizione diretta con loro. La maggior parte dei

fornitori di componenti presenti sul mercato spesso propone anche a catalogo una propria gamma di ev-charger. È una strategia legittima. Ma se vogliamo porci come vero partner non possiamo anche diventare competitor. Phoenix Contact ha fatto questa scelta netta che ci contraddistingue in modo significativo da altri player». Multinazionale presente a livello globale – che quest'anno festeggia il proprio centenario dalla fondazione e i 10 anni di presenza sul mercato dell'e-mobility – Phoenix Contact nasce in Germania a Essen ma poi si trasferisce a Blomberg, dove oggi sorge l'head quarter. Oltre alla sede tedesca, ci sono plant produttivi in Germania, nell'Est Europa, oltre a centri di competenza e stabilimenti di produzione anche in Cina e negli Usa. L'azienda inoltre è presente in tutto il mondo

anche attraverso le proprie filiali commerciali: quella italiana conta circa 150 dipendenti e, a livello internazionale, è al quarto posto per fatturato – dietro a Germania, Cina e Usa – e addirittura al terzo relativamente al mercato e-mobility, segmento in cui Phoenix Contact prevede nei prossimi anni una crescita esponenziale.

Come si è affacciata Phoenix Contact sul mercato dell'e-mobility?

«Festeggiamo proprio nel 2023 i 10 anni di attività nel business della mobilità elettrica. L'azienda ha infatti approcciato questo settore nel 2013 grazie a un'intuizione che ci ha portato a cavalcare l'esplosione di un settore che ai tempi era ancora agli albori. Phoenix Contact inizialmente crea Phoenix Contact E-Mobility GmbH, una piccola



«Il fatto di poter proporre un catalogo completo di componenti per le stazioni di ricarica è una caratteristica unica. Non ci sono altre aziende in grado di replicare la nostra offerta. Abbiamo ovviamente dei competitor, ma nessuno è in grado di offrire la nostra ampiezza di gamma»

LA SCHEDA

PHOENIX CONTACT

Sede filiale italiana:

via V. Bellini 39/41 20095, Cusano Milanino (Milano)

Numero filiali nel mondo: oltre 60

Settori di attività: componenti per stazioni di ricarica, prese per veicoli elettrici, automazione, attrezzature e impiantistica.

Fatturato a livello globale (ultimo esercizio):

3,5 miliardi di euro (151 milioni di euro per la filiale italiana).

Persone impiegate presso

la sede italiana: 150

Sito: www.phoenixcontact.com/it-it/

azienda di sole 23 persone a Schieder un paesino vicino alla sede centrale in Germania. Ovviamente intuire le potenzialità di questo business è stato fondamentale, ma fin da subito è stata strategica la decisione di investire molto in ricerca e sviluppo.

Ad esempio, Phoenix Contact è uno dei maggiori contribuenti alla nascita dello standard CCS per le ricariche in DC, quindi possiamo dire che fin dall'inizio siamo stati impegnati non solo nel business della ricarica, ma anche nella codifica degli standard che hanno guidato lo sviluppo a livello globale della mobilità elettrica. L'azienda è partita nel 2013 con lo sviluppo dei primi sistemi di ricarica non codificati per batterie presenti sul mercato cinese».

Quali sono i vostri trend di crescita e quanto incide la mobilità elettrica?

«Nel 2022 a livello globale abbiamo raggiunto un fatturato di 3,5 miliardi di euro. L'e-mobility vale il 7/8% del totale. In Italia l'incidenza sul totale del business è la stessa. Il fatturato della nostra filiale nel 2022 è stato di 151 milioni di euro.

A livello globale solo l'anno scorso il gruppo ha aumentato il fatturato di 600 milioni di euro. Riguardo all'e-mobility abbiamo registrato un incremento esponenziale: a livello globale eravamo intorno ai 3-4 milioni nel 2013 e lo scorso anno sono stati fatturati oltre 200 milioni di euro. In Italia solo nell'ultimo anno questo business è cresciuto del 30%».

Quali sono le previsioni per il futuro?

«Sull'e-mobility prevediamo un trend positivo importante, anzi esponenziale. Ma non solo: oltre ad aumentare il volume di business vogliamo contribuire a far crescere il mercato dal punto di vista della cultura sulla mobilità elettrica, oltre che della sostenibilità. L'e-mobility si innesta in maniera perfetta all'interno del nostro payoff: Empowering the All Electric Society.

È un tassello fondamentale della nostra vision: una società globale in cui l'elettrificazione, compresa quella dei trasporti, è uno dei driver portanti e in cui l'energia, oggi proveniente da fonte fossile, possa essere sostituita da energia elettrica proveniente al 100% da

fonti rinnovabili. Phoenix Contact possiede gli strumenti per favorire questo cambiamento e vuole contribuire nel far crescere la società, diffondendo e sostenendo un modello di trasporti sostenibile a livello globale».

Come è impostata la vostra strategia commerciale?

«Nella mobilità elettrica abbiamo due target principali di clienti. Da una parte ci rivolgiamo ai costruttori di veicoli, quindi a una serie di mezzi di vario tipo a partire dall'automotive. I nostri prodotti, ovvero principalmente la presa di ricarica presente sul veicolo, possono infatti essere montati anche su mezzi speciali; quindi, spaziamo dalle vetture (trattiamo con i principali marchi a livello mondiale), allargandoci a qualunque altro tipo di mezzo di trasporto: autobus, camion, moto, moto-slitte, spazzatrici, barche, trattori... Insomma, qualunque mezzo elettrificabile. Altra parte importante della clientela sono i costruttori di stazioni di ricarica, sia wall box sia colonnine in AC e in DC. Phoenix Contact è l'unica azienda in grado di fornire fino all'80% dei

componenti presenti all'interno di una stazione di ricarica. Questo perché siamo un gruppo che si avvale di un forte know-how maturato nell'industria dell'automazione: questo ci ha permesso di confezionare un'offerta completa e di qualità per le aziende che decidono di affidarsi a un unico interlocutore per tutto ciò di cui hanno bisogno in termini di componenti hardware e software: controllori, prese, connettori, switch, cavi, moduli di potenza e tanto altro. Siamo gli unici player sul mercato in grado di definirsi un cosiddetto One Stop Shop per tutto quello che riguarda la componentistica all'interno di un ev-charger.

Attraverso questa proposta possiamo garantire ai nostri clienti importanti vantaggi in termini di tempo risparmiato nella ricerca dei prodotti, in trattative commerciali, nella ricerca di referenti e in attività relative alle forniture».

Una realtà unica nel suo genere...

«Esattamente. Il nostro approccio commerciale è differente dalle altre aziende presenti sul mercato. Il fatto di poter proporre un catalo-

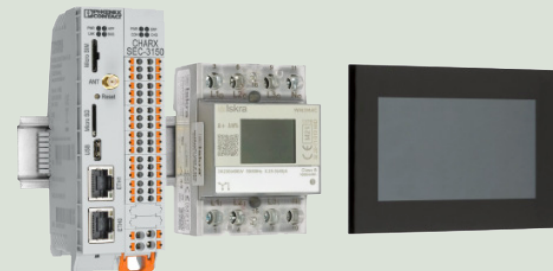
L'OFFERTA DI PHOENIX CONTACT

La linea Charx Connect include i nuovi moduli Charx power dedicati alle infrastrutture di ricarica veloce. I moduli da 30 kW garantiscono un'elettronica di potenza efficiente in corrente continua e sono disponibili come convertitori AC/DC e DC/DC. Il sistema prevede la possibilità di un montaggio a rack da 19 pollici e sistemi di fissaggio Push-Lock e T-Lox, per essere installati facilmente nelle stazioni di ricarica e consentire un accesso rapido in caso di manutenzione. Il design innovativo ha consentito di contenere gli ingombri, mentre l'elevata densità di potenza garantisce un rendimento superiore al 95%. La possibilità di connettere fino a 12 moduli permette di creare soluzioni di ricarica flessibili, con potenze scalabili fino a 360 kW.



Le prese socket outlet di Tipo 2 per stazioni di ricarica nelle versioni Basic e Premium sono realizzate per offrire nuove funzionalità ai costruttori di charging station e per garantire agli utenti una maggior sicurezza in fase di ricarica e un utilizzo più intuitivo. Con la linea Premium, Phoenix Contact propone l'unica presa al mondo di Tipo 2 provvista di Led Rgb e sensori di temperatura. Grazie a quest'ultimi il processo di ricarica, in caso di surriscaldamento, viene interrotto, proteggendo l'utilizzatore dai rischi che ne derivano e la stazione di ricarica da eventuali danni. I Led invece comunicano lo stato della ricarica: grazie alla tecnologia Charx control modular è possibile configurare segnalazioni personalizzate a seconda dello stato di ricarica e scegliere i colori della presa abbinandoli, ad esempio, alla veste grafica aziendale. La versione Basic, rispetto alla Premium, integra invece solo i Led Rgb.

L'E-Mobility Charx control modular è un componente in grado di offrire un pacchetto completo e pre-certificato per fatturare i processi di ricarica in AC in conformità con la legge sulla calibrazione. Si tratta di un sistema coordinato che include un display da incasso, un misuratore di energia certificato Mid e un pacchetto software con relativa documentazione a corredo per ottenere la certificazione della stazione di ricarica in maniera semplice, riducendo costi e tempi di attesa.



Phoenix Contact propone anche un'ampia gamma di connettori: dal CCS di Tipo 1 per ricariche fino a 500 kW, ai CCS 2 Combo, fino ai cavi di Tipo 2 per la ricarica in AC che, di recente, hanno visto l'introduzione della nuova linea Charx Connect Eco in grado di soddisfare gli elevati requisiti di qualità e di processo delle case automobilistiche secondo lo standard IATF 16949. L'utilizzo sicuro all'aperto è garantito anche da un concetto di tenuta che protegge in modo affidabile il connettore di ricarica e il cavo dalle infiltrazioni d'acqua come previsto dagli standard di isolamento IP67. Su richiesta, è possibile personalizzare il connettore con il logo del cliente, abbinato al marchio dei veicoli o delle stazioni di ricarica. Oltre alla nuova famiglia Charx Connect

Eco, restano disponibili a catalogo i cavi di ricarica Charx Connect, caratterizzati da un design più ergonomico e da maggiori opzioni di personalizzazione.



VALTER TRAVERSA PRESSO LA SEDE PHOENIX CONTACT DI CUSANO MILANINO. LA FILIALE ITALIANA È LA TERZA A LIVELLO MONDIALE PER BUSINESS SVILUPPATO ATTRAVERSO LA MOBILITÀ ELETTRICA

go completo di componenti per le stazioni di ricarica è una caratteristica unica. Non ci sono altre aziende in grado di replicare la nostra offerta. Abbiamo ovviamente dei competitor sul singolo componente, ma nessuno offre la nostra ampiezza di gamma. Questo perché, essendo cresciuti nel settore dell'automazione, possiamo, ad esempio, fornire dal pannello di controllo, che già utilizziamo in altri mercati, ai morsetti per la connessione, alla siglatura per contrassegnare i cavi, agli scaricatori per sovratensioni».

Il vostro servizio, quindi, non si limita alla vendita del prodotto.

«Infatti proponiamo un'attività molto importante di consulenza. La nostra esperienza nell'e-mobility – e non solo – ci consente di offrire un servizio ad alto valore aggiunto per aiutare il cliente a sviluppare il proprio business guidandolo in tutti gli aspetti dove magari non ha ancora maturato sufficiente know-how.

Questo è un plus che ci differenzia moltissimo sul mercato. A questo si aggiunge poi un altrettanto importante processo di follow up,

oltre a guidare il cliente nella scelta dei materiali, indaghiamo anche sull'applicazione del prodotto per suggerire soluzioni innovative che magari non conosce e che possono essere utili ai suoi obiettivi, sia hardware sia software, incluse soluzioni per le piattaforme di gestione. Riassumendo: offerta, competenza e consulenza mirata alle esigenze dei clienti sono tre peculiarità che contraddistinguono l'approccio di Phoenix Contact al mercato dell'e-mobility».

Chi sono i vostri principali competitor?

«Come accade in tutti i mercati emergenti è facile trovare prodotti di bassa qualità a prezzi molto concorrenziali, oppure semplicemente prodotti di più elevato standard ma privi di alcuni servizi. Cerchiamo quindi di creare un valore aggiunto importante, non solo relativo al singolo componente ma all'intera fornitura e questo è un aspetto che il mercato ci riconosce. Questo approccio è il risultato della passione che Phoenix Contact nutre da sempre nei confronti dell'innovazione e della sostenibilità: oltre allo sviluppo del business riteniamo fondamentale contribuire alla crescita di quello che si preannuncia come un vero e proprio cambio di paradigma».

Qual è il vostro target di clienti?

«Possiamo dire che attualmente lavoriamo con la quasi totalità dei marchi di stazioni di ricarica presenti in Italia, sia con coloro che sono specializzati in stazioni in DC sia con le aziende che invece approcciano solo il segmento in AC. Alcune di queste si rivolgono solo ed esclusivamente al mercato

italiano, mentre altre sono player presenti a livello globale ed europeo».

Qual è la vostra strategia distributiva?

«In alcuni casi procediamo con una fornitura diretta, quando c'è appunto un rapporto con il cliente che oltre alla vendita include anche una parte importante di consulenza. In altri ci affidiamo alla rete di distributori specializzati e non, presenti sul territorio italiano».

Prevedete anche attività di formazione dedicate ai vostri clienti?

«Assolutamente sì, lo facciamo solitamente attraverso webinar che abbiamo mantenuto attivi anche durante il difficile periodo del Covid. Sono tanti i clienti che prendono parte alle nostre iniziative, crediamo che la formazione sia uno strumento molto importante perché è uno degli aspetti cruciali quando si desidera impostare un rapporto di vera partnership».

In una wall box pensata per l'utilizzo domestico, quali sono i componenti che fanno la differenza?

«Spesso le wall box domestiche vengono

«Proponiamo anche un'importante attività di consulenza: la nostra esperienza nell'e-mobility ci consente di offrire un servizio ad alto valore aggiunto per aiutare i nostri clienti a sviluppare il loro business guidandoli negli aspetti in cui non hanno ancora maturato sufficiente know-how»

identificate come prodotti semplici, tecnologicamente poco complessi e sono considerati un segmento all'interno del quale il prezzo è la discriminante principale.

Phoenix Contact ritiene invece che i componenti core di questa tipologia di stazioni di ricarica siano assolutamente importanti. Primi fra tutti i sistemi di protezione da sovratensioni, oltre ai sistemi per il controllo e l'alimentazione.

Per questa tipologia di ev-charger si sviluppano sempre più soluzioni integrate e in quest'ambito Phoenix Contact si pone come player di primaria importanza nella fornitura componenti per schede integrate, morsetti per circuiti stampati ecc.. Si tratta di componenti che possono fare la differenza anche in un prodotto apparentemente semplice. Siamo convinti che la nostra filosofia di approccio al mercato, basata su qualità e innovazione, sia in grado di fare la differenza anche in quest'ambito».

Quali sono le criticità che in Italia rallentano ancora la diffusione dell'e-mobility?

«La transizione energetica in generale e la mobilità elettrica in particolare sono argomenti di importanza centrale, perché coinvolgono tutti. Credo che l'Italia stia scontando un ritardo iniziale sull'e-mobility, è infatti uno dei Paesi che è partito più tardi ed è anche uno dei Paesi che ci sta credendo con meno convinzione rispetto, ad esempio, al Nord Europa, dove invece le infrastrutture di ricarica e le auto elettriche sono più diffuse. In Italia non si sono attuate politiche univoche e precise.

Uno degli ultimi esempi è il voto allo stop delle auto endotermiche, dove purtroppo si è tentato di accontentare tutti proponendo l'inclusione di tecnologie alternative all'elettrico. Inoltre, abbiamo pagato l'introduzione di incentivi a singhiozzo con cui si è cercato di accontentare tutti i produttori di auto mostrando, di contro, una forte debolezza di fondo, che ha creato molta confusione nel consumatore.

L'industria a livello globale ha una visione molto chiara sulla transizione all'elettrico, anche a livello di investimenti: pure l'Europa ha preso una decisione ben precisa sull'elettrico e sta correndo in questa direzione, solo l'Italia è ancora indecisa... ».



L'ev-charging accende K.EY

PROMOSSA LA PRIMA EDIZIONE DELLA FIERA: PRESENZE RADDOPPIATE, 600 BRAND, 300 BUYER STRANIERI E UN PUBBLICO PIÙ FOCALIZZATO SULLA TRANSIZIONE ENERGETICA. NUMEROSE LE ANTEPRIME DEDICATE ALL'E-MOBILITY CON AZIENDE CHE, A SOLI 4 MESI DI DISTANZA DALL'ULTIMA EDIZIONE DI KEY ENERGY, HANNO COLTO L'OCCASIONE PER LANCIARE NUOVI PRODOTTI, SOLUZIONI E FUNZIONALITÀ INEDITE

DI MATTEO BONASSI

Si è chiusa con successo la prima edizione di K.EY - The Renewable Energy Expo organizzata da Italian Exhibition Group e tenutasi a Rimini dal 22 al 24 marzo. L'evento - a cui E-Ricarica ha partecipato in qualità di media partner - ha infatti visto raddoppiare le presenze totali di espositori e visitatori, registrando quindi una crescita importante rispetto all'ultima edizione di Key Energy (la 16esima, tenutasi lo scorso novembre). Svoltasi per la prima volta senza la contemporaneità con Ecomondo, K.EY ha superato le attese degli organizzatori: hanno partecipato all'evento oltre 600 brand (di cui il 28% provenienti dall'estero), più di 300 buyer stranieri e oltre 23 associazioni internazionali. La manifestazione - le cui date per l'edizione 2024 sono già state fissate dal 28 febbraio all'1 marzo - grazie a un vasto parterre di espositori che già dalla prima edizione ha incluso dalle piccole aziende con wall box per l'utilizzo domestico, ai produttori di colonnine fastcharge presenti sul mercato internazionale, fino ai Cpo più diffusi sul nostro territorio, passando

per marchi ormai consolidati con un'ampia gamma di prodotti dedicati all'ev-charging (a cui si sono aggiunti una serie di eventi dedicati come il convegno organizzato da Anie Federazione, vedi box) ha tutte le carte in regola per porsi come uno degli eventi di riferimento tra quelli dedicati al mercato dell'e-mobility. In totale, la superficie della manifestazione ha occupato 12 padiglioni dedicati alla transizione energetica e alle energie rinnovabili, suddivisi per area tematica. Grazie a una nuova disposizione, studiata per ottimizzare gli spazi dedicati a ciascun argomento favorendone allo stesso tempo l'interconnessione, l'evento ha proposto una sorta di esposizione circolare che collegava gli ingressi Est e Ovest del polo fieristico, consentendo di visitare agilmente e in maniera intuitiva tutti i settori coperti dalla fiera. Gli organizzatori hanno studiato questo percorso ideale attraverso i sei temi della transizione (E-mobility Expo, Solar, Wind, Hydrogen, Energy Efficiency Expo e Sustainable City) per favorire l'incontro in un'unica area tra aziende, associazioni, amministrazioni, realtà editoriali e tutti i key player di ogni settore.

In particolar modo le aziende che operano nel settore dell'ev-charging e dell'e-mobility hanno occupato larga parte del padiglione B3, ma anche all'interno dell'area adiacente (padiglioni D3 e D4) erano presenti diverse soluzioni dedicate alla mobilità elettrica sia per la ricarica domestica sia con soluzioni dedicate alla ricarica condivisa ad accesso pubblico. Secondo i feedback raccolti in fiera il distacco da Ecomondo è risultato una mossa doppia-



SPAZIO INTERATTIVO



E-Ricarica, media partner dell'evento, ha realizzato i video report della manifestazione: sono disponibili sul canale YouTube della testata. Inoltre nelle pagine seguenti è possibile inquadrare il QR Code presente nel box di ciascuna azienda per accedere direttamente al video di ogni servizio.

INQUADRA IL QR CODE PER GUARDARE TUTTI I VIDEO

mente strategica. Da un lato ha portato alla manifestazione un pubblico più mirato di operatori vicini ai temi della transizione energetica; dall'altro ha reso meno caotico l'accesso alla struttura fieristica, consentendo anche di visitare i vari stand in maniera più agevole. Inoltre, nonostante la vicinanza temporale con il precedente Key Energy, svoltosi sempre a Rimini lo scorso novembre, K.EY non ha risentito dell'effetto "copia e incolla". Ovvero la quasi totalità delle aziende presenti, sia tra quelle che fanno dell'ev-charging in proprio core business sia tra quelle che includono sistemi di ricarica nella propria gamma, hanno approfittato della vetrina offerta dalla manifestazione per presentare vere e proprie novità tra prodotti, servizi, piattaforme e nuove funzionalità con le quali hanno arricchito le soluzioni già presenti in gamma, a conferma di un mercato molto dinamico, in cui l'evoluzione tecnologica gioca un ruolo fondamentale.

ER

E-MOBILITY: LA SITUAZIONE IN ITALIA E IL CONFRONTO CON L'ESTERO



Anie (Federazione Internazionale Imprese elettrotecniche ed Elettroniche) ha organizzato un convegno dedicato alla mobilità elettrica tenutosi venerdì 24 marzo all'interno dello spazio Agora Energy, che ha trattato come tema portante gli attuali strumenti a supporto dell'auto e delle infrastrutture di ricarica elettriche in Italia guardando a quanto sta avvenendo in Paesi a noi vicini come Francia, Germania, Spagna e anche l'Inghilterra. "L'Italia verso la transizione elettrica: gli strumenti a supporto della mobilità e uno sguardo all'Europa", questo il titolo della convention a cui hanno preso parte con i rispettivi interventi Francesco Naso, segretario generale di Motus-E; Emanuele Regalini, funzionario direzione infrastrutture energia e unbundling di Arera; oltre agli approfondimenti a cura del Gruppo E-Mobility di Anie sull'Italia e altri Paesi europei curati da: Paolo Dall'Oglio (BTicino), Stefano Domenicali (Ingeteam), Marco Di Carlo (Mennekes), Alberto Stecca (Silla Industries) e Federico Caleno (Enel X Way). L'evento è stato moderato da Omar Imberti in qualità di coordinatore gruppo E-Mobility di Anie.

ATLANTE

Raggiunti i mille punti di ricarica

Atlante sta sviluppando la rete di stazioni di ricarica 100% green, fast e ultrafast più estesa nell'area del Sud Europa (ovvero Italia, Francia, Spagna, Portogallo). L'azienda si è posta target estremamente ambiziosi, puntando infatti a raggiungere nel nostro Paese i 5mila punti di ricarica entro il 2025 e i 35mila charging point entro la data del 2030. Il piano di crescita sta andando avanti a forte velocità al punto che è stato raggiunto da poco il traguardo dei primi mille punti di ricarica online.



STEFANO TERRANOVA, CEO

BRILA

La wall box ISI-Evc si aggiorna con funzionalità inedite



MARCO PISCIOLI, CEO

Brila ha portato a K.EY la wall box Isi-Evc, disponibile nella versione monofase fino a 7,4 kW e nella versione trifase fino a 22 kW. L'ev-charger ha una carcassa realizzata con una fusione di alluminio, disponibile in varie colorazioni. Il design brevettato integra anche l'appoggio dove riporre il cavo una volta terminata la ricarica. Il prodotto è stato aggiornato mettendo a disposizione dell'utente una nuova app per gestire le ricariche: la piattaforma consente di visualizzare lo storico dei rifornimenti, la potenza a cui la wall box sta lavorando e introduce la possibilità di visualizzare anche più charging point.

AUTEL

Focus sulla ricarica pubblica con soluzioni versatili



MATTIA SILVESTRI, REGIONAL SALES DIRECTOR SOUTH EUROPE

Nel corso di K.EY Autel ha esposto la gamma completa di soluzioni dedicate alla ricarica pubblica, come il Maxicharger DC Compact da 47 kW disponibile sia in versione colonnina sia in versione kart dotata di ruote. La soluzione a colonnina è l'ideale per i parcheggi ad accesso pubblico e prevede anche la possibilità di effettuare il pagamento tramite POS. La gamma Autel include anche una colonnina ultrafast con potenza fino a 240 kW, dotata di ampio schermo Lcd per veicolare messaggi pubblicitari. Per la ricarica in AC Autel ha svelato il nuovo ev-charger Ultra, che prevede la presenza di uno schermo touch ed è completamente personalizzabile su richiesta del cliente.

BTICINO

La nuova Green Up One

La nuova wall box Green Up One è disponibile in versione monofase e trifase, 7,4 kW e 22 kW e prevede una serie di feature che si integrano perfettamente nel resto dell'offerta Green Up. È una wall box con cavo integrato, è IP 54 IK20, quindi può essere installata ovviamente al chiuso ma anche in un contesto outdoor. Importante novità è anche il fatto che questo prodotto è completamente controllabile attraverso un'app dedicata denominata Charger Control con cui si può regolare la potenza di ricarica o gestire, con il load balance, l'erogazione della potenza in modo tal da evitare il black-out nel resto della casa.



ANDREA CIRILLO, RESPONSABILE MARKETING

CHINT

Un ev-charger smart con e senza cavo

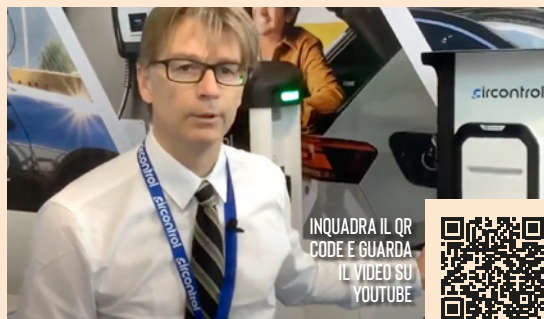
La WCP-x2 è un ev-charger in AC con potenza da 22 kW presente a catalogo sia nella versione con cavo di Tipo 2 sia in versione socket. La potenza è regolabile grazie all'installazione di un controller che gestisce l'energia impiegata per la ricarica. Il sistema di power management è in grado di rilevare la quantità di energia prodotta da un eventuale impianto fotovoltaico, di monitorare i consumi dell'abitazione e di adattare di conseguenza l'energia da dedicare al rifornimento del veicolo. Il sistema può essere gestito tramite app per scegliere quale fonte energetica privilegiare durante la ricarica: impianto fotovoltaico, corrente dalla rete oppure un mix delle due.



JAMES CHIARELLO, SALES ENGINEER

CIRCONTROL

Dalle wall box alla ricarica ultrafast



MARCO VITALI, COUNTRY MANAGER ITALY

Circontrol propone una soluzione di ricarica domestica, la eHome Link, in grado di ricaricare il veicolo sfruttando energia 100% green, oppure di prelevare dalla rete a seconda delle esigenze dell'utente. La gamma dell'azienda copre anche l'ambito della ricarica pubblica con soluzioni in AC da 22kW, un dispositivo con doppio connettore dotato di lettore Rfid, e pagamento contactless. Circontrol propone anche soluzioni fast con colonnine in DC da 25 kW, che utilizzano un connettore CCS 2, fino ad arrivare alle stazioni Hpc Raption da 150 kW con doppio cavo per la ricarica simultanea (75 kW per ogni charging point). A breve verrà lanciata anche una versione più performante da 250 kW.

DAZE

Una gamma di prodotti completamente rinnovata

Daze ha presentato in anteprima una gamma di prodotti totalmente nuova. Si tratta di 3 DazeBox disponibili sia in versione con cavo sia in versione socket con presa. Ogni ev-charger è declinato per tipologia di utilizzo: Home, Share e Pro. La versione Home è pensata per l'utente privato, la Share è pensata per i parcheggi condivisi e ricariche ad accesso semi pubblico, mentre la versione Pro, il top di gamma, include tutte le funzionalità delle precedenti, oltre ad aggiungere uno schermo touch per facilitare e renderne più intuitivo l'utilizzo. La versione Home supporta ogni tipo di connettività e include uno schermo dove visualizzare le informazioni relative alla ricarica.



ANDREA DAMINELLI, CEO E CO-FOUNDER

ENEL X WAY

Impegno su più fronti



FEDERICO CALENO, HEAD OF E-MOBILITY

Il focus dell'azienda, che ha contribuito allo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica in Italia con più di 18mila punti installati, non è solo sulle grandi città ma anche sulle realtà urbane più piccole. All'interno delle attività di Enel X Way, oggi, riveste particolare importanza anche lo sviluppo di Ewiva (joint-venture creata con Volkswagen) basato su infrastrutture ad altissima potenza da almeno 100 kW, arrivata a quota 200 siti installati dislocati su tutto il territorio. Infine, altro segmento rilevante, riguarda la possibilità di intercettare i finanziamenti legati al PNRR per infrastrutturare il Paese con stazioni ad alta potenza.



IL PADIGLIONE B3 HA RACCOLTO LA MAGGIOR PARTE DI PLAYER OPERATIVI SUL MERCATO DELL'EV CHARGING, TRA PRODUTTORI DI WALL BOX, COLONNINE E CPO IMPEGNATI NELLA DIFFUSIONE DELLE STAZIONI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO

ENERGY SPA

Un ev-charger ottimizzato per l'ecosistema ZeroCo2



DAVIDE TINAZZI, CEO

Energy Spa ha presentato la wall box ZeroCo2 Suncharger con potenza da 22 kW, che va ad affiancare il modello già presente in gamma da 7,4 kW. La wall box utilizza lo stesso meter dell'inverter della gamma ZeroCo2 per un'installazione più semplice, oltre a supportare il controllo dinamico del carico. Inoltre permette di decidere se sfruttare l'energia proveniente dall'impianto fotovoltaico, oppure optare per una ricarica più veloce sfruttando l'energia prelevata dalla rete. Altra particolarità è la possibilità di utilizzare più ev-charger in parallelo, collegandoli a un unico sistema di accumulo.

FRONIUS

Wattpilot: wall box con app dedicata

Una delle soluzioni Fronius per la mobilità elettrica è la wall box Wattpilot 2.0. Il prodotto – oltre alla possibilità di essere utilizzato sia per la ricarica domestica sia per utilizzi commerciali e industriali – assicura l'integrazione con la tecnologia fotovoltaica permettendo di sfruttare unicamente l'energia solare. Si può poi prevedere di utilizzare il prodotto con lo smartphone in modo intelligente attraverso un'applicazione dedicata, ed è possibile impostare la ricarica in base alla distanza da percorrere: qualora l'energia da fotovoltaico non fosse sufficiente, la wall box preleva automaticamente la quantità necessaria dalla rete.



ROBERTO LONGO, TRAINING EXPERT

GASGAS

Il Cpo con soluzioni adatte a privati e P.A.



ALESSANDRO VIGILANTI, CEO E CO-FOUNDER

GasGas è un Cpo indipendente che si rivolge principalmente a soggetti privati che hanno a disposizione aree ad accesso pubblico sia ai Comuni che intendono incentivare l'e-mobility installando infrastrutture di ricarica in location strategiche. La gamma di soluzioni offerte da GasGas prevede la possibilità di utilizzare colonnine di tipo fast in DC, oppure colonnine quick in AC. Il Cpo investe direttamente nei sistemi di ricarica, oltre a occuparsi dell'installazione e della gestione dell'impianto a proprie spese, fornendo così un servizio a costo zero per i proprietari dell'area o per i Comuni.

GROWATT

Thor: ricarica in AC e DC con ingombri ridotti

Growatt ha puntato sulle soluzioni di ricarica della gamma Thor dedicate alla ricarica domestica in AC da 3,7 e 7,4 kW, oltre ai modelli da 11 e 22 kW in trifase. Si tratta di prodotti full optional progettati per assicurare la massima connettività grazie alla presenza di porta Lan, modulo wi-fi e connessione in 4G disponibile come optional. I dispositivi includono anche tutti i principali sistemi di protezione per un'installazione più semplice e sicura. La gamma Thor copre anche il segmento DC, sempre in formato wall box a parete, con un ev-charger da 40 kW che nei prossimi mesi verrà affiancato da un dispositivo di dimensioni più compatte con potenza pari a 20 kW.



GIOVANNI MARINO, BRAND MANAGER

INGETEAM

Il caricatore Rapid120/180 punta sulla modularità



ANDROS PUGOLOTTI, AREA SALES MANAGER EV CHARGERS

Il caricatore Rapid 120/180 - dotato di due uscite in DC e un'uscita in AC da 22 kW - ha come caratteristica peculiare la modularità, che consente anche in caso di malfunzionamento di uno degli elementi di continuare a erogare la ricarica fino a tre veicoli. Per quanto riguarda le soluzioni di ricarica in AC di Ingeteam, Fusion Street è adottato per la ricarica pubblica e semipubblica visti gli elevati standard di sicurezza che lo caratterizzano: il case in acciaio zincato resistente, il DLM incluso e il doppio switch ethernet. Quindi è possibile collegare questa colonnina in AC ad altre senza limitazioni. Poi vi è la soluzione Neo per il residenziale, facilmente collegabile a un sistema FV, sia monofase sia trifase, con uno smart meter.

MENNEKES ELECTRIC ITALIA

Il cloud al servizio della ricarica

L'azienda ha presentato la sua offerta trasversale con soluzioni che permettono di soddisfare diverse esigenze. A partire da Amtron Compact, l'applicazione di ricarica in luogo privato che garantisce la possibilità di sfruttare l'energia solare, la ricarica combinata o la ricarica solo da rete. Grazie ai sistemi professionali Mennekes è poi in grado di presidiare la ricarica in luoghi pubblici o semi pubblici dove invece c'è la necessità di affidarsi a un sistema di gestione degli accessi o, ad esempio, di mettere in rete diversi charging point. Quindi, numerose possibilità di personalizzazione che vengono ritagliate su diverse tipologie di utenza. Ultimo arrivato in ordine di tempo è poi il servizio cloud che esegue, tra le altre funzioni, il monitoraggio dei punti di gestione.



MARCO DI CARLO, GENERAL MANAGER

ORBIS

Ricariche più economiche grazie al FV

Nel corso di K.EY l'azienda ha mostrato le potenzialità del sistema Viaris Solar, che consente di risparmiare sulla ricarica sfruttando l'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico. Orbis ha mostrato in anteprima la nuova wall box Viaris con connettore compatibile Tesla, provvista di un pulsante che consente di aprire lo sportello della presa lato vettura in automatico. Le wall box Viaris Combi Plus sono invece adatte per la ricarica ad accesso pubblico, grazie alla presenza di una piattaforma software che consente di contabilizzare i rifornimenti energetici. A catalogo anche le colonnine Viaris City+ per utilizzo pubblico, disponibili nella versione con singolo o doppio connettore.



STEFANO LUCINI, RESPONSABILE MARKETING

PHOENIX CONTACT

10 anni nell'e-mobility



VALTER TRAVERSA, SALES MANAGER SMART MOBILITY

Phoenix ha partecipato a K.EY con uno speech incentrato sulle soluzioni dedicate alla mobilità elettrica. L'azienda infatti è presente sul mercato con la gamma Charx: un catalogo di componenti ad alto contenuto tecnologico adottati dai principali player del settore per la costruzione dei propri ev-charger: cavi di Tipo 2 e CCS Combo, connettori, moduli di potenza, controller per la ricarica in AC e in DC, protezioni da sovratensione. Phoenix, che quest'anno ha celebrato il proprio centenario e i 10 anni di presenza nel mercato dell'e-mobility, intende sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile attraverso i prodotti a catalogo.

PLUS EV-CHARGER

Un nuovo design in alluminio per stazioni più resistenti

Plus Ev-charger ha sfruttato la vetrina offerta da K.EY per mostrare la propria gamma di soluzioni in AC e DC: la nuova linea è caratterizzata da una scocca realizzata unicamente in acciaio inox non verniciato. Le colonnine supportano la ricarica autenticata tramite Rfid Card, oltre al protocollo OCPP e alla tecnologia Plug & Charge. Oltre a questo, la ricarica può essere attivata anche tramite QR code, sistema ideale per strutture ricettive. Anche la wall box W760 per utilizzo domestico verrà realizzata in acciaio inox per una gamma caratterizzata dal desing univoco e per garantire una maggior durata nel tempo.



JACOPO CARLO PERINO, CHIEF SALES OFFICER



IL DISTACCO DA ECOMONDO HA CONSENTITO DI GARANTIRE AGLI ESPOSITORI LA PRESENZA DI UN PUBBLICO PIÙ MIRATO E DEDICATO AI SETTORI DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA. OLTRE AD AVER GARANTITO UN ACCESSO MENO CONGESTIONATO ALL'AREA FIERISTICA

R-EV

Una soluzione personalizzabile e made in Italy



ALESSANDRO CALÒ, CEO E FOUNDER

R-ev è il marchio tramite il quale R-Gruppo opera nel business dell'e-mobility. L'azienda ha esposto a K.EY la wall box Street 22: una soluzione versatile, adatta sia alla ricarica in abito privato sia pubblico. Si tratta di un prodotto interamente made in Italy, che supporta il controllo dinamico del carico, connesso alla rete e compatibile con il protocollo OCPP. Oltre alla soluzione in AC, la gamma prevede anche la presenza di ev-charger in DC, la FC 24 (da 24 kW di potenza) oltre a una colonnina fast charge da 50 kW che prevede la presenza di connettori CCS2 Combo e di Tipo 2 per la ricarica in AC per un utilizzo prevalentemente ad accesso pubblico.



SCAME PARRE

Un sistema di ricarica nextgen con vantaggi anche in termini di installazione

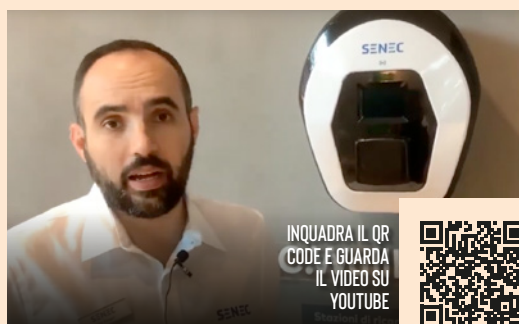
La novità presentata dall'azienda nel corso di K.EY è la wall box BE-W [2.0]. La stazione può essere pilotata via app, quindi è stato eliminato il display per un maggior risparmio energetico: tramite lo smartphone si possono impostare 3 livelli di power management, decidendo se sfruttare solo l'energia dalla rete oppure utilizzare un mix con energia rinnovabile prodotta da un impianto fotovoltaico. Inoltre la stazione, in presenza di un contatore di seconda generazione, supporta il controllo dinamico del carico senza ricorrere all'installazione di un meter aggiuntivo. Questo garantisce un'installazione più semplice e con costi più contenuti in termini di materiali.



LAURA ANDI ABATI, COMMUNICATION OFFICER

SENEC

Wall box più potenti e versatili



VITO ZONGOLI, CEO

Numerose le novità, soprattutto in ambito industriale e commerciale. I prodotti di punta di Senec rimangono quelli dedicati al residenziale. Queste soluzioni non sono più monofase, come quelle commercializzate fino allo scorso anno. Quest'anno Senec lancia infatti la wall box dpm 2 e 3 che consente la connessione trifase, fino a 22 kW. Nello specifico, la versione 3 è dotata di display e attivazione via Rfid, quindi in grado di gestire tutta la parte relativa alle schede per il riconoscimento dell'utilizzatore. E, anche per quanto riguarda il segmento industriale, questo si rivela un prodotto flessibile, adatto a installazioni all'aperto visto il grado di protezione.

SMA ITALIA

Ev Charger Business per gestire fino a 250 colonnine

La nuova Ev Charger Business è una soluzione rivoluzionaria sia nei contenuti sia nella tecnologia. Oltre a essere una colonnina di ricarica doppia - ognuna da 22 kW - è in grado di gestire un'innovativa piattaforma di servizi digitali con un software che provvede alla gestione dinamica dei carichi, quindi con la possibilità di connettere fino a 250 colonnine di ricarica. Inoltre ha al suo interno un software di management che può definire il modello di business di cui necessita il cliente. Tutto è basato su una roaming capability, standard internazionale che permette l'utilizzo trasversale basato su piattaforme molto diffuse in Europa. La colonnina è già standardizzata Iso 15118, ovvero per il Plug & Charge, che semplifica al massimo tutte le procedure.



ATTILIO BRAGHERI, BUSINESS UNIT DIRECTOR

INCONTRATI IN FIERA



OMAR IMBERTI, HEAD OF SALES DI ABB E-MOBILITY



SILVIA PAVESI E ALESSANDRO CICERCHIA, RISPETTIVAMENTE ACCOUNT MANAGER E SALES MANAGER EV-CHARGING DI ALFEN



ANDREAS LASTEI, HEAD OF BUSINESS DEVELOPER DI ALPITRONIC



LUCA MINETO, MARKETING DIRECTOR DI DKC EUROPE



ANCHE ALL'INTERNO DEL PADIGLIONE D'ERANO PRESENTI DIVERSE AZIENDE CON SOLUZIONI DEDICATE ALLA RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI, SPESSO CON PRODOTTI CHE VANNO A INTEGRARE L'OFFERTA SU FOTOVOLTAICO E SISTEMI DI ACCUMULO

SOLAREEDGE

Un caricatore integrato nel sistema Home



ANDREA SOVILLA, MARKETING MANAGER ITALY, SPAIN AND SOUTH EAST EUROPE

Solaredge Home è il sistema eco-energetico intelligente che combina produzione fotovoltaica, accumulo in batteria e gestione intelligente dell'energia. All'interno dei dispositivi smart energy che permettono l'utilizzo smart dell'energia prodotta dall'impianto vi è il caricabatterie per veicoli elettrici presentato a K.EY. Si tratta di un dispositivo con potenza di carica in monofase fino a 7,4 kW e in trifase fino a 22 kW, perfettamente integrato nella soluzione SolarEdge Home che può dunque essere monitorato dal proprietario di casa per un utilizzo ottimale dell'energia prodotta dall'impianto.

SORGENIA

La nuova app My Next Move

La novità di Sorgenia per la fiera di Rimini è l'applicazione My Next Move che è in grado di mappare più di 30mila colonnine di ricarica sul territorio. L'obiettivo dell'azienda è, sempre più, quello di creare una molteplicità di servizi integrati finalizzati a far sentire il cliente soddisfatto in tutte le sue esigenze. Quindi, oltre al fotovoltaico e i servizi che già propone, il cliente finale avrà a disposizione anche la vantaggiosa opportunità di integrare la mobilità elettrica.



ANGELICA FOGU, SALES INNOVATION SPECIALIST

VIESSMANN

Una wall box studiata per ottimizzare i consumi



FRANCESCO ZARAMELLA, PRODUCT MANAGER MODULI FV NUOVE ENERGIE

Viessmann è presente nel business dell'e-mobility con la wall box VEC04, pensata per un'installazione semplificata. È dotata di display per fornire all'utente tutte le informazioni principali sullo stato della ricarica, che può essere gestita anche via app. Tutti i prodotti dell'ecosistema Viessman sono progettati per garantire la massima compatibilità: l'ev-charger infatti è studiato per interfacciarsi con i sistemi di storage prodotti dall'azienda, che vanno a comporre un pacchetto completo non solo di prodotti ma di tecnologie che lavorano in maniera sinergica per ottimizzare il consumo energetico dell'abitazione.

ZUCCHETTI CENTRO SISTEMI

Un prodotto per la ricarica intelligente

La nuova wall box da 7 kW, nata per un'applicazione residenziale, viene proposta in abbinata con i sistemi fotovoltaici e sistemi storage del marchio toscano. Si tratta di un prodotto completo, che integra al proprio interno l'interruttore differenziale, il meter certificato Mid e tutta una serie di interessanti funzionalità, a partire dal plug 'n' play, all'abilitazione tramite l'Rfid. Inoltre, in combinazione con i sistemi di home management di Zcs, offre tutte le possibilità di ricarica intelligente, inclusa quella green che sfrutta unicamente l'energia solare.



RICCARDO FILOSA, SALES DIRECTOR



Ricarica in hotel: le opportunità di un segmento in rapida crescita



PER L'INDUSTRIA DELL'EV-CHARGING GLI ALBERGHI CHE INTENDONO OFFRIRE IL RIFORNIMENTO ENERGETICO COME SERVIZIO SONO UN TARGET SEMPRE PIÙ STRATEGICO E IN RAPIDA EVOLUZIONE. ECCO QUALI SONO I PRODOTTI, LE SOLUZIONI E LE MODALITÀ DI INSTALLAZIONE PIÙ ADATTE A SODDISFARE UNA TIPOLOGIA DI STRUTTURA RICETTIVA DOVE LA PRESENZA DI UNA WALL BOX È DI FATTO IRRINUNCIABILE

Con l'avvicinarsi della stagione estiva torna d'attualità il tema delle infrastrutture di ricarica presso gli alberghi: sono sempre più numerose infatti le strutture ricettive che decidono di integrare questa opportunità tra i servizi offerti ai propri clienti. Questo anche alla luce di un parco Bev in continua crescita, che nel Q3 ha registrato un vero e proprio boom con 8.170 veicoli immatricolati: +82% rispetto allo scorso anno per un parco circolante totale di oltre 183mila vetture. Non essendo disponibili dati ufficiali in merito, resta difficile stabilire quanto sia diffusa in Italia la ricarica presso gli hotel – in un futuro ideale dovrebbe diventare un qualcosa di quasi scontato, al pari del Wi-Fi – ma alcuni trend confermano una domanda sempre crescente da parte degli albergatori interessati a implementare questo servizio. Ad esempio, il portale eViaggio.it, uno dei punti di riferimento per coloro che desiderano pianificare le proprie vacanze in elettrico, è passato in meno di un anno da 1.800 strutture a oltre 2.000 di cui 326 destination charger (stazioni di ricarica presso strutture ricettive) verificati e valutati. Cresce anche il numero di referenze che includono la ricarica all'interno della guida "Alberghi e ristoranti d'Italia" a cura del Touring Club, che passa da un elenco di 20 esercizi certificati da Ev-Now! come electric friendly nel 2022 a oltre 50 nella recente edizione 2023.

L'approccio dell'industria

Stefano Manes, Head of sales B2Sme-B2Condo di E.ON Energia racconta: «5 anni fa il segmento degli hotel e delle strutture ricettive di fatto ha rappresentato e favorito la diffusione della mobilità elettrica nel nostro Paese. È stato così in particolare per E.ON ma non solo. Questo perché l'e-mobility è sempre stata vista fin dal principio come uno strumento per attirare clienti da parte degli hotel, in primis quelli situati lungo l'arco alpino e sub alpino, dove iniziavano a essere

numerosi i turisti stranieri che arrivavano a bordo di una Tesla con la necessità di ricaricare durante il soggiorno. Dal nostro punto di vista si tratta di un mercato di nicchia, ma sicuramente in crescita visto che sono diversi gli hotel e le strutture ricettive che hanno previsto la possibilità di offrire il servizio di ricarica. Questo segmento a oggi non richiede ancora un approccio verticale, con una business unit dedicata, ma la diffusione degli ev-charger presso alberghi e strutture affini ha raggiunto un buon livello». Quella di integrare la ricarica tra gli esercizi offerti dagli hotel è un'esigenza che ha radici ancora più lontane e che si è evoluta molto velocemente nell'ultimo decennio, come ci conferma Sara Meazzini, Tourism, marketing and communication manager di Route220: «Nel 2014 le strutture ricettive italiane del Nord Italia, hanno accolto i primi turisti europei che viaggiavano in elettrico. Con il tempo sempre più ospiti necessitavano di una colonnina di ricarica e le strutture avevano bisogno di chi potesse supportare il loro ingresso nella mobilità elettrica. A rispondere a questa necessità nello stesso anno è stata Route220. Dopo un'esperienza quasi decennale, l'azienda ha cavalcato l'onda dello sviluppo in crescita della mobilità elettrica in Italia, affrontando varie e diverse problematiche sulla gestione, installazione e scelta della colonnina per le attività di ospitalità». Pensiero comune tra i produttori di ev-charger è che manchi ancora uno switch strategico da parte degli albergatori nell'approcciare questa opportunità. Ovvero l'installazione di un'infrastruttura di ricarica viene ancora percepita come un'investimento marketing per differenziarsi o attrarre più clientela: al contrario dovrebbe essere considerata come un servizio indispensabile per non perdere una fascia di utenza, sempre più numerosa, che viaggia in elettrico, come sintetizza Alex Corazzari, country manager di Wallbox Italia: «Le strutture ricettive si sono rese conto che i conducenti di veicoli elettrici stanno aumentando sempre di

più e quindi perderebbero un prezioso bacino di potenziali clienti se non potessero offrire loro un soggiorno senza preoccupazioni».

Wall box: meglio in AC e tecnologicamente avanzate

Per gli hotel e affini che intendono realizzare un'infrastruttura di ricarica la scelta più frequente ricade su wall box intelligenti. Questo avviene per svariati fattori: dall'ingombro ridotto garantito dall'installazione a parete alle necessità dei clienti, che in questo contesto – contrariamente a quanto avviene ad esempio nei ristoranti dove la sosta si limita a poche ore – possono tranquillamente ricaricare durante la notte. Questo consente di optare per sistemi quick in AC dai 7,4 ai 22 kW di potenza, senza dover ricorrere alle stazioni in DC molto più costose sia a livello di installazione che di energia necessaria al rifornimento. Tra le caratteristiche che non possono mancare a una stazione di ricarica adatta a questo impiego (come confermato dall'offerta di mercato di cui riportato in queste pagine) vanno tenute presenti la possibilità di attivare la ricarica tramite lettore Rfid e della compatibilità della wall box con una piattaforma che consenta di gestire ed eventualmente rendicontare le ricariche effettuate dalla clientela. «Per questo tipo di applicazione proponiamo prevalentemente stazioni in AC – wall box o colonnine – fino a 22 kW di potenza» spiega Stefano Manes. «Difficilmente ci sono strutture che richiedono sistemi di ricarica in DC proprio perché, a fronte di un investimento maggiore, non ne trarrebbero grandi benefici, visto che i clienti abitualmente ricaricano la vettura durante la notte. A chi desidera offrire il servizio di ricarica, E.ON propone il pacchetto E.ON Drive Smart, che prevede, oltre all'hardware, anche una piattaforma software per la verifica consumi. I clienti della struttura hanno la possibilità di attivare la ricarica tramite una Rfid card che identifica la sessione in modo che l'albergato-



re abbia la possibilità di calcolare il costo del rifornimento in base all'energia consumata. Per le strutture ricettive non prevediamo tariffe dedicate, anche perché l'incidenza delle ricariche è bassissima sul consumo energetico totale. Quello che invece proponiamo e che sta ottenendo ottimi riscontri è il bundle degli ev-charger insieme a un impianto fotovoltaico – con taglie dai 20 ai 50 kW e colonnine tra i 7,4 e i 22 kW: in questo caso, soprattutto alla luce degli incrementi sulle bollette dello scorso anno, si possono ottenere dei risparmi importanti». La connettività delle stazioni è un aspetto fondamentale per poterle gestire da remoto, soprattutto quando l'albergo decide di implementare più punti di ricarica: «Noi consigliamo di iniziare dall'installazione di una wall box connessa in rete con il nostro sistema di gestione e monitoraggio remoto, in modo da garantire la visibilità desiderata, non

solo sulla nostra app evway, per la ricarica degli utenti privati, ma anche sulle app di tutti gli altri operatori» afferma Sara Meazzini. «Inoltre la connessione della stazione fornisce anche, attraverso la piattaforma di Gestione CMPS creata su misura, uno strumento per facilitare la struttura ricettiva nella gestione di tutte le sessioni che vengono fatte utilizzando quella stazione, compresi costi e consumi».

Le variabili per l'installazione

Rispetto a quello che potremo definire un approccio "basic" della singola wall box installata presso le abitazioni per uso privato, nel caso degli hotel, che si tratti di un singolo o di più punti di ricarica ad accesso semi pubblico, è bene tener presenti alcuni aspetti importanti, come l'ubicazione, la distanza da quadro elettrico, la potenza impegnata nel caso di più ev-charger, oltre agli

BTICINO

LA GAMMA GREEN'UP PREMIUM

Le colonnine di ricarica Green'Up Premium in metallo di BTicino sono la miglior soluzione per le installazioni in hotel con grande ricettività poiché sono adatte a essere installate in ambienti all'aperto come i parcheggi esterni. In particolare, permettono di caricare più veicoli contemporaneamente, il che costituisce un vantaggio per le strutture ricettive che attraggono molti clienti. Possono essere monofacciali (per la ricarica di un solo veicolo) e bifacciali (per la ricarica di due veicoli contemporaneamente), e la potenza varia da 3,7-4,6 kW (monofase) fino a 22 kW (trifase), in Modo 2 e Modo 3. È possibile installarle a parete o a pavimento, e collegarle via Bluetooth per la configurazione e la gestione tramite Smartphone con l'app "EV Charge" di BTicino. Sono infine particolarmente adatte all'hôtellerie in quanto possono essere utilizzate in ambiti multiutenza grazie alla possibilità di configurare un lettore badge per la gestione degli accessi, utilizzabile per ricaricare il veicolo in qualsiasi momento durante il soggiorno.



AUTEL

COLONNINA AC ULTRA

Per la ricarica in hotel, Autel propone la nuovissima AC Ultra. Si tratta di un prodotto dedicato alle installazioni su parcheggio interno o esterno in AC, con una potenza di 44kW (22x2) che garantisce una soluzione completamente integrata, compatta e dal design unico. Grazie allo schermo Lcd touch si possono caricare immagini a piacimento, la scocca è completamente personalizzabile attraverso una pellicola applicabile con la grafica scelta dal cliente. La stazione supporta la tecnologia Plug&Charge per il pagamento e su richiesta è inoltre provvista di sistema POS, oltre a essere compatibile con il protocollo OCPP e alla gestione via cloud del network.



BRILA

WALL BOX ISIEVC

Per la wall box ISIEVC Brila ha sviluppato un sistema studiato per il settore dell'ospitalità, in grado di gestire i punti di ricarica messi a disposizione degli utenti della struttura. Tramite l'applicazione dedicata è possibile monitorare le informazioni di una o più sessioni di ricarica nonché settare le tariffe e altri parametri della ricarica, oltre che gestire i consumi per poterli rendicontare a fine soggiorno. L'utente potrà ricaricare la propria auto attivando la wall box semplicemente tramite presentazione di tessera Rfid (che può essere dedicata oppure la stessa tessera della camera precedentemente abilitata). Questa funzionalità permette inoltre anche di monitorare e modulare l'energia elettrica erogata dalle wall box (qualora ci sia una contemporaneità di ricariche che potrebbe creare dei problemi al gestore). I punti di ricarica sono altamente personalizzabili con l'inserimento del logo della struttura direttamente nella fusione di alluminio della scocca.



aspetti legati alle certificazioni. «L'installazione di per sé segue un processo abbastanza standard: si tratta di un fattore a cui dare risalto affinché gli hotel si rendano conto che non ci sono complicazioni aggiuntive e che gli installatori possono portare a termine il lavoro in poche ore» specifica Alex Corazzari. «La nostra piattaforma è stata creata con l'obiettivo di essere il più semplice e intuitiva possibile, così che non sia necessaria una formazione specifica. In ogni caso, forniamo un primo training ai nostri nuovi clienti in cui spieghiamo nel dettaglio le varie possibilità che offriamo. Questo può essere svolto a distanza o in loco, a seconda degli argomenti specifici da trattare, delle preferenze dei nostri clienti e delle dimensioni del progetto. Inoltre, mettiamo a disposizione un sito web Academy completo attraverso il quale tutti possono accedere a numerosi video ed esercitazioni su come installare, controllare e gestire la nostra infrastruttura». Addirittura, come racconta Stefano Manes, spesso in questi casi l'intervento dell'installatore si limita al montaggio e all'attivazione del sistema, senza la necessità di mettere mano all'impianto elettrico: «E.ON Drive Smart è un pacchetto chiavi in mano che prevede l'installazione dei punti di ricarica entro una certa distanza dal quadro. Mentre se quest'ultimo è particolarmente lontano è necessario fare un sopralluogo per valutare eventuali criticità. A questo proposito va specificato che, per nostra esperienza, capita raramente che gli hotel consentano di mettere mano al proprio impianto elettrico, quindi molto

spesso il collegamento viene perfezionato dai manutentori della struttura. I nostri installatori – ci affidiamo a personale qualificato e formato internamente presso la nostra E.ON Academy – si limitano a posizionare le wall box e ad attivare la piattaforma». Ci sono poi tutta una serie di aspetti tecnici da non sottovalutare sia a livello tecnico, sia normativo, come spiega Sara Meazzini: «Al momento dell'installazione uno dei più importanti accorgimenti da avere è senza dubbio quello legato alla potenza di carica. Prima di tutto è importante valutare che il flusso di energia trasmesso alla colonnina sia sufficiente e che quest'ultima lavori in modo totalmente sicuro e regolamentato. Per garantire questo infatti, l'installazione deve seguire un progetto che dimensionerà gli interruttori di protezione e la linea di alimentazione della corrente. La specificità delle norme di sicurezza è tale per cui anche a seconda della potenza impiegata

(ad esempio colonnine in AC o in DC), vengano richiesti controlli dedicati. Nei casi in cui la sessione di ricarica superi i 6 kw di potenza infatti, il progetto necessiterà di essere approvato e firmato da un tecnico specializzato. Il mancato rispetto di questo obbligo comporta la decadenza delle garanzie assicurative. È un punto molto importante che molti "installatori generici" trascurano, ma si tratta di un'attenzione necessaria a salvaguardia della struttura». Inoltre ci sono alcune accortezze di cui tener conto in fase di



CHINT WALL BOX WCP-2X SMART

La stazione di ricarica a parete WCP-2x Smart – disponibile in versione monofase con potenza erogabile fino a 7 kW, e in versione trifase con potenza fino a 22 kW, con connettore e cavo di ricarica di 6 mt oppure presa di Tipo 2 – è particolarmente indicata per l'installazione presso strutture alberghiere e ricettive. Conforme al Mode 3 e completa di lettore Rfid card per l'abilitazione all'uso, Chint WCP-2x offre un grado di protezione IP55 ed è dotata di una protezione differenziale integrata pari a 6 mA in DC e di un controller di regolazione della corrente da 6 A a 32 A. La wall box è facile da utilizzare anche a distanza grazie alla funzione Smart, che consente di monitorare il sistema di ricarica da remoto e dall'app, ed è dotata di Power Management Solar grazie a cui è possibile sfruttare l'energia green dell'impianto fotovoltaico e controllare il flusso di energia senza rischio di distacco dalla rete elettrica.



CIRCONTROL EV-CHARGER ENEXT

Questo caricabatterie da parete per veicoli elettrici è stato progettato per essere installato all'interno o all'esterno di abitazioni, condomini, luoghi di lavoro o parcheggi in luoghi diversi come hotel e ristoranti, dove potrebbe essere necessario gestire più sessioni di ricarica contemporaneamente. La wall box infatti supporta la gestione e il monitoraggio da remoto tramite il protocollo OCPP. Grazie anche al design elegante della gamma eNext, questo ev-charger compie un ulteriore passo avanti in termini di connettività e fruibilità grazie alla connessione Wi-Fi. Inoltre, il suo sistema digitale può essere facilmente aggiornato con funzionalità e requisiti futuri. Nel complesso design, funzioni intelligenti, facilità di utilizzo e la connettività lo rendono perfetto per la ricarica di veicoli elettrici anche e soprattutto nei parcheggi degli hotel.



DAZE WALL BOX DAZEBOX SHARE

Dazebox Share è la stazione di ricarica pensata per uso condiviso progettata da Daze in arrivo a luglio 2023, e disponibile in versione monofase e trifase, con cavo integrato o con presa. Grazie alla connettività WiFi, 4G, Bluetooth ed Ethernet, Dazebox Share è interamente controllabile da app e consente di condividere informazioni di ricarica, aggiornamenti e autorizzazioni di accesso in blocco tra tutti i caricatori connessi allo stesso contatore. Sarà infatti possibile collegare fino a 100 stazioni di ricarica nella stessa rete, bilanciando automaticamente i carichi in base al numero di veicoli connessi. L'integrazione del protocollo OCPP permetterà agli utenti l'accesso alla stazione di ricarica grazie a Cpo di terze parti. Mediante l'installazione del contatore MID i proprietari della rete potranno ottenere una certificazione precisa dei consumi da parte degli utenti.



L'INSTALLAZIONE REALIZZATA DA E.ON PRESSO THE GREEN GUEST HOUSE (BAROLO, CUNEO). CON UNA WALL BOX IN AC CHE SUPPORTA LA RICARICA AUTENTICATA VIA RFID CARD

ENERGY SPA

WALL BOX ZERO CO2 SUNCHARGER

La wall box zeroCO2 sun charger con potenza da 7,3 kW monofase o 22 kW trifase è studiata per essere perfettamente compatibile con tutti i prodotti a marchio zeroCO2 realizzati da Energy S.p.A. Si tratta di dispositivi di ricarica smart, con la possibilità di essere installati a parete oppure di essere utilizzati come colonnina grazie all'apposito supporto a terra. La versione ad accesso condizionato tramite RFID (tessere abilitanti) per applicazioni presso alberghi, ristoranti e grande distribuzione si caratterizza per l'alimentazione trifase ed il cavo solidale da 5m integrato mantenendo le dimensioni del prodotto monofase. Il dispositivo integra la funzione di controllo dinamico del carico e può essere programmato e monitorato sia attraverso internet che localmente con un app dedicata.



FRONIUS

EV-CHARGER WATTPILOT

Grazie a Fronius Wattpilot si può offrire il servizio di ricarica per auto elettriche ottimizzandone le spese di gestione. Infatti, questa wall box è in grado di impostare i processi di ricarica scegliendo sempre l'alternativa più economica perché sfrutta in modo dinamico le fonti di energia (es. autoconsumo dal fotovoltaico, dove presente, oppure la ricarica viene programmata nelle fasce orarie più economiche), garantendo la piena ricarica per il momento dell'utilizzo dell'auto. Il dispositivo viene fornito con card Rfid che permettono di abilitare la ricarica, perfetti per contesti in cui Fronius Wattpilot è installata all'esterno e facilmente accessibile a soggetti terzi. L'ultimo aggiornamento software ha introdotto la funzione Load Balancing, che permette di gestire fino a 3 Fronius Wattpilot collegate alla stessa rete in modo tale che non si verifichino mai sovraccarichi di rete.



GROWATT

LA GAMMA THOR

Efficienza, design e funzionalità avanzate: Thor 11AS-P/11AS-S/22AS-P/22AS-S è la soluzione trifase AC per l'e-mobility pensata per installazioni residenziali e commerciali. Compatibile con i principali software per la gestione dei pagamenti, il comodo e intuitivo display Lcd di serie consente di tenere sotto controllo lo stato di funzionamento del prodotto, di veicolare messaggi al cliente e di attivare la ricarica attraverso la scansione di un Qr Code. Gli ev-charger Thor sono la scelta ideale per una struttura ricettiva che voglia offrire a propri clienti un servizio di ricarica sicuro, veloce, semplice da usare e compatibile con ogni tipo di veicolo. Inoltre, usando il pratico palo per wall box, l'hotel si potrà ad esempio dotare, anche in uno spazio ristretto, di 2 colonnine di ricarica. Il modello trifase Thor ha LAN e Wi-Fi integrato, nonché la funzione Hot Spot per la configurazione offline. Nel modello THOR 22 AS-S è disponibile anche il 4g come opzione.



INGETEAM

COLONNINA INGEREV FUSION

La colonnina di ricarica Ingerev Fusion, disponibile in versione da terra e da parete, prevede prese monofase e trifase ed è in grado di ricaricare due auto contemporaneamente. È una soluzione ideale per hotel e strutture ricettive, parcheggi pubblici, supermercati, centri commerciali e ristoranti. Offre una ricarica semi rapida ed è adatta a contesti dove si parcheggia solitamente per un paio d'ore. La dotazione tecnica è completa, con un display che aiuta l'utente durante l'attività di ricarica. Si connette a Internet ed è compatibile con il protocollo OCPP, quindi può essere gestita tramite piattaforme software di terze parti.



HANNO DETTO



Stefano Manes, Head of sales B2Sme-B2Condo di E.ON Energia

«Quello che invece proponiamo e che sta ottenendo ottimi riscontri è il bundle degli ev-charger insieme a un impianto fotovoltaico – con taglie dai 20 ai 50 kW e colonnine tra i 7,4 e i 22 kW: in questo caso, soprattutto alla luce degli incrementi sulle bollette dello scorso anno, si possono ottenere dei risparmi importanti»



Sara Meazzini, Tourism, marketing and communication manager di Route220

«Al momento dell'installazione uno dei più importanti accorgimenti da avere è senza dubbio quello legato alla potenza di carica. Prima di tutto è importante valutare che il flusso di energia trasmesso alla colonnina sia sufficiente e che quest'ultima lavori in modo totalmente sicuro e regolamentato»



Alex Corazzari, Country manager di Wallbox Italy

«Gli installatori possono portare a termine il lavoro in poche ore. Inoltre mettiamo a disposizione un sito web Academy completo attraverso il quale tutti possono accedere a numerosi video ed esercitazioni su come installare, controllare e gestire la nostra infrastruttura»

progettazione: piccoli accorgimenti che possono garantire il corretto funzionamento delle stazioni di ricarica e soprattutto mantenere più contenuti i costi di installazione, come ad esempio la scelta del luogo in cui posizionare i punti di ricarica. Se sono connesse alla rete via Gsm o wi-fi meglio posizionarle all'aperto in luoghi con buona copertura. Infine scegliere un ev-charger con bilanciamento dei carichi dinamico può scongiurare eventuali blackout.

Modelli di business differenti

La quasi totalità di wall box adatte all'installa-

zione presso hotel e affini prevede la compatibilità con piattaforme software di gestione che consentano di rendicontare le ricariche. Tra le caratteristiche salienti delle piattaforme dedicate a questo tipo di fruizione c'è un'alta customizzazione del servizio, con la possibilità di lasciar gestire all'hotel le tariffe della ricarica, ma anche e soprattutto un alto livello di automazione per fare in modo che i pagamenti vengano automatizzati e gestiti attraverso app. Numerosi produttori ne hanno sviluppate ad hoc con questo obiettivo, altri invece assicurano la compatibilità del proprio hardware con il protocollo OCPP per fare in modo che chi gestisce le stazioni, sia in grado di implementare il servizio. «Le strutture ricettive hanno esigenze specifiche per quanto riguarda la ricarica dei veicoli elettrici: da una parte vogliono facilitare il processo di ricarica per i propri clienti, dall'altra vogliono consentire a chiunque di ricaricare qualche kWh quando necessario» dichiara Alex Corazzari. «A questo proposito, Wallbox ha creato una soluzione flessibile in grado di adattarsi a diversi scenari. Per gli hotel è già più che sufficiente poter limitare l'accesso all'infrastruttura di ricarica ai propri clienti ed estrarre le registrazioni delle sessioni di ricarica quando necessario, aggiungendo poi l'importo dovuto al momento del check-out. I prezzi possono essere diversi: alcuni possono addebitare una tariffa fissa per avere accesso alla ricarica illimitata, altri potrebbero voler stabilire un prezzo per kWh o per il tempo di connessione. Tutto questo e molto altro è possibile utilizzando la nostra piattaforma. Noi di Wallbox

abbiamo messo a punto un pacchetto completo dedicato proprio a questi segmenti e a questo proposito offriamo diverse soluzioni di ricarica, come: Pulsar Max e Copper SB. Wallbox Pulsar Max è una soluzione di ricarica compatibile con tutti i veicoli elettrici, e ibridi plug-in, presenti sul mercato. Il prodotto vanta una potenza di ricarica di 22 kW e la nuova CPU Ultra-Fast Advanced: caratteristiche che gli garantiscono una velocità di elaborazione superiore alle precedenti generazioni della gamma Pulsar. Il caricatore, inoltre, è compatibile con l'app myWallbox e consente agli utenti di sfruttare appieno le varie soluzioni di gestione energetica come Eco-Smart, Power Boost e Power sharing. Copper SB è un'altra soluzione versatile e compatibile con più veicoli elettrici, ideale per aziende o strutture ricettive. Questo caricatore combina caratteristiche hardware e software, come la presa integrata, il lettore di schede Rfid, l'elevato grado di protezione (IP54 e IK10), la connettività Wi-Fi, Ethernet, 4G o Bluetooth costanti e la compatibilità con OCPP». Il pacchetto wall box-piattaforma di gestione deve essere flessibile per poter assecondare le diverse esigenze della struttura: «La prima caratteristica per una corretta gestione delle colonnine non parte dalla piattaforma, ma dalla colonnina stessa, che deve essere connessa con una SIM, meglio se con sicurezza protetta, che ne consenta l'interoperabilità» puntualizza Sara Meazzini. «Per gestire i pagamenti tramite piattaforma, è necessaria la presenza della struttura stessa nella mappa dell'app evway, senza la quale

MENNEKES

LE SOLUZIONI AMTRON E AMEDIO

Per le strutture ricettive che desiderano offrire la ricarica come servizio ai propri clienti, Mennekes prevede un ecosistema completo di prodotti e di soluzioni studiate ad hoc. Riguardo agli ev-charger la gamma include la wall box Amtron Professional e la colonnina Amedio Professional, entrambe in AC con potenza fino a 22 kW. I caricatori sono studiati per sfruttare la piena compatibilità con la piattaforma Mennekes Pay, che consente di regolare in maniera semplice e veloce tutto quanto concerne la ricarica dei veicoli, impostando potenze, priorità, orari e consentendo agli utilizzatori di fruirne autonomamente con badge, App o carte di credito. Il sistema prevede la possibilità di applicare tariffe autonomamente e la comodità di un unico interlocutore, sia per quanto riguarda l'installazione sia la ricezione dei pagamenti. A questa si aggiunge anche Mennekes Cloud, piattaforma per gestire da remoto i punti di ricarica senza includere il pagamento: perfetta quindi per le strutture che intendono offrire gratuitamente il servizio ai propri clienti.



ORBIS

IL SISTEMA SPL-VIARIS



Orbis al passo con le soluzioni per la mobilità elettrica, propone il sistema Spl-Viaris per la gestione dinamica della potenza limite nelle installazioni multistazione, riducendo l'investimento di potenza necessario per la ricarica di tutti i veicoli. Il sistema trova applicazione in tutti quegli ambiti come hotel e strutture ricettive in generale dove normalmente la potenza a disposizione per la ricarica dei veicoli elettrici è insufficiente rispetto ai punti di carica installati.

La funzione Spl consente infatti di modulare la carica di un gruppo di stazioni Viaris, riducendo equamente e temporaneamente la percentuale di potenza su tutti i veicoli elettrici connessi, quando si verifica un aumento della richiesta di energia da parte delle utenze, evitando così un'interruzione di corrente dovuta all'intervento del limitatore o il pagamento di una penale per il superamento della potenza contrattualizzata con il gestore di energia. Inoltre attraverso il software Viaris Charger Management si ha la possibilità di monitorare i consumi, registrare e supervisionare le attività delle stazioni di ricarica suddivise per data, utente e caricatore.

PLUS EV-CHARGER

WALL BOX WDC760

Riguardo alle stazioni di ricarica per l'hotellerie, Plus Ev Charge è in procinto di lanciare un sistema di back-end che consente all'utente di scegliere le tariffe di ricarica per i propri clienti. Il sistema di pagamento per la ricarica ad accesso semi-pubblico è semplificato dalla presenza di un QR Code: basta inquadrarlo, scaricare l'apposita app ed effettuare la ricarica: l'importo viene versato direttamente sul conto corrente dell'utente, che - sempre attraverso la piattaforma di back-end fornita da Plus - potrà monitorare lo storico delle ricariche effettuate. Oltre a questo la colonnina T1000 e la wall box Wdc 760 in AC, adatte agli hotel dove non è necessaria una ricarica fast, supportano l'attivazione del rifornimento energetico tramite Rfid card.



QCELLS

WALL BOX Q.HOME EDRIVE A

Qcells ha lanciato sul mercato la Q.Home EDrive A, una smart wall box trifase da 22kW pensata per hotel e ristoranti, capace di funzionare grazie all'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico e compatibile con gli impianti di accumulo Q.Home G3 ESS dotato di sistema EPS. È sempre più diffusa infatti la necessità di offrire delle stazioni di ricarica per auto elettriche a disposizione degli ospiti durante la pausa pranzo nei ristoranti o durante il soggiorno negli hotel. Questa innovativa wall box è progettata per massimizzare l'utilizzo dell'energia solare durante la ricarica dei veicoli elettrici: l'installazione è semplice e intuitiva, il monitoraggio online via app e sito web dialoga con il sistema di accumulo, ha il controllo tramite scheda RFid programmabile che consente di definire i vari profili, è completamente programmabile da remoto e ha delle protezioni a bordo per la sovra-sottotensione, il sovraccarico e la sovratemperatura.



R-EV

WALL BOX STREET 22

Le strutture ricettive hanno caratteristiche di fruizione adatte all'impiego di sistemi di ricarica di tipo quick/fast. All'interno della gamma prodotto R-ev la colonnina/wall box Street da 22kW è sicuramente la più richiesta per questo impiego. È un prodotto che abbiamo inserito e presentato da poco, interamente realizzato presso il nostro stabilimento in Italia ed è provvisto di tutti i dispositivi di comunicazione. La Street è ideale per le strutture ricettive grazie alla possibilità di non dover avere impegni importanti in cabina, ma anche per la possibilità di poter utilizzare la ricarica come strumento di marketing ed attrazione proprio per i servizi che possono essere offerti ai clienti.



SCAME

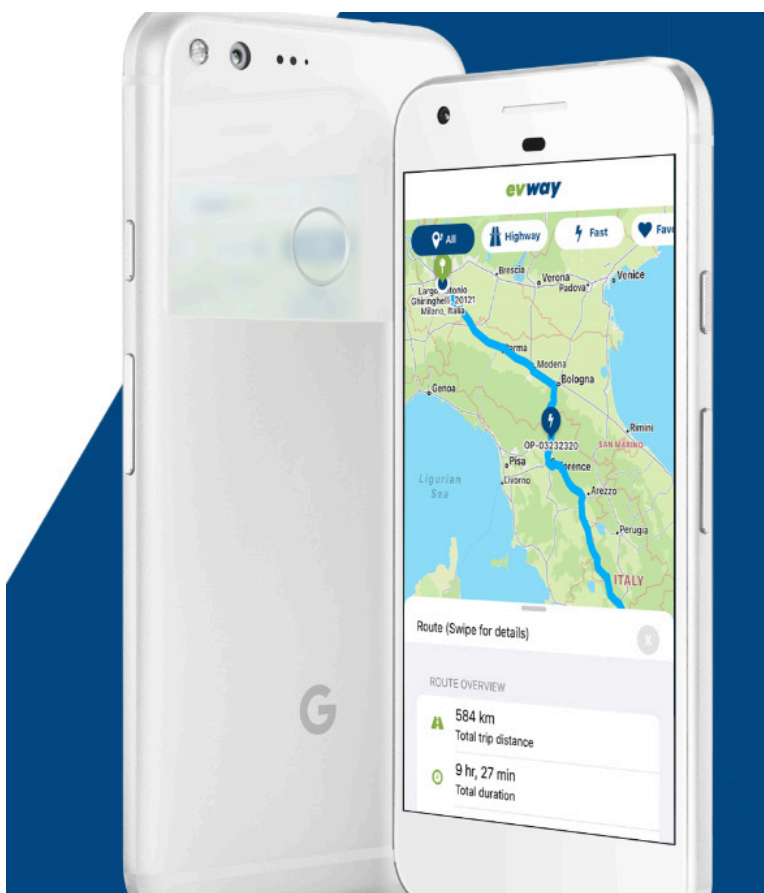
WALL BOX BE-T E BE- W [2.0]

La ricarica è un servizio indispensabile per chi ha un'auto elettrica, in futuro sarà essenziale e presente ovunque nelle strutture ricettive, un po' come oggi lo è il Wi-Fi. La gamma E-Mobility di Scame spazia dalle semplici wall box, alle colonnine (ideali per spazi di ricarica multipli) in AC, fino ad arrivare a stazioni in DC, per la ricarica cosiddetta fast. La soluzione tipica per Hotel e B&B è la ricarica in AC medio lenta, perché il cliente ha a disposizione molte ore durante la notte per ricaricare l'auto. Tra i prodotti Scame in AC adatti agli hotel troviamo, oltre alle colonnine, le wall box BE-T e la nuova BE-W [2.0]. La prima è una soluzione caratterizzata da un design unico (curato dallo studio Trussardi + Belloni) e dalla possibilità di personalizzarne la cover per adattarla a diversi contesti. La seconda è un ev-charger con potenza da 22 kW di nuova generazione: la versione Business è provvista di schermo Lcd, supporta l'autenticazione per la ricarica multiutente e il collegamento in serie può essere gestita da remoto tramite Management System o piattaforma OCPP collegata con più stazioni di ricarica.



NELLA FOTO A SINISTRA UN'INSTALLAZIONE EFFETTUATA DA SCAME PRESSO L'HOTEL TSH DI MADRID. SOTTO LA WALL BOX BE-T ALL'INGRESSO DI UNA STRUTTURA RICETTIVA





L'APP EVWAY CONSENTE DI LOCALIZZARE LE STRUTTURE RICETTIVE CHE OFFRONO ANCHE LA RICARICA TRA I PROPRI SERVIZI. GLI ESERCENTI POSSONO DECIDERE LE TARIFFE, OLTRE CHE VISUALIZZARE E RENDICONTARE LE RICARICHE ATTRAVERSO UNA PIATTAFORMA DI GESTIONE REALIZZATA AD HOC

non sarebbero presenti riferimenti sulla tariffa di ricarica. La piattaforma di gestione online dedicata consente di programmare abbonamenti e di far impostare il prezzo al kWh direttamente alla struttura che ospita la colonnina. L'hotel può successivamente richiedere il rimborso delle ricariche a fine mese e ottenere rendicontazione dettagliata».

L'importanza della formazione

Un altro degli aspetti a cui l'industria dell'e-v-charging è sempre molto attenta è quello della formazione, in questo caso rivolta ai responsabili delle strutture ricettive che devono imparare a utilizzare i software di gestione delle piattaforme che, per quanto semplici e user friendly, potrebbero mettere in difficoltà coloro che hanno meno dimestichezza con questo tipo di tecnologia. Anche perché, come nel caso di E.ON, la piattaforma consente oltretutto di intervenire in caso di malfunzionamento. «Quando procediamo con l'attivazione di questo pacchetto preferiamo fare un breve training sull'utilizzo della piattaforma al responsabile dell'hotel che se ne occupa: oltre a spiegare come utilizzare il software per rendicontare i consumi, mostriamo anche – cosa molto importante – come intervenire in caso di malfunzionamenti. Ad esempio quello più comune è relativo al cavo di ricarica che non si stacca dall'auto: questa piattaforma, attraverso un reboot, consente di liberare la macchina. È un grande vantaggio ma bisogna spiegare a un responsabile come procedere in queste situazioni» racconta Stefano Manes. Anche evway prevede un training contestuale all'attivazione dell'infrastruttura per i propri clienti: «La formazione della struttura avviene, quando richiesta, al momento dell'installazione. Il supporto per l'utilizzo non si limita solo alla formazione per il corretto funzionamento della sessione di ricarica, ma di tutto il servizio di gestione CPMS. In modo tale che tutte le strutture riescano ad utilizzare questa piattaforma al meglio, il team di esperti di Route220, si occupa della formazione dei dirigenti. Inoltre è disponibile l'assistenza 24/7 per ogni tipo di problema legato alla ricarica» dichiara Sara Meazzini. «La piattaforma di

Wallbox è stata creata con l'obiettivo di essere il più semplice e intuitiva possibile, così che non sia necessaria una formazione specifica. In ogni caso, forniamo un primo training ai nostri nuovi clienti in cui spieghiamo nel dettaglio le varie possibilità che offriamo. Questo può essere svolto a distanza o in loco, a seconda degli argomenti specifici da trattare, delle preferenze dei nostri clienti e delle dimensioni del progetto» aggiunge Alex Corazzari.

Wall box visibili oppure no?

Gli alberghi che offrono la ricarica come servizio possono decidere approcci differenti. Uno è quello di sfruttare la propria infrastruttura come leva di marketing e darne visibilità per attrarre sia potenziali clienti sia coloro che sono alla ricerca di una stazione ad accesso semipubblico presso cui fare rifornimento. altra possibilità è invece quella di riservare le colonnine unicamente ai clienti ospiti della struttura. Nel primo caso evway, grazie all'integrazione della propria app con l'evway Travel Newtwork, offre un pacchetto completo che consente agli utenti addirittura di prenotare le vacanze o il soggiorno scegliendo tra oltre 70 location direttamente sul sito. Dall'altra, attraverso la presenza sull'app, pubblicizza il servizio offerto dagli hotel che utilizzano la piattaforma: «Route220 si occupa anche di promuovere le strutture tramite l'app evway e il sito evway Travel Network. La mappa dell'App, oltre a includere più di 450mila colonnine di ricarica, indica tutte le strutture che hanno scelto di essere un punto di riferimento per gli e-vdriver che vogliono dedicarsi del tempo durante la sessione di carica. Divise per categoria, ogni struttura che decide di collaborare con noi attivamente, ha a disposizione una pagina promozionale direttamente nella mappa, con descrizione personalizzabile, immagini in evidenza e contatti diretti, così da poter accedere a prenotazioni e info direttamente dall'app. Nel Travel Network sono inoltre presenti molti itinerari, suddivisi in categorie, per far scoprire mete nascoste a chi viaggia in elettrico» spiega Sara Meazzini. Anche Wallbox mette a dispo-

sizione la vetrina offerta dalla propria app per garantire visibilità agli alberghi che decidono di offrire il servizio di ricarica: «Attraverso Electromaps diamo visibilità agli hotel che aggiungono i loro punti di ricarica sulla nostra mappa, in quanto appaiono visibili agli oltre 500.000 utenti della piattaforma. Infatti, gli utenti possono filtrare le loro ricerche di punti di ricarica in base al tipo di location, e gli hotel sono tra i più ricercati. Inoltre cerchiamo di dare visibilità alle stazioni di ricarica negli hotel in vari modi: mediante il blog, attraverso delle notizie sulle nuove stazioni di ricarica, con la definizione di possibili itinerari da percorrere con il proprio veicolo elettrico o con la presentazione di case history. Attualmente stiamo lavorando a nuovi modi per indirizzare i clienti ai siti web degli hotel direttamente tramite la nostra app Electromaps, proprio grazie al successo delle ricerche di posizione» spiega Alex Corazzari. Esistono realtà che invece preferiscono non apparire sulle mappe di geolocalizzazione per riservare la ricarica solo ai clienti della struttura: «Quello che chiedono spesso è di non essere visibili, perché è un servizio riservato ai clienti che usufruiscono della struttura, quindi viene segnalato tra i plus dell'hotel ma non sulla nostra app realizzata per geolocalizzare le colonnine», conclude Stefano Manes.

Uno sguardo al futuro

Anche se il segmanto degli alberghi è un business ancora contenuto in termini di volumi, il suo sviluppo è un tassello cruciale per supportare e favorire la diffusione dell'e-mobility. Il mercato ha intercettato questa domanda, sostenendola con prodotti e soluzioni ad hoc in grado di rendere sempre più semplice l'installazione e la gestione delle stazioni di ricarica anticipando un trend in forte crescita. Allargando la prospettiva a scenari futuri in cui, come decretato anche dal Parlamento UE, i motori endotermici andranno scomparendo, è evidente che poter contare su un punto di ricarica presso la struttura scelta come meta per le proprie vacanze diventerà lo standard.

ER

SENEC

WALL BOX DPM3

SENEC.Wallbox dpm3 è una stazione di ricarica per veicoli elettrici mono e trifase con potenza di carica fino a 22 kW. Grazie alla tecnologia Rfid di cui è dotata è possibile impostarne e rendicontarne l'utilizzo da parte di cinque utenti diversi. Può essere installata singolarmente oppure collegata ad altre wall box, in modalità master-slave, in modo da soddisfare le esigenze di un numero maggiore di utenti. Il protocollo di comunicazione OCPP integrato la rende compatibile con gran parte delle piattaforme di back-end, consentendo diverse soluzioni di monitoraggio e smart-charging. Tramite l'app è possibile gestire da remoto il processo di ricarica, monitorare funzionamento della wallbox, ricevere notifiche a fine ricarica o in caso di anomalie, nonché localizzare ed accedere alla rete di 280.000 stazioni di ricarica presenti sul territorio europeo appartenenti alla rete F2MeS.



VISSMANN

EV-CHARGER VECO4 SMART

Le wall box Viessmann sono soluzioni di ricarica intelligente che assicurano una ricarica in AC veloce e sicura dei veicoli elettrici. Caratterizzate da un design pregevole, sono adatte sia per abitazioni, sia per strutture quali alberghi e attività commerciali, dove possono rappresentare un servizio aggiuntivo per i clienti e quindi un'opportunità di business molto attraente. Entrando nello specifico del mondo alberghiero, questo tipo di colonnine offre una concreta integrazione con la rete esistente, permettendo inoltre di dare a ciascun utente che ne facesse richiesta una card personalizzata per aver accesso ai servizi di ricarica. Tramite app dedicata è possibile monitorare i

consumi di ogni singola colonnina di ricarica sia da parte dell'utente, sia da parte dell'albergatore. È inoltre possibile

creare una rete di più colonnine su un unico portale di riferimento tramite meter dedicato, in modo da gestire, in un unico sistema di supervisione, più utenze di ricarica. Il prodotto, essendo dotato di display, può essere facilmente adoperato anche da utenti meno esperti nella gestione delle varie app di configurazione.



WALLBOX

EV-CHARGER COPPER SB

Copper SB è la soluzione ideale per chi cerca un prodotto semplice, affidabile e intelligente. Il caricatore, prodotto da Wallbox, è nato con lo scopo di agevolare la ricarica in quei contesti dove è necessaria una soluzione versatile e compatibile con più veicoli elettrici, come un'azienda che desideri elettrificare il proprio parcheggio commerciale o una struttura ricettiva che voglia soddisfare le necessità dei propri clienti. Grazie alla giusta combinazione di caratteristiche sia hardware sia software, come: la presa integrata, il lettore di schede Rfid, l'elevato grado

di protezione (IP54 e IK10), una connettività Wi-Fi, Ethernet, 4G o Bluetooth costante e la compatibilità con OCPP, Copper SB è la soluzione flessibile e affidabile che si adatta perfettamente ai bisogni delle strutture ricettive.



GasGas con Lampo Group per elettrificare hotel, residence e resort



La collaborazione tra il Cpo GasGas e Lampo Group – società che si occupa della gestione di residence, resort, aparthotel, hotel e campeggi presso alcune delle più frequentate località balneari del Veneto come Bibione, Caorle, Porto Santa Margherita, Caorle Lido Altanea, Lido di Jesolo e Ca' di Valle (tutte in provincia di Venezia) – ha portato alla realizzazione di tre infrastrutture di ricarica presso le strutture ricettive della società: Pini Village a Lido Altanea – Viale dei Gabbiani, 21 (1 colonnina 2 x 22 kW); Hotel Maregolf a Lido Altanea – Viale dei Gabbiani, 26 (wall box da 22 kW) e presso il Summertime Family Resort a Bibione Lido del Sole – Via delle Nazioni, 7 (1 colonnina 2 x 22 kW). Inoltre, sempre a Caorle Lido Altanea, ha già in programma una nuova installazione presso l'Hotel Olympus. «L'idea di installare colonnine di ricarica presso le nostre strutture ricettive è nata dalla richiesta sempre crescente da parte dei nostri ospiti che hanno scelto l'auto elettrica per i loro spostamenti. Il progetto, a favore della mobilità sostenibile, è stato avviato l'anno scorso in concomitanza con il nostro 70° compleanno» ha spiegato Alberto Fiammengio, direttore agenzia Lampo Altanea. «Siamo partiti con i nostri due villaggi di punta presso Caorle e Bibione ma abbiamo già in programma di realizzare nuove installazioni. Proprio in questi giorni, infatti, stiamo chiudendo il bilancio di questi primi 12 mesi, che si è confermato assolutamente positivo e posso dire che ci sono tutti i presupposti per proseguire e replicare questa esperienza su larga scala presso le altre nostre strutture. Questo risultato è merito anche e soprattutto dell'approccio consulenziale tailor-made di GasGas, che ha consigliato la soluzione più adatta. La nostra offerta prevede anche grandi strutture ricettive capaci di accogliere centinaia di ospiti (ad esempio 260 circa presso Pini Village e 160 circa presso Summertime). La nostra esigenza era dunque differente rispetto a quella di un albergo dove il numero di persone che transitano è sicuramente inferiore, per questo motivo la proposta di GasGas di installare colonnine che si gestissero in autonomia è stata la chiave di volta del progetto. L'ospite, infatti, non deve necessariamente recarsi presso i nostri uffici ma può accedere al rifornimento in maniera del tutto autonoma scegliendo il momento più adatto per la ricarica della sua auto». Alessandro Vigilanti, Ceo e co-founder di GasGas racconta in merito al funzionamento della struttura: «Abbiamo lavorato a stretto contatto e in maniera complementare con i fornitori (elettricista e progettista) che già conoscevano bene le strutture ricettive e quindi sapevano come ottimizzare al meglio gli impianti. Sarebbe stato, infatti, poco vantaggioso per tutti non sfruttare questa opportunità, anzi siamo assolutamente aperti alle collaborazioni. GasGs si è occupata poi della colonnina e della sua configurazione». Riguardo ai progetti futuri Vigilanti aggiunge: «Proprio in questi giorni inizieranno i lavori presso lo zoo di Ravenna e Fiabilandia».

Ricarica in autostrada: come viaggiare in elettrico senza paura

UNO DEI MAGGIORI FRENI PER CHI STA PONDERANDO IL PASSAGGIO ALL'E-MOBILITY È ANCORA L'ANSIA DA RICARICA, OVVERO IL TIMORE DI "RIMANERE A SECCO", SOPRATTUTTO NELL'AFFRONTARE SPOSTAMENTI A LUNGA PERCORRENZA. LA SITUAZIONE NEGLI ULTIMI DUE ANNI È CAMBIATA RADICALMENTE: I CHARGING POINT SULLA RETE AUTOSTRADALE SONO CRESCIUTI DEL 373% E PIANIFICARE VIAGGI E VACANZE, CON QUALCHE PICCOLA ACCORTEZZA, ORA È MOLTO PIÙ SEMPLICE

DI FEDERICA MUSTO



Fino a qualche tempo fa l'infrastruttura di ricarica autostradale era pressoché assente e chi guidava un veicolo elettrico in Italia era costretto a uscire dall'autostrada per effettuare la ricarica e poi rientrarvi per continuare il viaggio. Ma nell'ultimo anno e mezzo le cose sono cambiate. L'infrastruttura pubblica è cresciuta a ritmi prima impensabili (+47,3%) con l'installazione di 13.316 punti di ricarica nei soli ultimi 12 mesi, di cui il 23% Hpc. Ed è aumentata anche quella autostradale (seppur in maniera ancora insufficiente secondo l'ultimo report di Motus-E), grazie a un incremento decisamente considerevole: se nel 2021, infatti, in autostrada risultavano solo 118 punti di ricarica, al 31 marzo 2023 i charging point autostradali erano saliti a 559 (e sono in continua crescita), ovvero con una media di 7,6 punti di ricarica ogni 100 km di rete autostradale, con una potenza che per l'83% è superiore a 150 kW. Ciò significa che l'Italia, fanalino di coda europeo della mobilità elettrica per molti anni, negli ultimi 24 mesi ha visto una forte ripresa, restando indietro nei numeri totali di infrastruttura non tanto per la mancanza di investimenti da parte dei Cpo ma

solo perché partita dopo rispetto agli altri Paesi. Un ritardo che, paradossalmente, le permette oggi di installare lo stato dell'arte per le infrastrutture di ricarica: sulle vie ad alto scorrimento come le autostrade vengono utilizzate colonnine con potenza di ricarica fino a 300-350 kW, garantendo così all'utente elettrico che sta compiendo un lungo viaggio pause brevi, intorno ai 15-20 minuti per un "rabbocco" - una ricarica funzionale al viaggio - dal 20 all'80% della capacità della batteria del veicolo. Inoltre, sempre dalle analisi pubblicate nel report di Motus-E, considerando il numero di veicoli full electric ancora limitato sulle strade del nostro Paese, l'Italia presenta uno dei rapporti tra punti di ricarica ogni 100 Bev circolanti più alto d'Europa: 21,5 punti di ricarica ogni 100 Bev circolanti (2,6 punti di ricarica in DC ogni 100 Bev) contro l'11,5 della Francia e l'8,2 della Germania. Nell'ultimo anno i punti di ricarica in autostrada in Italia sono più che quadruplicati e oltre l'83% di questi ha potenze superiori ai 150 kW. Cosa significa? Le autostrade sono le vie a scorrimento veloce che nel nostro Paese ricoprono circa 7.318 km (dati ART, Autorità per la regolazione dei trasporti) e che, essendo per lo più a proprietà privata e a pedaggio, vengono

scelte dagli utenti che necessitano di spostamenti rapidi. Di conseguenza l'infrastruttura di ricarica al servizio delle reti autostradali dovrà prevedere una potenza sufficiente (tra i 150 e 350 kW) a permettere soste brevi durante il viaggio, il più possibile in linea con le comuni soste di necessità nelle aree di servizio. Purtroppo, nonostante la normativa DAFI (2016) prevedesse che entro il 2020 vi fosse un'infrastruttura autostradale adeguata e la legge di bilancio 2021 chiedesse ai concessionari di installare le colonnine per conto proprio o affidare il servizio a terzi con delle gare, a oggi, non essendo previste conseguenze impattanti per chi non rispetta l'obbligo, i bandi di gara restano ancora tutti ancora da pubblicare.

La tecnica del biberonaggio

In primo luogo generalmente chi deve affrontare lunghi viaggi in autostrada - come possono essere le lunghe tratte fatte per lavoro o per turismo - sceglie un veicolo adatto ai lunghi viaggi, che sia sicuro e performante. Questo indipendentemente dal fatto che sia un veicolo elettrico o a combustione. Ciò significa che il veicolo scelto, quando elettrico, avrà in media una batteria capiente (tra i 60 e i 100 kWh) e una velocità di ricarica in DC adeguata, mediamente tra i 75 e i 200 kW. Durante la ricarica in DC la potenza non rimane costante per tutto il tempo, ma segue la cosiddetta curva di ricarica, che delinea il variare della potenza accettata dal BMS dell'auto (il Battery Management System, ovvero il "cervello" che gestisce i flussi di potenza in ingresso e in uscita dalla batteria del veicolo) durante la ricarica. La curva prevederà quindi una potenza più bassa a inizio carica, nel momento in cui l'auto è sotto il 15% della propria autonomia, poi un picco repentino di potenza nella fascia in cui la batteria passa dal 20 all'80% circa e infine un calo considerevole di potenza quando la batteria dell'auto si trova oltre l'80% della propria capacità. Questo perché il BMS dell'auto abbassa la potenza in ingresso quando la batteria è molto scarica o molto carica per salvaguardarne la salute nel tempo. Al netto del motivo per cui la curva di ricarica non è regolare, la cosa importante da tenere a mente durante un lungo viaggio è che per ottimizzare i tempi di sosta in autostrada la pratica migliore è seguire il metodo del cosiddetto "biberonaggio", ossia fermarsi quando l'auto è sotto il 30% ed evitare di ricaricare oltre l'80-90%, sfruttando così l'intervallo di curva in cui la potenza di ricarica rimane maggiore. Un'altra accortezza a cui ricorrere e che ormai sempre più veicoli prevedono tra le funzioni a disposizione, è il preriscaldamento della batteria in vista di una ricarica ad alta potenza. Alcuni veicoli, come Tesla, dispongono del preriscaldamento automatico della batteria nel momento in cui, secondo le indicazioni impostate sul navigatore di bordo, ci si sta avvicinando ad una destinazione

di ricarica ad alta potenza. Altri modelli invece ne permettono l'attivazione su richiesta. In ogni caso, il preriscaldamento della batteria fa sì che l'auto giunga alla stazione di ricarica HPC con la temperatura della batteria ottimale per raggiungere da subito la massima potenza.

Come organizzare l'itinerario

L'organizzazione preventiva di un itinerario di viaggio quando si guida un veicolo full electric è un modus operandi semplice e sicuro per evitare qual si voglia tipologia di inconveniente. È anche vero, tuttavia, che con l'aumentare del numero di stazioni di ricarica sulle strade e autostrade italiane, la necessità di un itinerario dettagliato prima di ogni viaggio sta un po' scemando, anche grazie all'ausilio dell'infotainment di bordo estremamente sofisticato dei veicoli Bev più recenti, che sono in grado oggi di organizzare le tappe di ricarica lungo il percorso definito semplicemente impostando sul navigatore dell'auto la propria destinazione. Entro fine 2023 saranno 100 le stazioni Free To X presenti sulle autostrade italiane, con una interdistanza media di 50 km: questo significa che le stazioni di ricarica saranno presenti in quasi tutti gli Autogrill autostradali, rendendo di fatto la capillarità del servizio equiparabile a quello delle stazioni per il rifornimento tradizionale. Al di fuori delle tratte di Autostrade per l'Italia, almeno fino a quando non saranno finalmente aperti i bandi di gara per l'installazione di infrastrutture a Cpo terzi rispetto ai gestori (e ai subappalti delle concessioni autostradali) delle tratte autostradali, è sempre consigliabile verificare la presenza di charging point (e la loro potenza) in autostrada

o nelle zone immediatamente limitrofe esterne ai caselli autostradali, dove sono spesso presenti numerosi operatori di ricarica con stazioni ad alta potenza pensate proprio per la ricarica durante i lunghi viaggi.

Per tale verifica sono molte le app a disposizione: dalle mappe presenti nella app del proprio Emps ad app terze come ABRP (A better route planner), con la quale è possibile anche selezionare la tipologia, marca e modello di veicolo in uso e applicare diversi filtri sulle modalità di ricarica predilette, per ottenere un itinerario specifico sulle proprie esigenze di viaggio.

Da sottolineare che le stazioni previste per i lunghi viaggi sono ad alta potenza, anche dette Hpc, che permettono ricariche brevi inferiori alla mezz'ora. Queste stazioni in DC prevedono l'utilizzo di un connettore CCS Combo 2, dunque per tutti quei veicoli più datati o con batterie ridotte che non montano questa standard si raccomanda sempre la verifica che nella stazione autostradale scelta sia disponibile anche una colonnina Multi-standard con connettori di Tipo 2.

Metodi di pagamento

Il metodo di pagamento più diffuso oggi resta quello tramite App (o Rfid card), anche perché molti Emps prevedono abbonamenti vantaggiosi che permettono di ridurre significativamente il costo della ricarica Hpc.

Alcune stazioni - in questo momento in Italia le infrastrutture di Ionity e qualche singolo caso di stazione Free To X (Linate e Brianza Nord per il momento) - prevedono anche la ricarica Plug & Charge, ossia un rifornimento energetico che

I CPO PIÙ DIFFUSI IN AUTOSTRADA

La presenza di stazioni di ricarica in autostrada oggi è prevalente nel nord e centro Italia, mentre il sud resta più scoperto, contando circa la metà di colonnine rispetto al nord Italia. L'operatore più presente, essendo proprietario delle tratte autostradali su cui installa, è Free To X, con 30 stazioni di ricarica attive nel Nord Italia, 20 nel Centro e 11 nel Sud Italia per un totale di circa 60 stazioni aperte al pubblico. Ionity è presente in Autostrada nel nord Italia con una stazione di ricarica in Val d'Aosta, 3 in Liguria e 2 in Toscana, Tesla con 4 Supercharger in Nord Italia. Tesla ha due supercharger sulla A7 (Dorno Est e Ovest) e due sulla Brebemi in entrambe le direzioni. Anche Ewiwa è da poco presente sulla A35, e Autostrade del Brennero ha installato alcune stazioni da 50 kW (ormai però obsolete) nelle aree di sosta della A22. Entro la fine di quest'anno tutto lo stivale coperto dalla rete di Autostrade per l'Italia vedrà una stazione di ricarica ogni 50 km, mentre per le regioni scoperte occorre attendere l'apertura dei bandi di gara per Cpo terzi, purtroppo congelati da mesi.

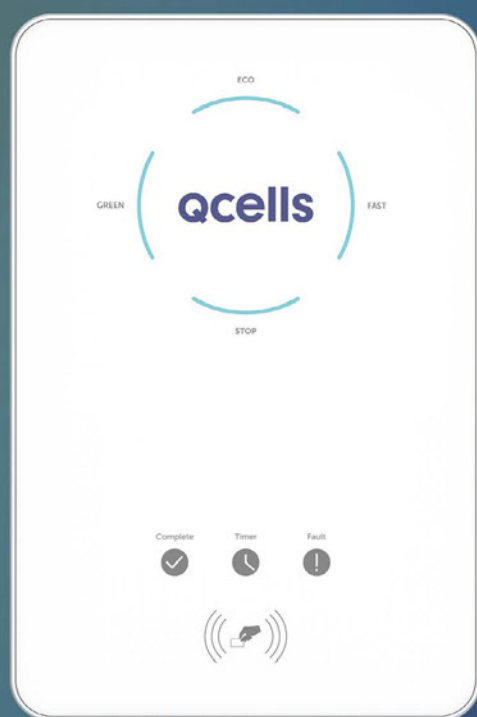


non prevede l'ausilio di alcuna app ma che viene avviata grazie a un protocollo di comunicazione (ISO15118) tra il veicolo e la colonnina, per cui l'auto viene riconosciuta e la stazione avvia la sessione di ricarica in automatico nel momento in cui il connettore viene connesso. In questo caso la tariffa dipenderà dall'abbonamento previsto dalla app proprietaria del veicolo. Infine, alcune stazioni prevedono la possibilità di pagamento diretto tramite carta di credito. Si tratta di una possibilità di pagamento rara in Italia e che non permette - a oggi - di usufruire di tariffe vantaggiose ma solo di pagare il kWh a tariffa piena, e per questo non solo è poco diffusa ma anche raramente scelta dagli utenti elettrici italiani.



Q.HOME EDRIVE A

La soluzione di ricarica intelligente per i veicoli elettrici



Un complemento perfetto con lo storage Q.HOME+ ESS HYB-G3
Configurazione in 5 minuti tramite l'applicazione per smartphone via WLAN.



Ricarica dalla potenza in eccesso
L'energia in eccesso dell'impianto FV può essere utilizzata in modo efficace.



Un unico impianto, un unico monitoraggio
Facile integrazione con la piattaforma di monitoraggio Q.HOME+ ESS e l'app Q.HOME+ ESS.



Tempo di ricarica programmato
Adatto per tariffe elettriche a tempo.



Tre diverse modalità di ricarica
Modalità Green, modalità Eco, modalità veloce; per tutte le applicazioni possibili.



Accesso remoto e impostazioni da qualsiasi luogo
Tieni sempre sotto controllo i tuoi sistemi e impostazioni, ovunque tu sia.

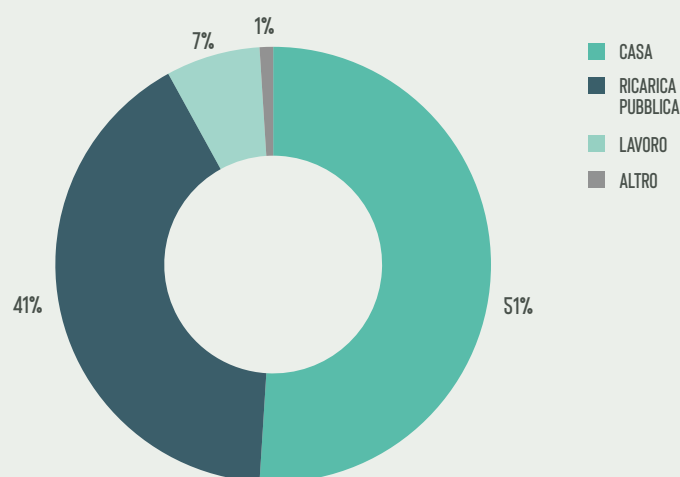


Tre diverse taglie di potenza in AC
7 kW monofase per applicazioni domestiche
11 kW e 22 kW trifase per applicazioni professionali

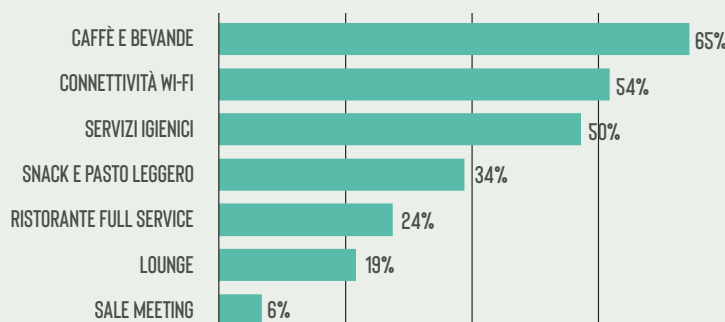
Tempi di ricarica e autonomia dei Bev frenano ancora l'elettrico

SECONDO IL RECENTE STUDIO GLOBAL AUTOMOTIVE CONSUMER STUDY 2023 REALIZZATO DA DELOITTE ANCHE LA SCARSA DIFFUSIONE DELLE COLONNINE RIENTRA TRA I PRINCIPALI DETERRENTI ALL'ACQUISTO DI UN'AUTO ELETTRICA. LA RICARICA DOMESTICA È UN'OPPORTUNITÀ DETERMINANTE PER IL 51% DEL CAMPIONE, MA SONO NUMEROSI (43%) COLORO CHE NON POSSONO MONTARE UNA WALL BOX A CASA

DOVE GLI UTENTI SI ASPETTANO DI RICARICARE IL PROPRIO BEV



PREFERENZE SUI SERVIZI OFFERTI IN PROSSIMITÀ DI UNA STAZIONE DI RICARICA



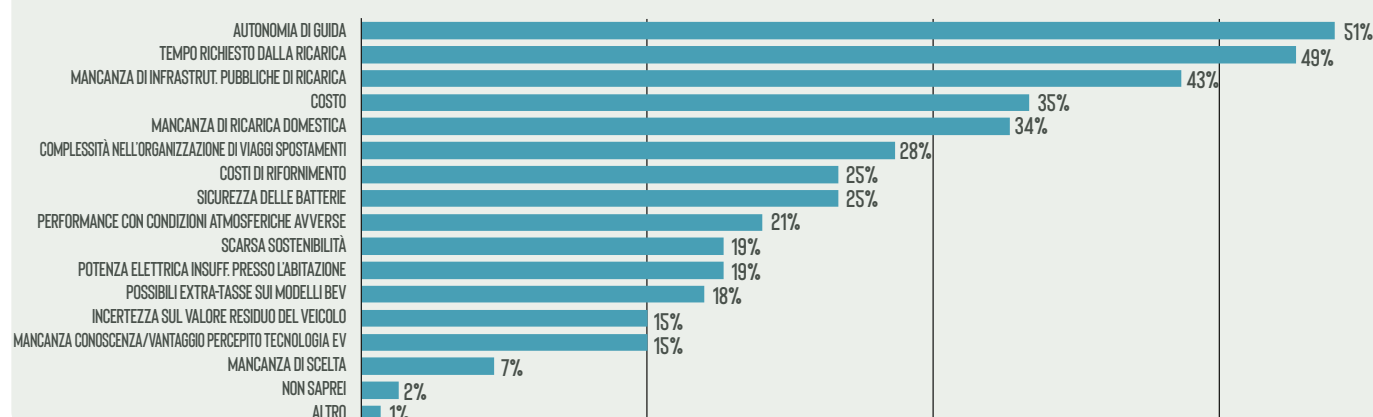
Autonomia del veicolo, tempi di ricarica e scarsa diffusione delle colonnine sono ancora tra i principali deterrenti all'acquisto di un veicolo elettrico secondo il survey Global Automotive Consumer Study 2023 realizzato da Deloitte. Più nel dettaglio, secondo il 51% degli intervistati, l'autonomia ancora troppo bassa dei veicoli è il principale disincentivo all'acquisto, seguita con un 49% dai tempi necessari per effettuare una ricarica completa, mentre per il 43% l'osta-

SECONDO IL SONDAGGIO CONDOTTO DA DELOITTE LA RICARICA DOMESTICA SI CONFERMA COME LA SOLUZIONE PREDILETTA DAL 51% DEL CAMPIONE. CONSIDERANDO SOLO COLORO CHE PREVEDONO DI AFFIDARSI UNICAMENTE ALLA RICARICA PUBBLICA, IL 43% NON PUÒ MONTARE UNA WALL BOX A CASA. QUESTA LIMITAZIONE È INOLTRE INDICATA DAL 34% DEGLI ITALIANI COME PRINCIPALE OSTACOLO ALL'ACQUISTO DI UN BEV

colo è rappresentato dalla scarsa presenza di colonnine sul territorio. A seguire, tra le prime cinque cause, il costo troppo alto delle vetture (35%) e la mancanza di una wall box domestica (34%). Altro dato interessante è che secondo il 53% degli intervistati l'autonomia di guida deve almeno superare i 400 km con un pieno di energia. Secondo il 33% del campione, un Bev dovrebbe superare i 500 km. Questi numeri evidenziano come i consumatori percepiscano l'utilizzo dell'auto elettrica non solo come mezzo urbano: la value proposition dei Bev deve tradursi sia in una maggiore convenienza economica nell'utilizzo quotidiano, sia in una risposta efficace al fabbisogno di mobilità sulle tratte a lunga percorrenza.

Come riporta la ricerca: "Questa duplice sfida richiama ancora una volta l'urgenza di potenziare in tempi rapidi l'infrastruttura di ricarica a livello nazionale, attraverso la creazione di una rete capillare di stazioni di rifornimento estesa fra le diverse regioni e direttrici stradali (incluse autostrade e tratte extra-urbane)".

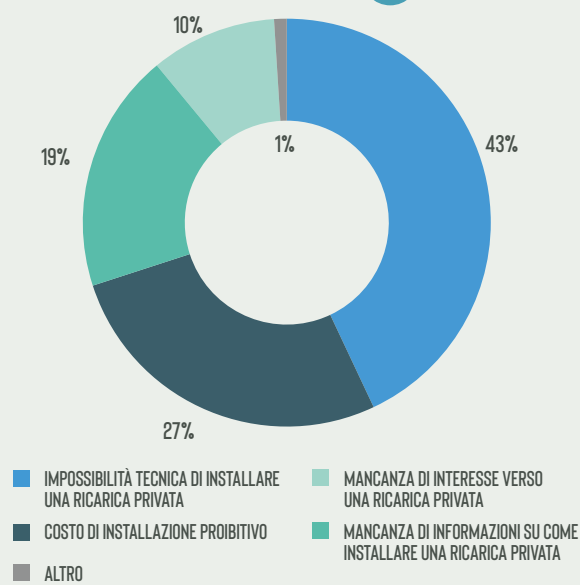
PRINCIPALI DETERRENTI AL PASSAGGIO IN ELETTRICO



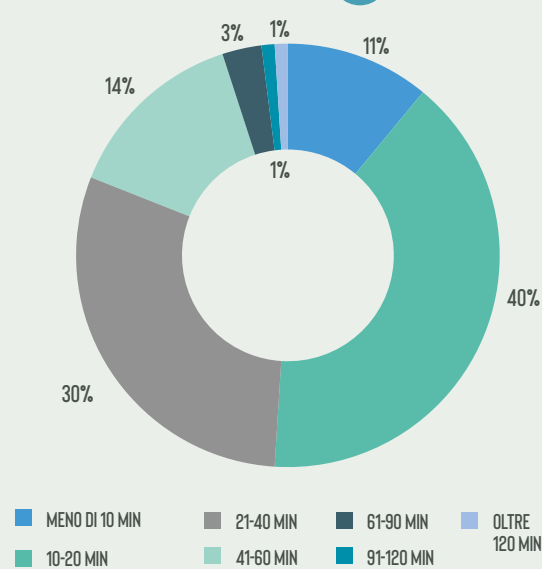
Ricarica domestica vs pubblica

La ricerca di Deloitte indaga anche sulle abitudini di ricarica dei consumatori, confermando l'importanza fondamentale di poter contare su di un ev-charger domestico: 6 intervistati su 10 prevedono di poter caricare il veicolo presso punti di ricarica privati, il 51% con ev charger installati presso la propria abitazione e il 7% presso le colonnine presenti sul luogo di lavoro, mentre il 41% del totale – una porzione comunque significativa – si aspetta di utilizzare prevalentemente punti di ricarica ad accesso pubblico o semi pubblico. Fatto 100 il totale di coloro che non prendono in considerazione l'opportunità di ricaricare tra le mura

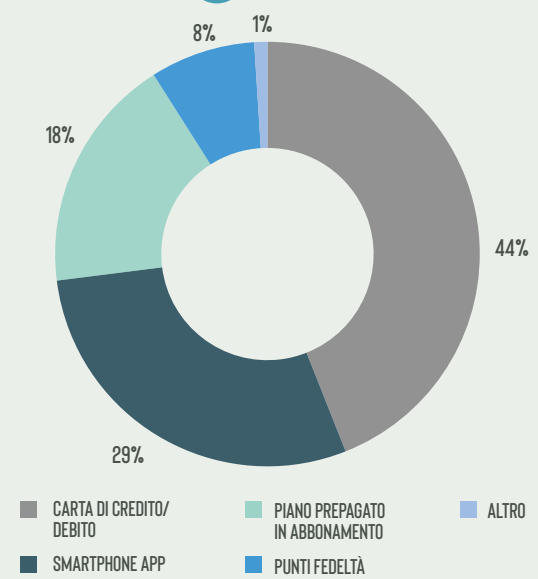
MOTIVAZIONI PER NON RICARICARE IL VEICOLO PRESSO LA PROPRIA ABITAZIONE



TEMPO DI ATTESA PREVISTO PER UNA RICARICA DA 0 ALL' 80% DI AUTONOMIA



MODALITÀ DI PAGAMENTO PREFERITE PER LA RICARICA



GLOBAL AUTOMOTIVE CONSUMER STUDY 2023

di casa, il 43% non ha la possibilità di installare una wall box, il 27% ritiene che il costo per installarla sia ancora troppo alto. Il 19% non ha a disposizione sufficienti informazioni per capire se può installare un ev-charger presso il proprio domicilio (molto probabilmente in ambito condominiale), mentre il 10% non valuta questa opportunità. Il dato italiano è in controtendenza rispetto a quanto riscontrato negli altri Paesi, dove la ricarica pubblica è considerata come scelta preponderante: negli Usa il 77% degli utenti la considera il metodo prevalente, in Germania il 75%, in Giappone il 72% del campione intervistato.

Tempi di attesa, strutture dove sostare e metodi di pagamento

Secondo il sondaggio di Deloitte il 40% degli italiani ritiene congrua un'attesa tra i 10 e i 20 minuti per una ricarica da zero all'80%, il 30% afferma di poter aspettare tra i 21 e i 40 minuti. La pazienza "cala" poi drasticamente: solo il 14% ritiene giusta un'attesa tra i 41 e i 60 minuti, mentre l'11% vorrebbe poter fare il pieno in meno di 10 minuti. Nei tempi di attesa per la ricarica secondo il 65% del campione - un dato che i Cpo impegnati a realizzare stazioni premium dovrebbero tenere in considerazione - ritiene fondamentale poter contare su di un servizio bar con caffè e bevande.

Per il 54% è importante poter fare affidamento sulla connettività wi-fi. Il 50% chiede la presenza di servizi igienici, mentre il 34% vorrebbe a disposizione snack e pasti leggeri. Solo il 24% ritiene un plus determinante la presenza di ristoranti full service, il 19% aree lounge e solamente il 6% la presenza di sale private per meeting.

Relativamente invece alle modalità di pagamento, il 44% indica la carta di credito come modalità preferita: un sistema sempre più presente sulla maggior parte delle colonnine, soprattutto ad alta potenza.

Al secondo posto (29%) il sondaggio indica tra i metodi di pagamento preferiti l'app per smartphone, mentre al terzo (18%) i piani prepagati in abbonamento (per i quali può essere ad esempio utilizzata una card Rfid).



**POWER
DRIVE**
EUROPE



**JUNE
14-16
2023**

MESSE MÜNCHEN

International Exhibition for Charging Infrastructure and E-Mobility

- **Charging the future of mobility:**
Markets, business models and trends
- **Experience innovations:**
Smart charging systems, e-vehicles and mobility services
- **Knowledge2Go:**
Conference, exhibition forum, guided tours and much more
- **Industry meeting point:**
Meet 85,000+ energy & mobility experts and 1,600 exhibitors at four parallel exhibitions

www.powertodrive.de

Part of
THEsmarter
EUROPE

GasGas supporta la transizione elettrica a Mondovì (Cuneo)

IL CPO HA ATTIVATO 9 STAZIONI DI RICARICA ALL'INTERNO DEL COMUNE, PER UN TOTALE DI 18 CHARGING POINT IN AC UBICATI IN ALTRETTANTE ZONE STRATEGICHE DEL PAESE PER ASSICURARE UNA RETE CAPILLARE CON INFRASTRUTTURE IN GRADO DI GARANTIRE UN'ESPERIENZA USER FRIENDLY

GasGas ha attivato un'infrastruttura di ricarica presso il Comune di Mondovì, in provincia di Cuneo. Il piano, la cui cantierizzazione era iniziata nel novembre dello scorso anno, ha previsto l'installazione di 9 colonnine di ricarica in AC per veicoli elettrici in alcune delle zone più frequentate del paese. Ogni colonnina, con doppio stallo dedicato, è equipaggiata con due charging point con potenza fino a 22 kW. Le stazioni di ricarica sono situate presso piazza Montegale, piazza Carlo Ferrero, piazza Santa Maria Maggiore, piazzale delle Armi, in via Sant'Anna, in via Roma, presso la piscina comunale di via Europa, in via San Rocchetto e presso il supermercato Despar di Castagnito (CN). Il Cpo ha optato per una soluzione di ricarica quick in AC in modo da minimizzare l'incidenza delle stazioni sulla rete elettrica e poter contare su un'installazione più snella, senza la necessità di ricorrere a cabine di media potenza. Una delle priorità nella strategia di GasGas, la stessa con cui il Cpo ha approcciato anche l'infrastruttura di Mondovì, è uno studio attento e scrupoloso nella scelta dei siti presso cui posizionare le colonnine, analizzando anche il fabbisogno e il tipo di fruizione in una determinata area del Comune. «Ci capita, lavorando con le Amministrazioni comunali, di dover fare chiarezza innanzitutto su come funziona la mobilità elettrica e quali sono le soluzioni migliori a seconda dei vari spazi» ha commentato Alessandro Vigilanti, Ceo di GasGas. «Spesso infatti ci chiedono stazioni di ricarica rapida in DC in parcheggi situati in centro città che sappiamo per esperienza non essere la

scelta ottimale visto che, generalmente, in questi casi si lascia l'auto per svolgere diverse commissioni: se la ricarica avvenisse in 10 minuti l'utente sarebbe costretto a tornare subito al veicolo al termine del rifornimento per spostarlo e liberare lo stallo dovendo cambiare parcheggio». Priorità di GasGas è inoltre quella di realizzare una rete che tenga conto anche dei migliori POI (Point of interest) nelle vicinanze delle colonnine, in modo da garantire agli e-driver la presenza di servizi utili per ottimizzare l'attesa durante la ricarica del veicolo. «I grandi operatori mirano a massimizzare il numero di nuovi punti di ricarica senza badare troppo a dove e come vengono installati, in zone dove spesso non ci sono centri di interesse o attività di alcun tipo e dove normalmente nessuno andrebbe a parcheggiare il veicolo in attesa della ricarica» prosegue Vigilanti. «Al contrario, noi puntiamo a installare punti di ricarica dove ha più senso averli, ad esempio presso un'attività commerciale, un ristorante, un hotel, una struttura ricettiva con un parcheggio a disposizione». Anche in questi casi GasGas offre un supporto strategico nella scelta dell'infrastruttura più adatta. «Se si parcheggia dove l'auto starà ferma anche per un'ora o più come nei pressi di un ristorante» aggiunge Vigilanti «non ha senso una stazione rapida che impiega pochi minuti e costa di più». A oggi la rete di GasGas conta un portafoglio di oltre 600 charging point, di cui ne sono stati installati oltre 200 in più di 15 regioni italiane. Le colonnine di GasGas sono inoltre interoperabili con i principali Emsp italiani ed europei, oltre che compatibili con i più diffusi sistemi di pagamento. Altro fattore impor-



«GasGas punta a installare punti di ricarica dove ha più senso averli, ad esempio presso un'attività commerciale, un ristorante, un hotel oppure una struttura ricettiva con un parcheggio a disposizione»

Alessandro Vigilanti, Ceo di GasGas



VIA SANT'ANNA

tante è l'utilizzo esclusivo di energia proveniente da fonti rinnovabili. La rete di ricarica GasGas, oltre a essere facilmente riconoscibile, è stata implementata con l'obiettivo di garantire colonnine sempre funzionanti e assicurare agli utenti un servizio di alta qualità e un'esperienza di ricarica semplice e intuitiva. Tutti questi requisiti fanno del Cpo un punto di riferimento affidabile per le PA intenzionate a realizzare un'infrastruttura ad accesso pubblico nei propri Comuni: l'azienda propone infatti un approccio proattivo e strategico per un progetto chiavi in mano con tempi certi di realizzazione e messa in opera. Inoltre, a livello progettuale, GasGas propone soluzioni modulari, prevedendo la possibilità di aumentare i punti di ricarica presenti sul territorio per assecondare l'eventuale aumento della domanda e del traffico di utenti che si muovono in elettrico.



PIAZZA MONTEREGALE

L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

Progetto: GasGas

Ev charger utilizzati:

9 colonnine in AC da 22 kW
con doppio caricatore

Punti di ricarica disponibili: 18



VIA ROMA



VIA SAN ROCCHETTO



VIA EUROPA

Cpo ed Emssp: 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



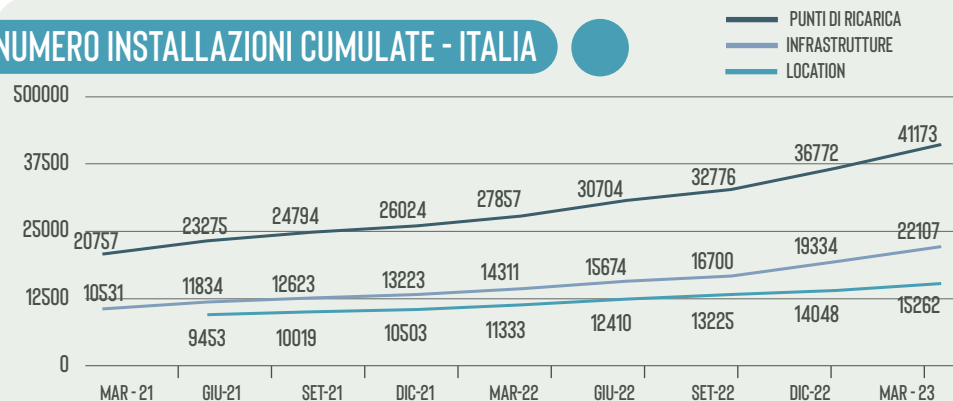
NB: LA MAPPATURA DEI CHARGING POINT VIENE REALIZZATA UTILIZZANDO I PORTALI E LE APPLICAZIONI DI GEOLOCALIZZAZIONE DEI RISPETTIVI OPERATORI. OVE NON DISPONIBILI VIENE IMPIEGATO IL FILTRO DELL'APP MYNEXTMOVE. RILEVAZIONI AGGIORNATE AL 6 APRILE 2023

Ricarica pubblica: come crescono le installazioni

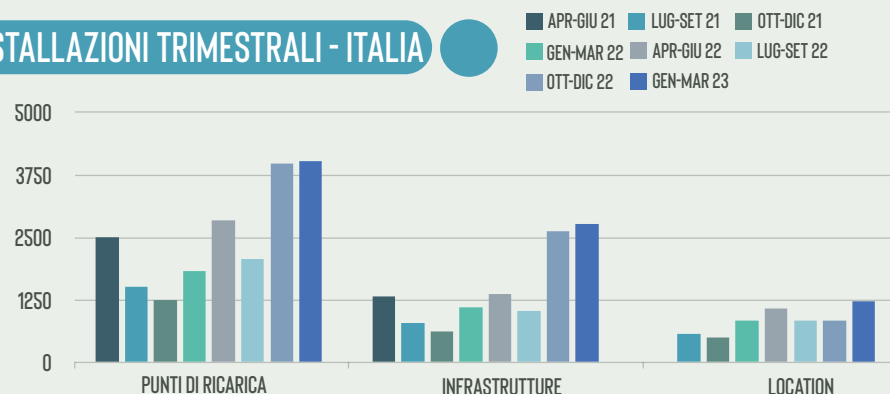
UN QUADRO AGGIORNATO DEI PUNTI DI RICARICA AD ACCESSO PUBBLICO E DEI TREND DI CRESCITA DELLA RETE - CHARGING POINT, LOCATION E INFRASTRUTTURE - NEL NOSTRO PAESE

*ELABORAZIONI DI E-RICARICA SU DATI MOTUS-E (MARZO 2023)

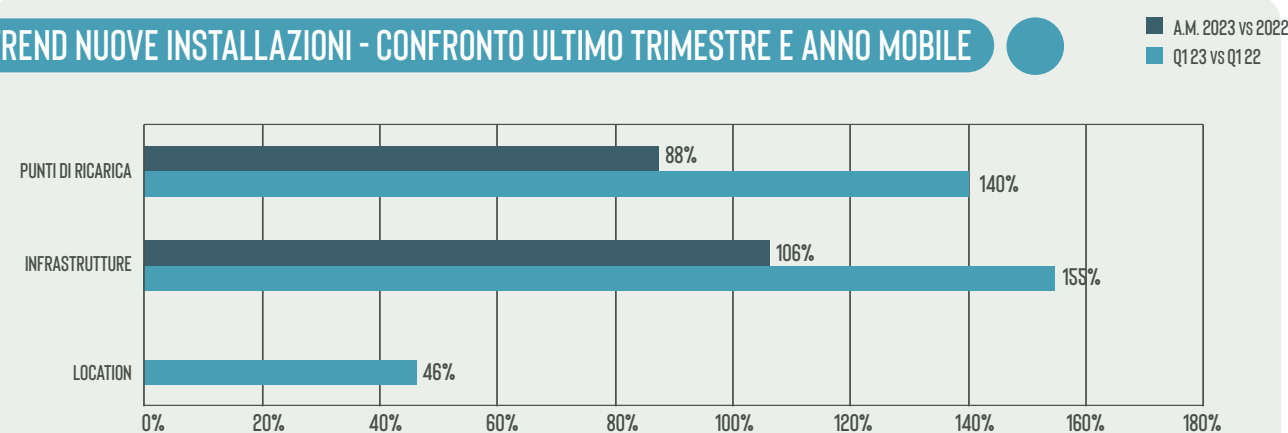
NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE - ITALIA



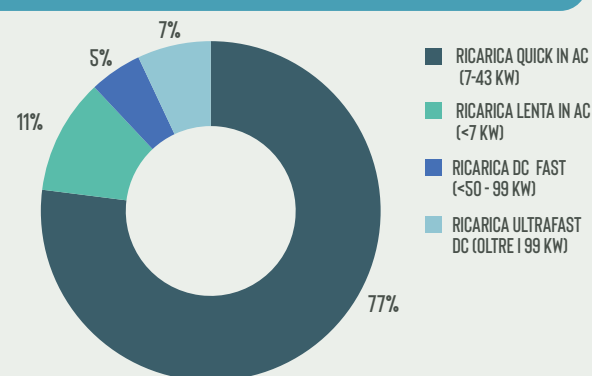
INSTALLAZIONI TRIMESTRALI - ITALIA



TREND NUOVE INSTALLAZIONI - CONFRONTO ULTIMO TRIMESTRE E ANNO MOBILE



PUNTI RICARICA PUBBLICI SEGMENTATI PER POTENZA



#COMUNICAZIONE AZIENDALE

CIRCONTROL: INTEROPERABILITÀ, UN FATTORE CHIAVE PER UN SERVIZIO DI RICARICA AFFIDABILE

Una delle principali preoccupazioni per gli e-driver non è solo poter ricaricare il proprio veicolo in maniera facile e intuitiva, ma anche avere garanzia che durante il rifornimento energetico tutto funzioni correttamente. Ecco perché l'interoperabilità caricatore-veicolo è uno dei fattori più importanti da considerare nella scelta della stazione di ricarica da installare a casa, in azienda o in altri luoghi: se un veicolo non è in grado di abbinarsi a un caricatore specifico, questo problema può diventare un grosso ostacolo. Offrire un'ottima un'esperienza di ricarica sull'utente è un fattore chiave non solo per mantenere alto il grado di soddisfazione degli e-driver, ma anche per fidelizzarli alla ricarica presso una loca-

tion specifica. Pertanto, garantire che le sessioni di ricarica siano ottimali indipendentemente dal modello del veicolo e dalle condizioni di ricarica è fondamentale per offrire un servizio di successo. Per questo motivo, Circontrol ha già testato i suoi caricabatterie per veicoli elettrici con oltre 70 modelli di 40 produttori differenti - incluse automobili, autobus e camion - nel suo laboratorio a Viladecavalls (Barcellona) o presso le strutture dei produttori. L'intera gamma di soluzioni di ricarica intelligente di Circontrol - dagli ev-charger domestici alle colonnine fast in autostrada, compresa la ricarica dei veicoli pesanti - è legata a questi severi test di interoperabilità, garantendo la piena compatibilità con quasi tutti i modelli di veicoli sul mercato. Inoltre, quando si sceglie un ev-charger, è necessario considerare anche il luogo in cui viene installato in relazione all'ambiente circostante per garantire prestazioni ottimali. Ad esempio, in caso di freddo o caldo estremo, l'autonomia delle batterie può variare e l'efficienza della sessione di ricarica può essere compromessa. Per questo, durante il processo di sviluppo di ogni dispositivo, Circontrol lo testa nella sua camera climatica dove vengono riprodotte condizioni estreme di freddo, caldo e umidità per garantire il perfetto funzionamento nelle condizioni meno favorevoli. Tutti questi test servono a garantire un'esperienza



soddisfacente per i conducenti, indipendentemente dal veicolo specifico di ciascun utente e dalle specifiche condizioni in cui avviene la ricarica. Questa esperienza si riflette anche nella progettazione di tutte le nostre soluzioni, concepite per essere il più possibile pratiche, affidabili e robuste, oltre che in grado di adattarsi alle diverse esigenze dell'ambiente in cui operano, per contribuire a una ricarica comoda e user friendly. Se vuoi saperne di più, dai un'occhiata al nostro sito web all'indirizzo www.circontrol.com.



Rifornimento energetico: i metodi di pagamento

LE COLONNINE E LE WALL BOX AD ACCESSO PUBBLICO E SEMI PUBBLICO PREVEDONO DIVERSE TIPOLOGIE DI PAGAMENTO PER LA RICARICA. CONOSCERNE LE CARATTERISTICHE È IMPORTANTE PER SCEGLIERE IL PRODOTTO PIÙ ADATTO DA INSTALLARE PRESSO UNA DETERMINATA LOCATION

dispositivi dedicati alla ricarica ad accesso pubblico o semi-pubblico, grazie anche a uno sviluppo tecnologico particolarmente veloce del settore, sono in grado di prevedere molteplici modalità di pagamento per rendere l'esperienza di rifornimento energetico sempre più user friendly. Uno degli strumenti più diffusi per il pagamento delle ricariche, supportato dalle colonnine e ormai anche dalla maggior parte delle wall box in commercio, è tramite Rfid Card: un tag che,

accostato al dispositivo, identifica l'utente e attiva la ricarica. In realtà, anche se viene comunemente definita card, il supporto magnetico che dialoga in radio-frequenza con la stazione può essere personalizzato e assumere varie forme. Questa tipologia di pagamento viene utilizzata ad esempio presso i condomini con punti di ricarica condivisi, negli hotel che includono la ricarica come servizio, per le flotte aziendali presso gli-ev charger installati sul posto di lavoro e a casa del dipendente, ma anche presso le colonnine ad accesso pubblico, attraverso card interoperabili che consentono di rifornire presso Cpo differenti. Anche lo smartphone è uno strumento utilizzato di frequente. Utilizzando questo device è possibile pagare la ricarica inquadrando il QR Code presente sulla colonnina utilizzando l'apposita app della piattaforma selezionata. Anche le app dei Cpo più diffusi consentono di pagare la ricarica via smartphone, collegando il proprio ID alla carta di credito attraverso le impostazioni del software. Oltre a questo metodo, alcune app dedicate alla ricarica consentono di creare

un wallet (ovvero un portafoglio) prepagato da cui viene scalato il costo della ricarica: una soluzione comoda se il collegamento con il proprio istituto di credito attraverso altre app risulta troppo lento o difficile da gestire. Cresce invece il numero di Cpo pronti a implementare presso le proprie colonnine pubbliche il pagamento della ricarica tramite pos, abilitando quindi l'utilizzo delle comuni carte di credito/debito e bancomat. Una soluzione da non sottovalutare in casi di emergenza, ovvero quando lo smartphone è guasto oppure dove non c'è copertura. Infine altro sistema di pagamento sempre più diffuso e senza dubbio tra i più comodi e semplici da utilizzare è il Plug & Charge: in questo caso basta collegare l'auto alla colonnina per effettuare la ricarica: la stazione riconosce automaticamente il veicolo che, previa registrazione delle credenziali, effettua la transazione in automatico senza bisogno di app, carte o altri strumenti. Al momento però sono ancora poco diffusi sia i punti di ricarica sia le auto che supportano questa tecnologia.



L'ABC DELLA RICARICA

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

Afir: acronimo di Alternative Fuels Infrastructure Regulation, è l'insieme di normative volte ad assicurare che la transizione elettrica venga supportata adeguatamente dalle infrastrutture.

Beckend: applicazione basata su server per gestire vari aspetti della ricarica, dallo stato dell'infrastruttura alla registrazione degli utenti.

Bev (Battery Electric Vehicle): veicolo a trazione totalmente elettrica.

BMS (Battery management system): sistema elettronico che controlla e preserva lo stato di salute della batteria del veicolo.

Carica bidirezionale: è il processo grazie al quale l'energia contenuta nella batteria del veicolo può essere utilizzata.

CCS (Combined Charging System) è lo standard di connettore che consente alla vettura di utilizzare per la ricarica sia la corrente in AC sia in DC.

CDC (Controllo dinamico del carico): funzione presente all'interno dei caricatori in grado di impostare la potenza in base all'energia disponibile al contatore.

CHAdemo: standard di connettore per la ricarica in DC utilizzato principalmente da marchi asiatici.

Control Box: dispositivo a bordo di un'auto elettrica che regola l'intensità della corrente in ingresso alla batteria.

Cpms: Charge Point Management System, è il sistema informatico per gestire, contabilizzare e ottimizzare il processo di ricarica.

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.

Dno (Distribution network operator): società che si occupa di distribuire l'energia.

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 100 kW).

Ibrido Plug-In: veicolo endotermico con presa per alimentare il motore elettrico supplementare.

Interoperabilità: termine utilizzato per indicare stazioni di ricarica accessibili attraverso diversi Emsp.

ISO 15118: è lo standard internazionale di comunicazione tra veicolo elettrico e stazione di ricarica.

MID (Measuring Instrument Directive): è la linea guida europea che specifica i requisiti degli strumenti di misura. Ad esempio, una wall box abilitata a rendicontare il consumo energetico deve utilizzare un contatore certificato.

OCPP (Open charge point protocol): è lo standard di comunicazione per interfacciare il punto di ricarica e il programma di backend utilizzato per gestirlo.

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.

PWM (Pulse Width Modulation): dispositivo di sicurezza anti surriscaldamento utilizzato per la ricarica in Modo 2.

REX (Range Extended EV): veicolo a motore full electric che utilizza un serbatoio a combustibile fossile per generare corrente e aumentare la propria autonomia.

Rno (Roaming Network Operator): società che lavora affinché venga garantito lo scambio di dati tra Cpo e Emsp, in modo da rendere una stazione di ricarica interoperabile con diverse piattaforme (app) compatibili.

Rfid card: carte magnetiche per effettuare ricariche previa autenticazione.

SEM (Smart Energy Management): soluzione che consente di ottimizzare la ricarica e i consumi in base alla potenza disponibile

SoC (State of Charge) è il valore di energia residua presente nella batteria dell'auto.

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.

E CHARGE

2023

BOLOGNA
EXHIBITION
CENTRE
ITALY

16-17
NOVEMBER
2023

EV CHARGING INDUSTRY EXHIBITION & CONFERENCE

TECHNOLOGIES | INFRASTRUCTURE | SERVICES

GOLD
SPONSOR

bticino

WORKSHOP
HALL
SPONSOR

CO-LOCATED WITH
FORTRONIC
ELECTRONICS FORUM

**FUTUR
MOTIVE**
EXPO & TALKS
by autopromotec

ORGANIZED BY



IN COLLABORATION WITH



**PHOENIX
CONTACT**
INSPIRING INNOVATIONS

WWW.E-CHARGE.SHOW

WE DESIGN OUR STATION TO SUIT CUSTOMER NEEDS



5/10 min.

short stop (e.g. coffee / bar)
ATLANTE POC **300kW**



30/60 min.

medium stop (e.g. supermarket / shop)
ATLANTE POC **150kW**



+60

long stop (e.g. restaurant / shopping mall)
ATLANTE POC **60kW**

QUALITY OF SERVICE IS THE KEY



FLEXIBLE

We offer a flexible and collaborative approach to our partner



TECH NATIVE

We put our tech expertise at your disposal for your hustle - free journey



AVAILABLE

We guarantee real-time monitoring and assistance



RELIABLE

We take care of every point of charge assuring the best service for EV drivers

STATION DESIGN: MADE BY BERTONE DESIGN, THE MOST ICONIC ITALIAN DESIGN AGENCY



SOLAR CANOPY

To produce 100% clean energy onsite



ENERGY STORAGE

To provide maximum charging power and optimized use of renewable energy



VEHICLE-GRID- INTEGRATION

To use EVs as a distributed energy resource balances the electric grid and reduce charging costs



CUTTING-EDGE FASTCHARGERS

We ensure only the best technology to give the perfect fast charger experience



**DISCOVER
MORE**

BERTONE DESIGN
MILANO