

E RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

SCARICA NORME,
CATALOGHI E
DOCUMENTI
CON IL QR CODE



PRIMO PIANO

A PAGINA 26

Così le utility puntano sulla mobilità elettrica

Dalla proposta commerciale alle diverse soluzioni tecnologiche: ecco le strategie con cui alcuni dei principali player presenti in Italia stanno investendo sul business dell'ev-charging

MERCATO

A PAGINA 18

Prodotti e soluzioni ad hoc per le flotte

Per cavalcare con successo questo segmento in rapida crescita servono un approccio sartoriale al cliente e una stretta sinergia tra installatore e fornitore con progetti modulari in grado anche di prevedere successive espansioni



COVER STORY

Focus su capillarità e servizio

Intervista ad Annamaria Borrega, Chief financial officer di Ewiva

INSTALLAZIONI

R-ev accelera la transizione elettrica a Mercogliano (Avellino)

ATTUALITÀ

I pro e i contro nell'impiego delle batterie al sodio

FOCUS

Ricarica in autostrada: i Cpo, lo stato della rete e le criticità



Redazione: Via Martiri della Libertà 28 - 20833, Giussano (MB) - Tel. 0362/532160 - redazione@e-ricarica.it - www.e-ricarica.it - Stampa: Ingraph - Seregno (MI) - Registrazione al Tribunale di Monza n. 20 del 14 settembre 2021. Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale - 70% - L.O. n. 111 del 1973 in vigore dal 1985. In caso di mancato recapito inviare all'ufficio postale di Roserio per la restituzione al mittente che si impegna a pagare la tariffa.



KEY
THE
ENERGY
TRANSITION
EXPO

DRIVING THE ENERGY TRANSITION.

#CLIMATEFRIENDS

**28 FEBBRAIO
01 MARZO
2024**



**RIMINI
EXPO CENTRE
ITALIA**



organized by



in collaboration with



madeitaly.gov.it

part of



GET A QUOTE





Dove si vince la sfida tra Cpo

LUE ha sbloccato 277 milioni di euro con cui verranno finanziati 26 progetti volti a realizzare infrastrutture di ricarica in 12 Paesi membri, inclusa l'Italia. Tra le quattro proposte che includono anche la nostra penisola, quella che ha ricevuto l'incentivo più importante è stata avanzata da Tesla, che potrà investire più di 133 milioni di euro, seguita da Atlante (49,9 milioni), Italiana Petroli (29 milioni) ed Enel X Way (14,8 milioni). Premesso che lo sblocco dei fondi è di per sé un segnale positivo, il fatto che sia un player dell'automotive (oltretutto il più venduto tra i Bev in Italia), e non un Cpo "puro", a esserne il beneficiario principale fa riflettere. Non solo l'allargamento della rete di ricarica Tesla già influisce, e lo farà sempre di più in futuro, sul mercato automotive – spesso il network Supercharger è al primo posto tra i motivi che spingono un utente a optare per il marchio di Elon Musk – ma la presenza sempre più massiccia anche sul territorio europeo (Italia inclusa) lo rende a tutti gli effetti uno dei principali competitor per i Cpo presenti nel nostro Paese. Inoltre continua ad aumentare il numero dei player che operano in Italia: tra le new entry più recenti c'è quella di Fastned, colosso olandese impegnato nella realizzazione di stazioni Hpc che a breve attiverà la prima infrastruttura sulla A4, impiegando colonnine da ben 400 kW di potenza. Oltretutto all'appello in Italia mancano ancora le oil company che, di fatto, non si sono ancora strutturate per dare il via alla riconversione delle stazioni affiancando alle pompe di benzina le proprie colonnine di ricarica. Inoltre nella transizione elettrica del Paese giocheranno un ruolo di primaria importanza anche le utility – come rac-



contato nel dettaglio nell'approfondimento che trovate a pag. 26 – sempre più presenti nel business dell'ev-charging con prodotti, soluzioni e pacchetti ad hoc dedicati anche alla ricarica pubblica. Quella tra i Cpo, insomma, si prospetta una competizione sempre più accesa e serrata, che si giocherà in primis sul piano dei servizi e della tecnologia, come emerge anche dall'intervista di copertina dedicata questo mese a Ewiva, in cui si sottolinea l'importanza di garantire un'esperienza di ricarica sempre più user friendly grazie a soluzioni come il Plug&Charge e alla compatibilità con i più diffusi metodi di pagamento. Ma non solo: fondamentale sarà anche la capacità di scegliere e di aggiudicarsi le location più strategiche per assicurare alla stazione di ricarica un traffico sufficiente a rendere profittevole l'investimento: un processo complesso e determinato da numerosi

OLTRE ALLA FACILITÀ DI UTILIZZO, L'AFFIDABILITÀ DEL NETWORK È TRA GLI ASPETTI PIÙ IMPORTANTI DA CONSIDERARE PER FIDELIZZARE LA PROPRIA CLIENTELA

fattori, tant'è che Amazon ha addirittura messo a punto una nuova piattaforma, denominata Chalet (Charging Location for Electric Trucks) per supportare gli operatori della logistica impegnati nel decifrare quali potrebbero essere i luoghi ideali per posizionare una colonnina. Ultimo, ma non meno importante, il tema dell'affidabilità: la scelta di fornitori hardware in grado di garantire un alto livello qualitativo e un'installazione delle infrastrutture impeccabile per assicurare un network perfettamente funzionante nel lungo periodo sarà uno dei punti imprescindibili per fidelizzare i clienti e garantire la crescita del proprio business.

La Redazione



Quella tra i Cpo si prospetta una competizione sempre più accesa e serrata, che si giocherà in primis sul piano dei servizi e della tecnologia. Ma non solo: fondamentale sarà anche la capacità di aggiudicarsi le location più strategiche per assicurare alla stazione un traffico sufficiente a rendere profittevole l'investimento

SOMMARIO



COVER STORY

**1.200 charging point
entro fine anno**

A PAGINA 12



PRIMO PIANO

**Utility: strategie, prodotti
e sviluppi futuri per la
mobilità elettrica**

A PAGINA 26



MERCATO

**Ricarica flotte aziendali:
prodotti e soluzioni per
infrastrutture ad hoc**

A PAGINA 18



News	pag. 5
Focus	pag. 15
C'è ancora "tanta autostrada" da fare	
Attualità	pag. 30
Batterie al sodio: pro e contro	
Installazione del mese	pag. 32
R-ev accelera la transizione elettrica a Mercogliano (AV)	
Dati e statistiche	pag. 34
Ecco come cambiano le abitudini degli e-driver europei	
Eventi	pag. 36
La nuova edizione di K.EY si prospetta da record	
Numeri e Trend	pag. 37

N. 10 - OTTOBRE 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. 10 -
Ottobre 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 15 settembre 2023**

**EDITORIALE
FARLASTRADA**

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

Impaginazione grafica:
Ivan Iannacci, Marcella Sambruni

Responsabile dati:
Marco Arosio





MENNEKES: IL 19 OTTOBRE UN WEBINAR DEDICATO ALLA RICARICA PER FLOTTE AZIENDALI

Giovedì 19 ottobre, Mennekes organizzerà un webinar gratuito dedicato alle soluzioni di ricarica per le flotte aziendali. L'incontro, della durata di 1 ora, fa parte di un ciclo di 5 appuntamenti che, nell'arco del 2023, l'azienda ha dedicato alla propria offerta di prodotti per la mobilità elettrica declinata in vari contesti, con l'obiettivo di contribuire a un mondo più sostenibile e al risparmio economico nella vita quotidiana. Nel corso dell'appuntamento del 19 ottobre, Mennekes focalizzerà l'attenzione sulle soluzioni e-mobility pensate per la gestione delle flotte aziendali e studiate per

rispondere alle necessità dei Fleet Manager, figure professionali sempre più diffuse e sempre più centrali per gestire la mobilità aziendale.

SPAZIO INTERATTIVO



INQUADRA IL QR CODE PER ISCRIVERTI AL WEBINAR

POWY: GIANFILIPPO MANCINI NUOVO MEMBRO DEL CDA



Powy ha annunciato l'ingresso di Gianfilippo Mancini, precedentemente Ceo di Sorgenia, nel proprio Consiglio d'amministrazione. Con un'esperienza ventennale nel campo dell'energia, Mancini è stato nominato membro del Cda dai due fondatori del Cpo, Andrea Brentan e Federico Fea, rispettivamente presidente e Ceo di Powy (di cui Swiss Life Asset Managers ha acquisito le quote di maggioranza), con i quali Mancini aveva già collaborato all'interno del Gruppo Enel. Mancini infatti ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità nel Gruppo Enel dal 1997 al 2014, per poi approdare come amministratore delegato in Sorgenia, carica che ha ricoperto in questi ultimi otto anni.

NEWS

AD AGOSTO IMMATRICOLATE PIÙ DI 4MILA AUTO ELETTRICHE, +77,8% RISPETTO AL 2022 (DATI MOTUS-E)

Secondo il report mensile realizzato da Motus-E, le auto elettriche vendute in Italia durante lo scorso mese di agosto sono state 4.054 unità, in crescita del 77,8% rispetto alle 2.280 unità vendute nello stesso periodo dell'anno precedente. Considerando invece i primi 8 mesi del 2023, i Bev immatricolati sono stati più di 40,8mila, contro i 30,6mila registrati nello stesso periodo del 2022 (+33,2%). Ad agosto la quota di mercato

dei veicoli full electric nel nostro Paese ha raggiunto il 5,07% (era il 3,18% nello stesso periodo dello scorso anno). Il veicolo elettrico più venduto in Italia a oggi è risultato la Tesla Model Y con 6.158 immatricolazioni, seguito dalla Tesla Model 3 con 4.501 e dalla Fiat 500E con 3.214. Nei primi 8 mesi del 2023 il maggior numero di Bev è stato immatricolato in Lombardia (7.699), seguita dal Trentino alto-Adige (7.312) e dal Lazio (4.781).

Sei un installatore fotovoltaico o termoidraulico?

Apri uno Store E.ON nella tua città

Scopri i vantaggi di diventare Partner di E.ON:

- Offerte esclusive per le soluzioni come il Conto Termico e la soluzione in bolletta
- Offerte dedicate di luce e gas per i tuoi clienti: gettone di acquisizione + ricorrente mensile
- Contributo mensile a fondo perduto per la gestione dello Store e contributo una tantum per le spese iniziali
- Un programma di formazione gratuito su normative, tecnologie e sicurezza grazie alla E.ON Academy
- Area Manager E.ON dedicata per lo sviluppo del tuo business e dello Store



Inquadra il QR Code e scopri di più

#MakeltalyGreen



e-on

E-MOBILIDENTIKIT



AL VOLANTE CON...

CLAUDIO DE DOMENICO, PROJECT MANAGER DI CITY GREEN LIGHT

comodità del parcheggio gratuito. Nelle aree Blu (qui a Genova dove abitiamo sono parecchie). Oltre al transito nelle Ztl».

Può raccontarci come gestisce abitualmente la ricarica?

«Facendo un utilizzo della vettura prettamente cittadino non abbiamo necessità particolari di ricaricare velocemente e l'autonomia garantita dalla Twingo è più che sufficiente. La Twingo che adoperavo in passato veniva caricata utilizzando la comune presa Schuko direttamente in garage. Avevo già predisposto il mio impianto per la ricarica a 7 kW, devo solo aggiungere una wall box a parete per la ricarica della Twingo, ma sinceramente stiamo aspettando ormai da un anno i tanto attesi incentivi statali per acquistarne una, sperando che si sbloccino a breve. Detto questo non è un grosso disagio perché, con qualche biberonaggio mentre si fanno le varie commissioni in città, la vettura si può gestire in tutta tranquillità e senza ansie».

C'è un aspetto della ricarica che secondo la sua esperienza andrebbe migliorato?

«Unico grosso neo è che, nonostante siano molto diffuse, capita spesso qui a Genova di trovare le colonnine non funzionanti e questo purtroppo è un pesante disservizio. Gli aspetti legati alla manutenzione sono fondamentali: la colonnina di ricarica andrebbe trattata con la priorità di un pronto intervento, cioè come se fosse un guasto sulla rete. Anche perché quando il cliente trova un punto di ricarica che non funziona l'esperienza provoca grossa

sensazione di sfiducia e frustrazione che sicuramente non giova a incentivare il passaggio all'elettrico».

Ci sono aneddoti o esperienze avute con l'auto elettrica che le piacerebbe condividere?

«Il consiglio che mi sento di dare è sicuramente quello di provarla perché una volta testato l'elettrico molto difficilmente si torna indietro. Inoltre, parlando di aneddoti con la Twingo, ogni tanto capita che mi chiedano che cilindrata è, perché nel traffico è piuttosto scattante. Riguardo alla ricarica, la prima volta che ho provato una colonnina pubblica ho installato l'app e sono entrato come guest. Lo smartphone malauguratamente ha fatto un refresh della pagina mentre ricaricavo e ha perso la memoria della connessione... Sono quindi rimasto collegato alla colonnina e non potevo più estrarre il cavo. Così ho potuto subito testare l'efficacia del servizio clienti che fortunatamente, in una mezz'oretta, è riuscito da remoto a "liberarmi"».

SCHEDA E-DRIVER

Auto posseduta

Renault Twingo

Km percorsi in elettrico

Circa 20mila

Tipologia di colonnina pubblica più utilizzata

Stazioni urbane in AC da 22 kW

Tipologia di caricatore domestico

In attesa degli incentivi per procedere all'acquisto

Può raccontarci il suo approccio all'elettrico?

«Ho iniziato l'esperienza in elettrico con una Renault Twizy nel 2020, per poi passare quest'anno a una vera city car full electric con la Renault Twingo. Per l'utilizzo che ne facciamo in famiglia la Twingo è la seconda macchina perfetta da adoperare in città. Parlo di seconda macchina perché sono in possesso anche di un'auto aziendale come mezzo principale. Premesso questo, per la mia esperienza attuale, credo che oggi una vettura elettrica possa tranquillamente sostituire un veicolo endotermico per un utilizzo a 360 gradi. Ovviamente in questo caso avrei optato per qualcosa di più spazioso e di più capiente in termini di batteria, da almeno 50 kWh».

Quali sono state le caratteristiche dell'auto elettrica che l'hanno più colpita ad un primo approccio?

«Rispetto al motore endotermico, la prima volta che ho provato un'elettrica la cosa che più mi ha colpito - e che questa Twingo ha confermato - è una maggior facilità di guida in generale, perché è molto adatta anche a coloro che devono prendere confidenza con il cambio automatico. Poi sicuramente la silenziosità di marcia e la grande

SCAME: DISPONIBILE IL NUOVO CATALOGO GENERALE E-MOBILITY



Scame Parre ha reso disponibile attraverso il proprio portale Web il nuovo Catalogo Generale E-Mobility. L'edizione 2023 segue l'impostazione della precedente ed è stata realizzata per garantire la massima facilità di consultazione, grazie a elementi visuali efficaci e a una facilità di lettura garantita attraverso un impianto grafico chiaro e pulito. Tra le tante novità di prodotto inserite nell'edizione 2023 sono presenti le nuove wall box in AC della serie BE-W [2.0], attualmente l'unico ev-charger sul mercato compatibile con il protocollo Chain 2. Non manca inoltre un'ampia gamma di soluzioni in DC con le serie BE-D e BE-M per la ricarica rapida. Spazio dedicato anche alle piattaforme software di Scame che, con il nuovo Multi Management System, si arricchiscono di strumenti e di funzionalità studiate per la gestione delle infrastrutture di ricarica.



INQUADRA IL QR CODE PER SCARICARE IL CATALOGO



ORBIS ENTRA NEL CAPITALE SOCIALE DI VEGA CHARGERS

Orbis ha annunciato il proprio ingresso nel capitale sociale di Vega Chargers, azienda spagnola che opera nella progettazione e costruzione di colonnine di ricarica fast e ultrafast in DC. Grazie a questa operazione strategica, Orbis intende velocizzare il processo di elettrificazione della mobilità diventando un punto di riferimento nel settore grazie all'utilizzo di tecnologie e di soluzioni all'avanguardia, oltre a offrire una serie di servizi pre e post-vendita per rispondere alle esigenze

dei propri clienti. L'investimento effettuato da Orbis - e supportato da Enion Partners e Cdti Innvierte - contribuirà ad aumentare la capacità produttiva di Vega Chargers e ad accelerare sua internazionalizzazione. Come ha spiegato Hugo Geiger, Ceo di Orbis: «Si tratta di un'operazione strategica per entrambe le società da cui deriveranno importanti sinergie e, senza dubbio, di un passaggio fondamentale per affrontare le future sfide nel mercato dell'elettrificazione».



FREE TO X INAUGURA L'HUB DI MILANO MALPENSA

Free To X ha attivato l'infrastruttura di ricarica presso l'aeroporto di Milano Malpensa Prime. La Superfast Charging Station all'Aeroporto di Milano Malpensa consente di caricare 7 veicoli in parallelo grazie a 3 colonnine Alpitronic HYC300, ciascuna dotata di due connettori CCS2 capaci di erogare fino a 300kW di potenza in DC, e 1 colonnina EVTEC Cappuccino&Charge dotata di connettori CCS2 e CHAdeMO per una ricarica in DC fino a 64kW, oltre a una presa di Tipo 2 per la ricarica in AC fino a 22kW. I charging point consentono di rifornire le auto elettriche di ultima generazione in 15/20 minuti, sono operativi 24 ore su 24 e accettano tutte le forme di pagamento con i principali Mobility Service Provider. Le stazioni di ricarica negli aeroporti di Milano, così come quelle sulla rete di Autostrade per l'Italia, sono alimentate con energia 100% rinnovabile e rappresentano il più alto standard tecnologico in termini di capacità e affidabilità attualmente disponibili. La realizzazione delle stazioni di ricarica - affidata a Free To X, società del Gruppo Autostrade per l'Italia a mezzo procedura competitiva indetta da SEA, la società di gestione degli scali di Milano Linate e Malpensa - presso gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, vede Free To X nel ruolo di Cpo delle stazioni e Atlante, società del Gruppo Nhoa, partner per la realizzazione e gestione dei servizi di energy management. La stazione



di ricarica di Malpensa è destinata ai clienti dell'aviazione generale (Milano Malpensa Prime) e per la parte commerciale. Tra le ultime aperture di Free To X sulla rete autostradale si segnalano invece una nuova stazione sull'A1, Badia Nuova Ovest, più precisamente sulla Variante del Valico a pochi chilometri dal confine tra le due Regioni in direzione Firenze e la dodicesima stazione di ricarica ultrafast in Lombardia. Si tratta dell'infrastruttura di Novate Nord, ubicata sulla A4 tra l'uscita di Cormano e il raccordo con viale Certosa. L'arteria incanala il traffico che si dirige verso il centro di Milano: la nuova stazione di Free To X risulta così particolarmente strategica anche per coloro che utilizzano un mezzo elettrico quotidianamente per il tragitto casa-ufficio.



WALLBOX: 500MILA EV-CHARGER VENDUTI A LIVELLO MONDIALE

Wallbox ha annunciato il raggiungimento di un importante traguardo, ovvero la vendita di oltre 500mila ev-charger nel mondo e più di 1 milione di utenti registrati alle proprie piattaforme software di gestione. I 500mila ev-charger includono stazioni domestiche, semi-pubbliche e a utilizzo pubblico, come la colonnina Supernova. Mentre il successo delle piattaforme è legato all'ottimo riscontro ricevuto dall'app MyWallbox e dal servizio Electromaps, piattaforma dedicata alla ricarica pubblica. «In soli sei anni Wallbox ha effettuato 45 milioni di sessioni di ricarica e gestito 681 GWh di energia. Se lo traducessimo in distanza, equivarrebbe a percorrere oltre 4 miliardi di km in auto o quasi dieci viaggi di andata e ritorno su Marte. Se si considera che abbiamo installato solo il 3% degli ev-charger necessari per raggiungere gli obiettivi di transizione energetica, è chiaro che stiamo solo grattando la superficie del potenziale della transizione elettrica» ha dichiarato Enric Asuncion, Ceo e co-fondatore di Wallbox.



wallbox 

ORION

Rendi redditizia la ricarica dei veicoli elettrici con Orion

- Monetizza istantaneamente le ricariche effettuate
- Monitora facilmente il consumo della tua flotta
- Sicurezza Migliorata
- Design robusto ed affidabile
- Installazione semplice





GRUPPO NHOA: NEL PRIMO SEMESTRE RICAVI A 116 MILIONI DI EURO (+48%). ATLANTE SUPERA I 3,2MILA CHARGING POINT

Nel primo semestre dell'esercizio fiscale in corso, il Gruppo Nhoa ha raggiunto ricavi per 116 milioni di euro, registrando una crescita del 48% rispetto al medesimo periodo dello scorso anno. Per la chiusura dell'esercizio sono previsti ricavi tra i 250 e i 280 milioni di euro (in netta crescita rispetto ai 165,7 milioni del 2022). Atlante, società tramite la quale il gruppo opera in qualità di Cpo per la realizzazione di stazioni di



ricarica fast e ultrafast nel Sud Europa, ha superato i 3,2mila punti di ricarica (online e in costruzione) distribuiti su oltre 1.000 siti tra Italia, Francia, Spagna e Portogallo, raggiungendo con 6 mesi di anticipo i target previsti. «Nhoa Energy ha mostrato un'eccellente performance, mettendo in servizio con successo 5 progetti di stoccaggio di energia nel primo semestre dell'anno e ricevendo ordini per 250 milioni di euro» ha dichiarato Carlalberto Guglielminotti, Ceo del Gruppo Nhoa. «Con oltre 1,6GWh in 4 continenti, l'azienda ha inoltre esteso la sua presenza in mercati strategici come il Regno Unito, dove sono stati recentemente assegnati da parte di Eku Energy due nuovi progetti da 130MWh. Free2move eSolutions inizia finalmente a dimostrare la sua capacità di scalare nel mercato della mobilità elettrica: i ricavi del secondo trimestre sono stati quattro volte superiori rispetto al primo trimestre, prospettando un 2023 in continua crescita grazie agli oltre 58 milioni di euro di portafoglio ordini».

ENEL X WAY: UN DISPOSITIVO WIRELESS CONTRO L'OCCUPAZIONE ABUSIVA DEGLI STALLI

Enel X Way ha avviato la sperimentazione di una tecnologia che consente di rilevare l'eventuale occupazione abusiva di uno stallone adibito alla ricarica. Si tratta di un sensore wireless installato sull'asfalto all'interno dell'area di parcheggio in grado di riconoscere la presenza di un veicolo che la sta occupando senza averne diritto. I dati rilevati verranno raccolti dal sistema informatico di Enel X Way che li utilizzerà per migliorare la user experience dei propri clienti. L'obiettivo è quello di implementare un sistema efficace che consenta di limitare l'occupazione non autorizzata, garantendo la possibilità di ricaricare la vettura agli utenti che ne hanno necessità. Al momento la sperimentazione è attiva presso l'infrastruttura di ricarica di corso Francia a Roma.



E-CHARGE 2023: AGGIORNATO L'ELENCO DEGLI ESPOSITORI

E-Charge 2023, evento dedicato all'industria dell'ev-charging che si terrà a Bologna Fiere dal 16 al 17 novembre, ha aggiornato l'elenco delle aziende partecipanti. Oltre a Bticino, IrenGO e Phoenix Contact, hanno confermato la propria presenza brand come Borgwarner, Alfen, Wallbox, Plus International, Growatt, G.M.T. - ZapGrid, Enerbroker, Samsung Electronics, Lektri. co, WiTricity, Carlo Gavazzi, Brila, Matcavi, Itaca, Demco CSI, S&h, Loginet, Giakova, EEI, Gimax, Calpower, Onewedge, Vector, Alhof, Huber+Suhner, Fortech, Galdieri Energy, Olife, Powy, Ressler, FCS Mobility, GMT, Hatelgas, Eleet-EV, Nexblue, B810 e Meidesen. Di rilievo anche la parte dedicata ai convegni: a questo proposito si ricorda l'appuntamento "Stati generali della ricarica", un vero e proprio summit espressamente dedicato all'industria dell'ev-charging. Il convegno - che si terrà giovedì 16 novembre - analizzerà, nelle cinque sessioni tematiche di approfondimento, opportunità e problematiche legate al mondo della ricarica in questo momento di boom dell'elettrificazione della mobilità.

E_MOB: APPUNTAMENTO DAL 7 AL 10 OTTOBRE A MILANO

La settima edizione di E_MOB si terrà a Milano dal 7 al 10 ottobre. Il 9 e il 10 ottobre, oltre all'area espositiva aperta a tutti, a Palazzo Giureconsulti si svolgerà la due giorni di Conferenza nazionale sulla mobilità elettrica con tavole rotonde, convegni e workshop. Nella prima tavola rotonda del 9 ottobre i protagonisti della mobilità elettrica si confronteranno su "PNRR e Legge di Bilancio. Stato dell'arte dei progetti in corso e indicazioni sulle attività da programmare". Nel pomeriggio sono previsti approfondimenti con le sessioni "Prospettive e strumenti verso l'elettrificazione massiva della mobilità" e "La politica che dice? Priorità e soluzioni possibili nelle mani dei decisori politici". La giornata del 10 ottobre sarà invece dedicata a workshop e convegni.

PLUS EV-CHARGE: STAZIONI DI RICARICA PRESSO LE SEDI DI TERNA

Plus Ev-Charge è stata scelta da Terna come partner per l'elettrificazione delle proprie sedi aziendali, dimostrando un'attenzione particolare da parte dell'ente per la sostenibilità e per l'impatto sull'ambiente. Plus Ev-Charge ha coperto circa il 70% della fornitura di ev-charger con cui l'operatore di rete ha realizzato le infrastrutture di ricarica presso le proprie sedi centrali in Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Umbria, Marche, Lazio, Campania e Sicilia. Il progetto, partito lo scorso dicembre, in totale ha visto l'impiego di 56 colonnine T-2000 fast charge, 90 colonnine T-1000 in AC e 40 wall box W760 presso gli uffici centrali di Terna. Le stazioni realizzate vanno da un minimo di 3 punti di ricarica fino a network particolarmente importanti, come quello situato presso la sede di Palermo, dove sono presenti 20 charging point. Gli ev-charger installati da Terna presso le proprie sedi sono ad uso esclusivo dei propri dipendenti e delle proprie flotte.



DUE NUOVI ACCESSORI PER AUMENTARE LA VERSATILITÀ DELLA WALL BOX ISIEVC DI BRILA

Brila ha lanciato due nuovi accessori e un'app dedicata per rendere il proprio dispositivo di ricarica ancora più versatile e facile da installare. Il primo è il programmatore ISI-Bit, si tratta di uno strumento con cui è possibile gestire e personalizzare i parametri della wall box anche senza la presenza di una rete Wi-Fi. L'update avviene in maniera semplice e immediata, collegando lo strumento al caricatore attraverso la presa di Tipo 2. Brila ha inoltre lanciato ISI-Master, un accessorio che rende adatta la wall box ISIEvc all'utilizzo presso flotte aziendali, strutture ricettive oppure in tutti i contesti che richiedono la ricarica autenticata tramite Rfid card. L'accessorio consente di configurare tutti i parametri dell'infrastruttura di ricarica e della relativa rendicontazione in maniera comoda e intuitiva attraverso un pannello Lcd da 7 pollici.



CONSIGLIO UE: APPROVATO IL PIANO AFIR, DAL 2025 ALMENO UNA COLONNINA ULTRAFAST OGNI 60 KM

Il Consiglio UE ha definitivamente approvato i termini dettati dall' AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) con cui viene regolamentata la distribuzione delle colonnine sul territorio europeo. Gli obiettivi imposti dall'AFIR rientrano tra i target del piano Fit for 55, con cui l'UE ha fissato importanti obiettivi di sostenibilità entro il 2055. Il regolamento prevede la presenza di almeno una colonnina ultrafast con potenza minima pari a 150 kW ogni 60 km sulle strade facenti parte della



rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Inoltre sarà obbligatoria, sempre entro il 2025 la presenza di almeno una colonnina con potenza minima pari a 350 kW ogni 60 km per i mezzi pesanti, con una copertura totale della rete stradale TEN-T entro il 2030. I proprietari di veicoli elettrici o alimentati da idrogeno dovranno avere la possibilità di pagare facilmente presso i punti di ricarica o di rifornimento con carte o dispositivi con funzionalità contactless, senza la necessità di un abbonamento e nella più completa trasparenza dei prezzi. Il regolamento diventerà legge dopo 20 giorni dalla sua pubblicazione. Successivamente avrà inizio un periodo transitorio della durata di 6 mesi, trascorso il quale scatterà l'applicazione esecutiva delle norme.

SOCOMECS: NUOVE SOLUZIONI DI ACCUMULO DEDICATE ALLE STAZIONI DI RICARICA

Socomec ha annunciato il sistema di accumulo Sunsys Hes L, una soluzione di storage studiata per contribuire allo sviluppo di reti di ricarica fast e ultrafast senza la necessità di intervenire con onerosi aggiornamenti alla rete elettrica di alimentazione tradizionale. Sunsys Hes L nasce come sistema di accumulo all in one per ambienti esterni pronto all'uso e anche come upgrade per stazioni già esistenti. Le batterie in dotazione al sistema di accumulo sono agli ioni di litio con tecnologia LFP, fornite in collaborazione con il produttore Catl. Il sistema integra inoltre, nel suo innovativo sistema di controllo, le applicazioni On-Off grid, per applicazioni di backup, e taglio dei picchi, per l'alimentazione dei carichi indipendentemente dalla saturazione della rete.



CHARGEUP: UN VADEMECUM PER L'ATTIVAZIONE DELLE STAZIONI AD ALTA POTENZA

ChargeUp Europe ha realizzato, in collaborazione con i propri associati, un vademecum con alcuni consigli e soluzioni per velocizzare i tempi di attivazione delle stazioni di ricarica ad alta potenza che, come è noto, anche in Italia spesso sono soggetti a lunghi periodi di stand-by prima di entrare in funzione. ChargeUp Europe, all'interno del documento intitolato "Hook Us Up! - Simplifying and accelerating the grid connection and permitting process for ev-chargers", ha messo insieme una serie di proposte pratiche e iniziative per migliorare le sinergie tra Cpo e Dso (Distribution system operator), tra cui: la standardizzazione di passaggi e procedure, l'aumento della trasparenza e della prevedibilità, con l'obiettivo di uniformare il processo in tutta Europa e renderlo più veloce.



INQUADRA IL QR COE PER SCARICARE IL VADEMECUM

BE CHARGE.



RAPID 120/180

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



RAPID 60

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



FUSION

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

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



BE PART OF THE ENERGY TRANSITION.

Ingeteam
ELECTRIFYING A SUSTAINABLE FUTURE

E-RICARICA

SUPERA I 6.000 FOLLOWER SU LINKEDIN

LA PAGINA SOCIAL VEICOLA E AMPLIFICA LA DIFFUSIONE DELLE NOTIZIE DI SETTORE PUBBLICATE SUL SITO DELLA RIVISTA, OLTRE A CONDIVIDERE I PRINCIPALI ARTICOLI CONTENUTI NELLA VERSIONE CARTACEA

Inaugurata nel secondo semestre del 2021, la pagina LinkedIn di E-Ricarica è un importante punto di incontro tra i professionisti del settore dell'ev-charging. Da inizio 2023 i follower della pagina sono cresciuti del 49%, totalizzando circa 100mila visualizzazioni mensili. Il social network infatti ha una marcata connotazione business e su questa piattaforma il magazine E-Ricarica può già contare (dato aggiornato a settembre)

su di una community di oltre 6.100 follower, formata da esponenti del settore della filiera, tra produttori di sistemi di ricarica, installatori, Cpo, Emsp ma anche PA e associazioni di categoria che possono trovare quotidianamente le news pubblicate su E-Ricarica.it e condivise anche sulla pagina Facebook del magazine. Inoltre, sulla pagina LinkedIn vengono proposti e condivisi i principali articoli e approfondimenti che trovano spazio sulla rivista cartacea.



COME SEGUIRE LA PAGINA

- 1 Visitare il sito www.linkedin.com e accedere con le proprie credenziali
- 2 Nel campo di ricerca digitare "E-Ricarica"
- 3 Selezionare E-Ricarica e cliccare sul pulsante Segui
- 4 Inquadra il QR Code per accedere direttamente alla pagina LinkedIn di E-Ricarica



NEOGY ATTIVA 18 NUOVE COLONNINE A MERANO

Su incarico dell'Amministrazione comunale, Neogy ha attivato 18 nuove colonnine a Merano (in provincia di Bolzano) presso 11 diverse location, distribuite in alcuni luoghi particolarmente strategici della città. Le colonnine impiegate sono Hypercharger di tipo fast e in grado di garantire fino a 150 kW di potenza. Le infrastrutture sono state posizionate agli ingressi della città e in prossimità della Merano-Bolzano. Inoltre, sono stati coperti i punti di attrazione, i luoghi centrali dei quartieri cittadini e le aree della città ad alta densità di popolazione che non dispongono ancora di strutture. Presso la stazione è prevista anche l'attivazione futura di altri tre punti di ricarica da 22 kW che andranno ad affiancare le 3 colonnine ad alta potenza già presenti per un totale di 12 charging point.



DA SINISTRA: IL RESPONSABILE DI ZONE DI EDYNA NORBERT MULSER, IL CEO DI NEOGY SERGIO MARCHIORI, LA VICESINDACA KATHARINA ZELLER E L'ARCHITETTO WOLFRAM HAYMO PARDATSCHER

GASGAS RINNOVA IL SITO INTERNET

GasGas ha lanciato un nuovo portale Web rinnovato. Il sito presenta una veste grafica totalmente rivista, per assicurare una navigazione più intuitiva e completa, con l'obiettivo di rendere subito accessibili le informazioni sull'offerta del Cpo: soluzioni personalizzate e servizi per i propri clienti, una mappa interattiva della rete di ricarica realizzata da GasGas, obiettivi futuri e aggiornamenti sul mondo dell'e-mobility con una sezione dedicata che include news e articoli. Alessandro Vigilanti, Ceo di GasGas ha dichiarato: «Abbiamo riprogettato il sito web con l'idea di renderlo un hub informativo completo per le esigenze dei nostri target. Con questo lancio aggiungiamo un tassello in più al nostro progetto di mobilità elettrica e facciamo un passo avanti per renderla sempre più accessibile e alla portata di tutti, privati, aziende e PA».



INQUADRA IL QR CODE PER VISITARE IL NUOVO SITO DI GASGAS



INQUADRA IL QR CODE PER SCARICARE LA RISPOSTA INTEGRALE DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

AGENZIA DELLE ENTRATE: I RIMBORSI DELLE RICARICHE AI DIPENDENTI AZIENDALI VANNO TASSATI

Secondo un recente documento pubblicato dall'Agenzie delle Entrate (la risposta N. 421/2023, viene stabilito che le somme corrisposte dal datore di lavoro al dipendente per rimborsare la ricarica dell'auto elettrica effettuata presso il proprio domicilio concorrono alla determinazione del reddito e devono quindi essere tassate, non rientrando nell'ambito dei fringe benefit e nelle deroghe al principio di omnicomprensività del reddito stabilite dall'articolo 51 del Tuir.

La risposta dell'Agenzia delle Entrate è stata pubblicata in seguito alla richiesta da parte di una società che - assegnate auto ibride plug-in e full electric ai propri dipendenti per uso promiscuo - chiedeva la possibilità di riconoscere agli stessi il rimborso delle spese sostenute per la ricarica presso le proprie abitazioni. L'Agenzia delle Entrate si è invece espressa con parere contrario, come riportato nello stralcio della lettera qui di seguito: "Per quanto riguarda il consumo di energia, si evidenzia che lo stesso non rientra tra i beni e

servizi forniti dal datore di lavoro (cd. fringe benefit), ma costituisce un rimborso di spese sostenute dal lavoratore. Al riguardo si evidenzia che, in generale, le somme che il datore di lavoro corrisponde al lavoratore a titolo di rimborso spese costituiscono, per quest'ultimo, reddito di lavoro dipendente, ad eccezione delle spese rimborsate nell'esclusivo interesse del datore di lavoro, anticipate dal dipendente per snellezza operativa, quali ad esempio l'acquisto di beni strumentali di piccolo valore, come carta della fotocopiatrice o della stampante, le pile della calcolatrice, etc. (par. 2.1 della circolare n. 326 del 1997), e fatte salve specifiche deroghe previste dal medesimo articolo 51, comma 5, del Tuir per il rimborso analitico delle spese per trasferte. Pertanto, si ritiene che anche i rimborsi erogati dal datore di lavoro al proprio dipendente per le spese di energia elettrica finalizzata alla ricarica degli autoveicoli assegnati in uso promiscuo costituiscono reddito di lavoratore dipendente da assoggettare a tassazione (...)"

ACEA INSIEME A BE CHARGE PER L'INTEROPERABILITÀ DELLE STAZIONI

Acea, attraverso le controllate Acea Innovation e Acea Energia, ha stretto un accordo con Plenitude Be Charge con l'obiettivo di allargare l'interoperabilità della propria rete di ricarica. Grazie a questa partnership, con le app di Plenitude Be Charge e di Acea E-Mobility sarà infatti possibile effettuare il rifornimento energetico presso le colonnine di entrambi i Cpo su tutto il territorio nazionale. Valerio Marra, presidente di Acea Energia e di Acea Innovation ha dichiarato: «L'accordo di interoperabilità con Plenitude rafforza la strategia che punta a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile per fornire a livello nazionale servizi altamente tecnologici con accessibilità sempre più diffusa a cittadini e imprese, e contribuire così alla transizione energetica del Paese».



POLESTAR: RICARICHE PIÙ ACCESSIBILI GRAZIE AD ACCORDI CON CHARGE GURU, BE CHARGE ED E-GAP

Il produttore svedese di veicoli elettrici Polestar ha annunciato una gamma completa di servizi per incentivare la transizione elettrica rendendo l'esperienza di ricarica sempre più accessibile e conveniente ai propri clienti. Riguardo alla ricarica domestica il marchio svedese ha stretto un accordo con Charge Guru, grazie al quale i clienti Polestar potranno usufruire di un voucher da 500 euro per l'acquisto di una wall box: il servizio prevede l'installazione completa e un piano di assistenza a lungo termine. Relativamente invece alla ricarica pubblica, Polestar ha stretto una partnership con Be Charge, che permetterà ai propri clienti di usufruire di 20 ricariche gratuite - da effettuare entro il 30 giugno 2024 - presso le colonnine del Cpo presenti su tutto il territorio italiano. Infine la casa automobilistica ha pensato anche all'eventualità di una possibile ricarica di "emergenza" on demand. Grazie a un accordo con E-Gap, gli utenti Polestar per un anno potranno richiedere il servizio nelle principali città italiane al costo di 0,40 centesimi al kWh senza limiti al numero di ricariche effettuate.



L'UE SBLOCCA 277 MILIONI ALL'ITALIA PER LE COLONNINE PUBBLICHE

L'UE ha sbloccato finanziamenti per 277 milioni di euro per la realizzazione di infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico in Italia. Sono 4 i progetti italiani che beneficeranno dei fondi per le infrastrutture dei combustibili alternativi (Afif), con capitale aggiuntivo da parte di istituzioni finanziarie. Tesla Italy potrà investire 133,8 milioni per realizzare 6.458 punti di ricarica in 16 Paesi dell'UE, inclusa la nostra penisola. Ad Atlante andranno 49,9 milioni per realizzare stazioni di ricarica in Italia, Spagna, Francia e Portogallo. A Italiana Petroli andranno 29,33 milioni di euro per installare più di 1.000. Enel X Way potrà invece contare su 14,8 milioni di euro per realizzare punti di ricarica ad alta potenza in Italia e in Spagna.

SAGELIO: ACCORDO CON ELECTROMAPS PER PAGAMENTI CON CARTA DI CREDITO

Sagelio ha stretto una partnership con Electromaps grazie alla quale sarà possibile pagare le ricariche con carta di credito senza utilizzare alcuna app. Il network di stazioni di ricarica coperto da Sagelio a oggi conta oltre 150 charging point in AC presenti in 14 diverse regioni italiane. Per pagare la ricarica è infatti sufficiente inquadrare il QR Code presente sulla colonnina, scegliere la modalità di pagamento con carta di credito, selezionare il connettore e l'opzione "Activate with direct payment". Il costo della ricarica al kWh sarà lo stesso previsto dal circuito Electromaps.

+PLUS EV-CHARGE

Costruttori di caricatori per auto elettriche ed ibride.
Dal 1998, prodotte a Ravenna.



Scoprite i nostri caricatori da muro,
a colonna e Fast Charge.



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



1.200 charging point entro fine anno

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oltre ai Comuni, chi sono attualmente i vostri partner?

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

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

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



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

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

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

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

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

Quali sono le formule più utilizzate?

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

In base a quali caratteristiche selezionate le colonnine da utilizzare?

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

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

In futuro prevedete la possibilità di collaborare con altri produttori?

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

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

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

Quali sono le criticità che ancora frenano lo sviluppo dell'e-mobility nel nostro Paese?

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

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

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

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

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

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

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

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

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



C'è ancora "tanta autostrada" da fare...

I VIAGGI IN ELETTRICO A LUNGO RAGGIO SONO OGGI AGEVOLATI DA UNA RETE DI RICARICA CHE, SULLE ARTERIE AUTOSTRADALI, HA SUPERATO I 650 CHARGING POINT (+180% RISPETTO ALLO SCORSO ANNO), MA CHE ANCORA PAGA UNA MARCATÀ DISOMOGENEITÀ TRA NORD, CENTRO E, SOPRATTUTTO, SUD ITALIA. ECCO UNA FOTOGRAFIA DELLA SITUAZIONE ATTUALE, IN PREVISIONE DI OBIETTIVI FUTURI A LIVELLO EUROPEO DECISAMENTE SFIDANTI

DI ALESSANDRO TABARO

Negli ultimi due anni l'infrastruttura di ricarica sulla rete autostradale italiana è cresciuta in maniera importante per supportare una penetrazione delle auto full electric che, nonostante l'effetto frenante di incentivi a singhiozzo e prezzi ancora poco abbordabili, lo scorso luglio ha raggiunto i 204mila veicoli, di cui 36,7mila immatricolati nei primi 6 mesi del 2023 (+29,6% rispetto al 2022), che valgono il 3,8% dell'intero parco circolante. Se oggi i viaggi in elettrico a lungo raggio sono finalmente possibili senza subire gli effetti della tanto temuta "ansia da autonomia" (e soprattutto senza uscire al casello per trovare una colonnina) è merito soprattutto della lungimiranza dei Cpo, che hanno deciso di investire in una rete sufficientemente capillare da agevolare spostamenti extraurbani con tempi di ricarica contenuti. Oggi, grazie alle stazioni Hpc, il rifornimento dal 20% all'80% dell'autonomia può essere effettuato in 15-20 minuti ed è compatibile con le esigenze di turisti e professionisti che scelgono di spostarsi lungo lo stivale in elettrico.

La situazione attuale

I dati raccolti da Motus-E confermano un quadro nettamente migliorato rispetto al 2022 per quanto riguarda la presenza di charging point in autostrada. I rilevamenti più aggiornati (i numeri fanno riferimento allo scorso 30 giugno) parlano di 657 charging point, contro i 235 registrati nello stesso

periodo dello scorso anno: un incremento pari al 180% che ha consentito di assicurare la presenza di un'infrastruttura di ricarica presso 1/4 delle stazioni di servizio sulla rete autostradale. Ovvero circa un centinaio di aree sulle 473 attive sul territorio, una proporzione che evidenzia quanto lavoro sia ancora necessario per una copertura davvero capillare. Incrociando i dati forniti dai diversi Cpo attraverso le rispettive mappe di geolocalizzazione e alla luce dei 381 punti di ricarica Hpc attivi, quasi il 60% risultano installati in Nord Italia, il 30% al Centro e il restante 10% nel Sud del Paese. Dei 657 punti di ricarica totali censiti da Motus-E sulla rete autostradale, il 77% ha una potenza maggiore di 43 kW mentre il 58% supera i 150 kW, ponendosi di fatto nella categoria di ev-charger ultrafast in grado di garantire una ricarica in tempi rapidi. Nel 2022 dei 235 punti di ricarica presenti in autostrada, 151 erano ev-charger fast e ultrafast: considerando una lunghezza complessiva della rete pari a circa 7mila km, la media era pari a 2,1 charging point ogni 100 km. Oggi invece, grazie ai 381 ev-charger Hpc attivi, si è saliti a una media di 5,4 charging point.

Uno sviluppo complesso

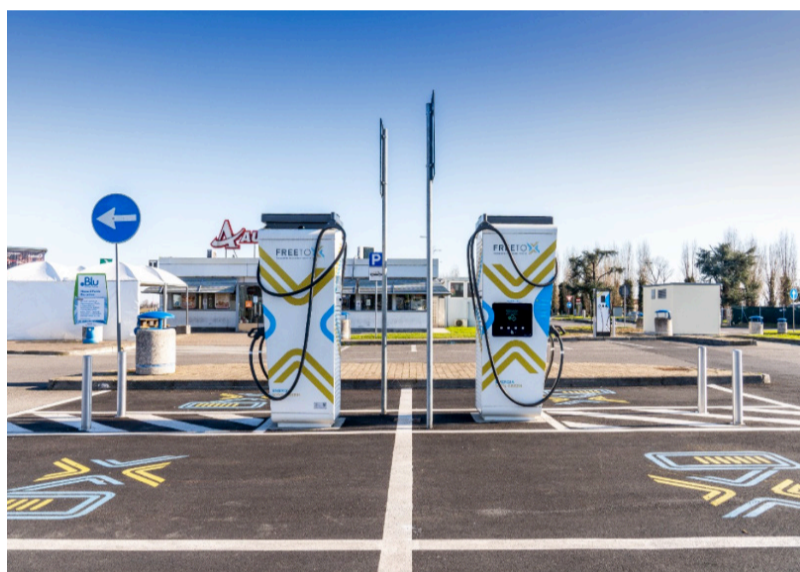
Attualmente la crescita delle infrastrutture sulla rete autostradale (come sancito dalla direttiva europea Dafi emanata nel 2014, recepita in Italia nel 2016 e ripresa dal Governo con la Legge di Bilancio alla fine del 2021) è sostanzialmente delegata

all'iniziativa imprenditoriale dei singoli Cpo e alle opportunità legate ai bandi pubblicati dalle concessionarie autostradali. I piani di sviluppo prevedevano in origine l'obbligo di installare colonnine ad alta potenza entro giugno 2021, scaduto questo termine, il concessionario aveva l'obbligo di pubblicare un bando per dare in appalto l'infrastruttura a terze parti. La pubblicazione dei bandi, gli schemi e i relativi obblighi e oneri a cui le concessionarie devono attenersi per stabilire i criteri di selezione degli operatori sono di competenza dell'Autorità dei Trasporti (ART).

Secondo le regole stabilite da quest'ultima, le aree di servizio presso cui è presente una colonnina di ricarica devono garantire un'esperienza equiparabile a quella del rifornimento tradizionale. Devono essere presenti almeno due Cpo per attenersi alle direttive previste dall'Antitrust. Nella prima fase di sviluppo i concessionari possono utilizzare un solo Cpo per ogni area ma sono obbligati a inserirne un secondo entro i primi 5 anni (a questo proposito sono però state previste deroghe in caso di impedimenti tecnici o di altra natura). Le stazioni di ricarica vanno collocate in modo da garantire accesso ad aree di ristoro e alle relative attività commerciali. Inoltre, devono garantire metodi di pagamento immediati, che non necessitino la stipulazione di contratti. I servizi devono essere attivi 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno con la possibilità di ricevere assistenza da remoto in caso di guasti o malfunzionamento. E ancora, il numero di colonnine dovrà

IONITY GARANTISCE UNA DELLE RETI DI RICARICA PIÙ POTENTI TRA QUELLE PRESENTI SUL NOSTRO TERRITORIO. TUTTE LE COLONNINE DEL CPO GARANTISCONO INFATTI UNA POTENZA NOMINALE FINO A 350 KW PER SINGOLO CONNETTORE

LA STAZIONE REALIZZATA DA EWIVA SULLA BREBEMI. IL CPO HA ATTIVATO 4 PUNTI DI RICARICA PRESSO L'AREA DI SERVIZIO ADDA NORD E 4 PRESSO LA STAZIONE ADDA SUD. ENTRAMBE LE STAZIONI SONO PROVviste DI PENSILINE FOTVOLTAICHE



non ha concretamente imposto delle sanzioni per le concessionarie che non le rispettano: questo ha generato uno stato di emasse che, in pratica, sta ritardando l'emanazione di bandi che consentano agli operatori (ovvero ai Cpo) di procedere con la realizzazione di nuove infrastrutture. A oggi il risultato di questa situazione è che, mentre Aspi, attraverso Free To X, conta già quasi 80 stazioni attive a copertura di circa 3mila km della propria rete di competenza, i restanti concessionari autostradali (sono in totale circa una ventina) contano complessivamente 19 stazioni spalmate su oltre 4mila km di rete autostradale.

Cpo è quello i raggiungere le 100 stazioni attive entro l'anno in corso, assicurando un'interdistanza media di circa 60km tra ogni stazione di servizio (obiettivo che Free To X ha già raggiunto su diverse tratte) con ben 2 anni di anticipo rispetto ai target previsti dal piano AFIR. Il format utilizzato da Free To X prevede l'impiego di due colonnine Hpc da 300 kW per garantire un minimo di 4 punti di ricarica ultraveloce con standard CCS 2 presso ogni stazione di servizio. Presso la maggior parte delle stazioni Free To X ha optato anche per l'installazione di una colonnina multistandard con connettori di Tipo 2 e CHAdeMo per garantire il rifornimento pure ai veicoli non compatibili con lo standard CCS. Secondo stime del Cpo, alcune stazioni, soprattutto tra quelle ubicate nel Sud del Paese in direzione delle principali località turistiche, durante i ponti e nel periodo estivo hanno registrato picchi di utilizzo che hanno visto tutti i charging point occupati in diversi momenti della giornata, motivo per cui Free To X ha già previsto un upgrade degli stalli in modo da garantire ai propri utenti un'esperienza di ricarica soddisfacente. In termini di potenza e punti di ricarica presenti per singola stazione si distingue invece la rete di Ionity che, anche presso le proprie stazioni in autostrada (a oggi sono 5 suddivise tra A5, A10, A12 e A19) garantisce una potenza nominale (ovvero per ogni colonnina con singolo connettore) fino a 350 kW. Ewiva invece lo scorso aprile ha inaugurato 8 punti di ricarica da 300 kW sulla A35 Brebemi-Aleatica, 4 presso l'area di servizio Adda nord e 4 nella stazione Adda Sud in prossimità di Caravaggio. Sulle tratte autostradali Ewiva ha attivato in totale più di 15 punti di ricarica, a cui si aggiungono gli oltre 20 implementati da Enel X Way. Il Gruppo ASTM - che tra le attivazioni più recenti conta due colonnine di ricarica sulla A10 Savona-Ventimiglia presso le aree di sosta Bordighera Sud e Valle Chiappa, entrambe in direzione Savona - ha dichiarato obiettivi ambiziosi relativamente allo sviluppo della propria infrastruttura: attualmente gestisce 16 location per un totale di 75 punti di ricarica (di cui 17 dislocati sulla A10). L'obiettivo è quello di coprire, entro il 2026, circa 1.400 km di rete autostradale. Entro la fine dell'anno in corso ASTM prevede l'attivazione di 20 stazioni di ricarica, che equivalgono al 60% delle aree di servizio presenti su tutta la rete del Gruppo. Ricarica, società del gruppo Fera impegnata nell'implementazione di servizi dedicati alla mobilità sostenibile, ha siglato un accordo con Autogrill per la realizzazione di charging station lungo il tratto autostradale della A6 che collega Torino e Savona. Le prime colonnine sono attive

A OGGI ASPI È TRA LE CONCESSIONARIE CHE HANNO INVESTITO MAGGIORMENTE NELLA TRANSIZIONE ELETTRICA. ATTRAVERSO LA START UP FREE TO X SONO GIÀ STATE REALIZZATE CIRCA 80 STAZIONI DI RICARICA ULTRAVELOCE PER COPRIRE OLTRE 3 KM DI TRATTA AUTOSTRADALE

essere adeguato al traffico circolante sulla tratta servita. L'ART ha anche previsto che gli schemi per l'emanazione dei bandi debbano perseguire l'interesse pubblico e incentivare la concorrenza tra i vari Cpo, oltre che rispettare i principi di trasparenza, equità, non discriminazione, ragionevolezza e proporzionalità, contenere i costi per gli utenti, le imprese e i consumatori. La criticità di fondo che, di fatto, sta rallentando lo sviluppo della rete è che l'ART, dopo aver pubblicato nell'estate 2022 le misure atte a regolare la subconcessione dei servizi di ricarica sulla grande viabilità elencate qui sopra,

I player principali

Come anticipato inizialmente sono diversi i Charging Point Operator impegnati nell'implementazione di un'infrastruttura di ricarica ad alta potenza sulla rete autostradale italiana. Tra i principali Enel X Way, Ewiva, Be Charge, Ionity, ASTM, ricarica (Gruppo Fera) e Tesla, oltre ovviamente a Free To X, start-up del Gruppo Aspi che, con più di 75 stazioni attive, è oggi il player principale tra quelli presenti sulle arterie autostradali. Proprio il tratto autostradale gestito da Aspi è uno dei più importanti della rete, con circa 3mila km su 7mila totali: il piano del

RICARICARE IN AUTOSTRADA



Sulle autostrade italiane sono presenti

657 punti di ricarica

di cui il **77%** ha una potenza maggiore di **43 kW**

e il **58%** supera i **150 kW**.

1/4 delle aree di servizio autostradali italiane è dotata di infrastrutture di ricarica

L'INFOGRAFICA CURATA DA MOTUS-E FOTOGRAFA LA SITUAZIONE DELLE COLONNINE DI RICARICA SULLA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA ALLO SCORSO 30 GIUGNO. IL DATO RELATIVO ALLE AREE DI SERVIZIO PROVviste DI COLONNINE (SOLO 1/4 DEL TOTALE) FA SOTTINTENDERE LA NECESSITÀ DI UNA CRESCITA IMPORTANTE PER POTER COPRIRE TUTTO IL TERRITORIO IN MANIERA CAPILLARE

PER RISPETTARE I PIANI EUROPEI, L'ATTIVAZIONE DI COLONNINE HPC SULLA RETE AUTOSTRADALE DOVRÀ ACCELERARE SENSIBILMENTE, SOPRATTUTTO PRESSO LE TRATTE DEL SUD ITALIA



presso l'area di servizio di Carcare Est (in provincia di Savona), e presso la stazione di Rio Ghidone Ovest (in provincia di Cuneo) in direzione Savona. Va infine citato come esempio particolarmente virtuoso quello di Tesla: il marchio di Elon Musk è presente con due stazioni di dimensioni importanti sulla A22 del Brennero: una presso la Stazione autostradale di Affi e una situata presso il Passo del Brennero, entrambe dotate di 16 colonnine.

Gli obiettivi europei

Il Parlamento Europeo ha approvato la proposta legislativa per la diffusione di stazioni di rifornimento per veicoli alimentati da combustibili alternativi, ovvero la normativa Afir (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), che fissa alcuni degli obiettivi fondamentali del pacchetto "Fit For 55", il piano europeo per la riduzione delle emissioni inquinanti. Il Parlamento Europeo ha stabilito che, entro il 2026, le strade principali di tutto il continente dovranno avere almeno una colonnina di ricarica per veicoli elettrici ogni 60 km. Lo stesso requisito andrà rispettato sulle arterie della Ten-T con stazioni più potenti dedicate ai mezzi pesanti. Entro il 2024 inoltre ogni Paese dell'UE dovrà presentare un piano strategico per il raggiungimento degli obiettivi previsti. Inoltre sarà obbligatoria, sempre entro il 2025 la presenza di almeno una colonnina con potenza minima pari a 350 kW ogni 60 km per i mezzi pesanti, con una copertura totale della rete stradale TEN-T entro il 2030. Le stazioni

di ricarica dovranno essere accessibili a tutti gli utenti in maniera semplice e non discriminatoria, indipendentemente dal tipo o dalla marca di veicolo in loro possesso. Le colonnine dovranno indicare chiaramente il costo della ricarica per ogni kWh e le tariffe dovranno essere confrontabili con i prezzi medi. Inoltre i deputati hanno sancito che entro il 2027 venga creato un database sui combustibili alternativi, per avere informazioni chiare su disponibilità, tempi di attesa e prezzi in tutta l'UE.

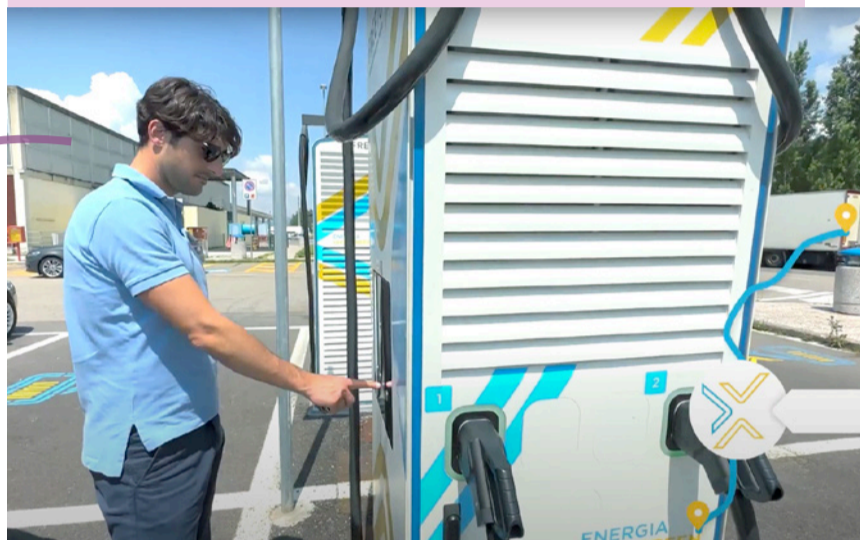
SPAZIO INTERATTIVO



INQUADRA IL QR CODE PER VEDERE LA MINISERIE DI FREE TO X

ROMA-CORTINA IN ELETTRICO

Free To X ha realizzato un corto a puntate dal titolo "Da Roma fino a Cortina in full electric è possibile?" in cui viene "testata" l'efficacia della propria rete di ricarica. Un vero e proprio mini road movie in cui i tre giovani protagonisti hanno dimostrato concretamente che è possibile affrontare un viaggio lungo in modo sostenibile, contribuendo così a ridurre l'inquinamento e l'impatto ambientale delle nostre azioni quotidiane. I numeri parlano di un totale di 677 chilometri percorsi, 3 soste per ricaricare il veicolo con un tempo medio di 20 minuti per ogni rifornimento e 116 kg di CO2 risparmiati durante il viaggio che, grazie all'interdistanza media di 85 km sulla tratta interessata, ha visto azzerarsi completamente la tanto temuta ansia da ricarica. Le 4 puntate (oltre a uno speciale Back Stage) sono state diffuse dal Cpo attraverso il proprio canale ufficiale su YouTube e attraverso la propria pagina LinkedIn. Il Cpo non è nuovo a iniziative marketing innovative per promuovere la transizione elettrica, come ad esempio la realizzazione del podcast Move Up: 6 episodi – disponibili su alcune delle principali piattaforme digitali come Spotify, Spreaker, Anchor e Google Podcast – in cui vengono trattati temi legati alla ricarica dei veicoli elettrici, alla transizione energetica e alla mobilità sostenibile, affrontando anche argomenti come la crisi ambientale e l'innovazione tecnologica.



mce
mostra convegno
expocomfort

Built by **RX** In the business of building businesses

That's Smart

Smart evolution for a sustainable future

Photovoltaics - Storage - E-mobility - Smart Home & Buildings

mce **BEYOND COMFORT**
12-15.03.2024 fieramilano
www.mcxpocomfort.it
43^ MOSTRA CONVEGNO EXPOCOMFORT

in collaborazione con
in cooperation with



Ricarica flotte aziendali: prodotti e soluzioni per infrastrutture ad hoc

IL SEGMENTO DELLE FLOTTE È IN RAPIDA CRESCITA, TANTO CHE NUMEROSI PRODUTTORI DI EV-CHARGER HANNO ALLARGATO LA PROPRIA OFFERTA CON DISPOSITIVI, SOLUZIONI E PIATTAFORME DI GESTIONE DEDICATE. PER CAVALCARE CON SUCCESSO QUESTA OPPORTUNITÀ DI BUSINESS SERVONO UN APPROCCIO SARTORIALE AL CLIENTE E UNA STRETTA SINERGIA TRA INSTALLATORE E FORNITORE PER PROGETTI MODULARI IN GRADO DI PREVEDERE SUCCESSIVE ESPANSIONI

DI MATTEO BONASSI

Considerando a livello macroscopico la transizione elettrica, il segmento delle flotte aziendali è tra quelli che promettono uno dei tassi di crescita più rapidi anche e soprattutto dal punto di vista delle infrastrutture di ricarica. Due i fattori determinanti in questo senso: lo stop agli endotermici entro il 2035 – una misura che già oggi incide notevolmente sulle scelte dei fleet manager impegnati nel rinnovamento del proprio parco auto – e gli obiettivi di sostenibilità sempre più stringenti a livello europeo che influenzano in maniera determinante le policy di grandi e medie imprese. In primis la necessità di ridurre le emissioni di CO2, fattore che contribuisce anche alla valorizzazione del brand di un'azienda nei confronti dei propri clienti. L'utilizzo di veicoli elettrici garantisce inoltre un sensibile risparmio sui costi di mantenimento: Secondo una recente ricerca di McKinsey, infatti, entro la fine del decennio le flotte di veicoli elettrici avranno un TCO (Total cost of ownership) inferiore del 15-25% rispetto alle auto endotermiche, oltre a consentire importanti agevolazioni fiscali. È evidente quindi che, anche per le aziende, la transizione elettrica sarà un passaggio obbligato, una trasformazione già in corso d'opera che necessita, per poterne sfruttare i benefici, della presenza di un'infrastruttura di ricarica privata che preveda l'utilizzo di wall box o colonnine di potenza adeguata, in grado di supportare l'attivazione autenticata, di lavorare in rete con più ev-charger senza creare scompensi

alla fornitura elettrica e che possa essere gestita attraverso una piattaforma ad hoc in grado di soddisfare in maniera semplice e versatile le esigenze dei fleet manager, in alcuni casi anche quando il rifornimento energetico avviene fuori dalla sede aziendale presso il domicilio dei dipendenti.

Il polso del mercato

I produttori di ev-charger confermano il segmento delle flotte come uno dei più dinamici e in rapida crescita. Ma non solo: l'adozione di mezzi elettrici nel contesto aziendale potrà fungere da volano per accelerare la transizione anche in ambito privato. «Crediamo che, nei prossimi 5 anni, le attività di elettrificazione saranno destinate a crescere in maniera importante, soprattutto in ambito professionale. Proprio nelle aziende sono infatti presenti impianti più potenti ed è in queste sedi che è più semplice realizzare infrastrutture di ricarica efficienti» spiega Marco di Carlo, Ceo di Mennekes Italia. «La transizione realizzata dalle aziende diventerà un input fortissimo anche per l'allargamento dell'e-mobility in ambito privato: se in azienda la ricarica è facile e fruibile, in molti saranno incentivati a passare all'elettrico forti di questa esperienza. La mobilità elettrica entrerà così in modo sempre più naturale in tutti i contesti della nostra giornata, da quelli professionali fino a quelli privati, con tutti i benefici che abbiamo già sin qui avuto modo di apprezzare. Il contesto delle flotte aziendali sta diventando sempre più di interesse e sempre più centrale, poiché abbraccia un'utenza professionale per la quale è necessario offrire un'infrastruttura di ricarica adeguata e, al contempo, scalabile per far fronte a esigenze future. Si tratta di un segmento che richiede grande attenzione in fase di progettazione, ma anche grande responsabilità, in quanto il cliente si affida totalmente. Recepita la richiesta, va analizzato il singolo contesto, controllati gli impianti per capire l'ubicazione migliore per le stazioni, va offerta una soluzione hardware intelligente e integrabile con i servizi per la gestione ai fini di facilitare il lavoro

del fleet manager, dell'amministrazione, dei manutentori e di tutte le parti coinvolti. Per Mennekes si tratta di un canale al quale da tempo dedichiamo un focus particolare». Anche Davide Spazian, sales area manager di Ingeteam, conferma previsioni di crescita importanti per il segmento flotte, non solo in termini di volumi, ma anche di una rapida evoluzione tecnologica della rete di ricarica: «Presso la nostra sede abbiamo una flotta composta esclusivamente da veicoli ibridi e Bev, non utilizziamo più veicoli esclusivamente endotermici, una scelta dettata anche dagli obiettivi di decarbonizzazione del gruppo. La nostra politica è in linea con quella di numerose aziende, dove attualmente, sia per perseguire una sostenibilità sempre maggiore, sia in un'ottica di risparmio energetico, si è deciso di elettrificare le flotte, facilitati anche da formule di leasing che consentono di ammortizzare i costi e di poter disporre di un margine maggiore per la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica dedicata. Se guardiamo all'ambito della ricarica privata il segmento delle flotte aziendali è tra i più interessanti perché sono sempre più numerose le società che scelgono questa tipologia di soluzione. Addirittura molte multinazionali impongono per policy di avere una percentuale di veicoli elettrici nella propria flotta. Attualmente la nostra strategia per approcciare questo mercato prevede, soprattutto per le aziende con piccole flotte, l'impiego di soluzioni in AC modulate in maniera intelligente. Questo consente di contenere l'investimento a livello infrastrutturale evitando l'installazione di cabine di media potenza. In questo caso proponiamo stazioni da 2 a 5 punti di ricarica, utilizzando le nostre Fusion (nella configurazione Street oppure Wall) controllate a monte da un DLM (Dynamic Load Management) che consente di gestire i carichi in maniera smart. Attualmente le flotte composte esclusivamente da Bev sono pochissime (meno del 20%), e il grosso del mercato è composto da veicoli ibridi plug-in e piccoli furgoni elettrici in grado, ad esempio, di garantire l'accesso nelle ZTL. Di conseguenza la ricarica del veicolo non è così impattante





SECONDO UN RECENTE
SONDAGGIO PUBBLICATO
DA EVBOX, IL 34% DEGLI
E-DRIVER EUROPEI RICARICA
ABITUALMENTE PRESSO IL
PROPRIO POSTO DI LAVORO

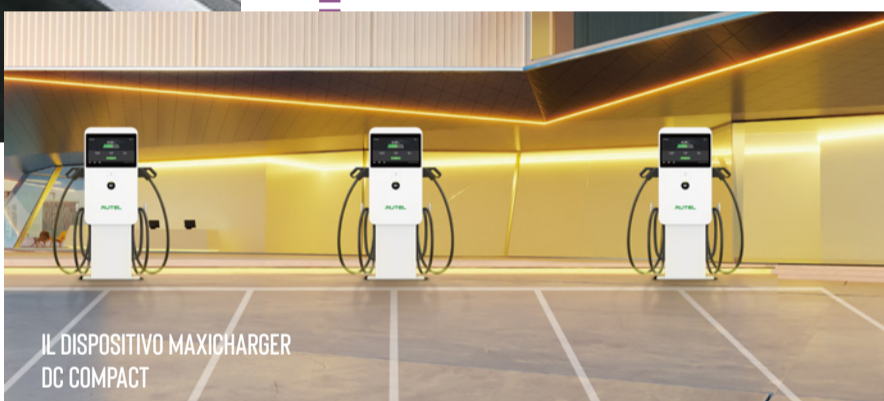
AUTEL

I vantaggi di un ecosistema smart in DC

Negli ultimi anni, la crescente consapevolezza ambientale ha spinto sempre più aziende a considerare la transizione verso veicoli elettrici per le proprie flotte. La ricarica delle flotte di veicoli di solito avviene durante la notte, ovvero i veicoli vengono ricaricati durante le ore notturne e utilizzati durante il giorno. Un'efficace soluzione per garantire una ricarica rapida ed efficiente è l'utilizzo di stazioni di ricarica DC da 40 kW, capaci di fornire una velocità di ricarica di 40 kWh all'ora, sfruttando appieno il tempo notturno. Le stazioni di ricarica AC, tuttavia, potrebbero incontrare delle limitazioni di potenza che rendono difficile soddisfare i requisiti di velocità di ricarica desiderati. Al contrario, le stazioni di ricarica in DC ad alta potenza, nonostante garantiscano una ricarica veloce, potrebbero comportare una capacità inutilizzata significativa dopo una breve ricarica completa, aumentando i costi di installazione. Per ovviare a queste criticità, Autel ha sviluppato una piattaforma cloud evoluta, dotata di un modulo completo per la gestione delle flotte di veicoli, integrabile con un'app, per una gestione intelligente della ricarica, pianificazione della flotta, diagnosi delle batterie e API aperte, consentendo un monitoraggio in tempo reale e soluzioni complete per la gestione della flotta elettrica. Il dispositivo di ricarica Maxicharger DC Compact offre una vasta flessibilità grazie alle due modalità di installazione: montaggio a colonna o su carrello mobile. Questo ev-charger riduce la necessità di una capacità di carico elevata per l'intera stazione, semplificando l'accesso all'elettricità e riducendo la difficoltà e i costi di installazione. Grazie a una gamma di prodotti completa, Autel ha coperto diverse esigenze, includendo stazioni commerciali a doppio connettore, stazioni in DC a bassa potenza, stazioni in DC ad alta potenza e stazioni di ricarica ultra-veloci ad alta potenza, in grado di soddisfare le diverse esigenze. In conclusione, la ricarica delle flotte di veicoli è un settore chiave della strategia di sviluppo di Autel, che si impegna a supportare la transizione elettrica verso un futuro sostenibile.

in termini di tempo e di energia impiegata. Il nostro set-up base composto da ev-charger in AC copre benissimo questo fabbisogno senza investimenti troppo onerosi. Per il futuro il tasso di crescita della mobilità in Italia prevede numeri a 2 cifre e la crescita dell'e-mobility nel segmento flotte sarà assolutamente comparabile. Ingeteam, grazie alla possibilità di offrire una gamma eterogenea e diversificata di soluzioni, sarà in grado di seguire questo trend in modo proporzionale. Nei prossimi 2/3 anni il mercato vedrà principalmente protagoniste stazioni in AC. Ma vedremo progressivamente crescere anche il segmento in DC ad alta potenza, trainato soprattutto dai mezzi pesanti e dalla ricarica ad accesso pubblico. Come Ingeteam possiamo contare su un portafoglio di prodotti ampio e vario, focalizzato su applicazioni professionali, con tante funzionalità e compatibile con gran parte delle piattaforme backend terze parti. Questo ci garantisce una flessibilità tale da poter sostenere diverse tipologie di player nella transizione elettrica».

Per i produttori è fondamentale essere in grado di rispondere alle esigenze dei fleet manager con prodotti versatili e adatti al target e, come conferma anche Simone Conti, account manager di Daze, il fatto di poter disporre della ricarica in azienda è un incentivo per il passaggio all'elettrico anche dei dipendenti che non utilizzano auto aziendali. La mission di Daze è stata da sempre quella di rendere la ricarica una pratica facile e intuitiva per tutti, filosofia che in questi anni abbiamo portato anche nell'approccio alle aziende che chiedono di realizzare un'infrastruttura di ricarica. In quest'ultimo anno la richiesta è diventata sempre più importante. Per questo motivo abbiamo lavorato sia tecnicamente sia commercialmente per sviluppare soluzioni sempre più complete e performanti che fossero in grado di soddisfare le esigenze di questa tipologia di target. A oggi, in termini di fatturato, questo segmento è ancora poco incisivo sul nostro business, su cui pesano prevalentemente il residenziale e la ricarica privata ad accesso pubblico. Confermo però che quello del C&I è un segmento



IL DISPOSITIVO MAXICHARGER
DC COMPACT

IN SINTESI

- + Stazione in DC da 40 kW
- + Piattaforma cloud per gestire l'infrastruttura
- + App dedicata per monitorare la ricarica

molto impegnativo da trattare con successo, perché richiede un approccio sartoriale in termini di offerta, consulenza, quotazioni, preventivi e sopralluoghi. Fino a poco tempo fa era più raro vedere aziende pronte a investire sull'e-mobility. Oggi è molto diverso: il solo fatto che si possa disporre di colonnine sul posto di lavoro è un traino per i dipendenti che sono interessati all'acquisto dell'auto elettrica. L'elettrificazione delle aziende in questo senso può trasformarsi in un volano molto potente. Il dipendente che ha la certezza di poter ricaricare l'auto al lavoro, molto probabilmente acquisterà un veicolo elettrico senza troppi pensieri».

Progetti mirati

Per essere gestito con successo, il segmento delle flotte aziendali richiede un approccio sartoriale e una stretta sinergia tra produttore e installatore per proporre progetti in grado di soddisfare le esigenze delle diverse aziende. Esigenze su cui incidono numerose variabili dettate anche e soprattutto dal campo in cui opera l'azienda stessa: ad esempio una società che deve gestire una flotta di agenti avrà necessità profondamente differenti da coloro che invece operano nella logistica. Un approccio complesso quindi che richiede un know-how adeguato per essere in grado di identificare il tipo di infrastruttura di ricarica più adatta a un certa tipologia di attività. Tant'è che produttori, come ad esempio Mennekes, hanno deciso di organizzare webinar dedicati e di affidarsi a una rete certificata di installatori. «Se consideriamo l'evoluzione di questo target, la qualità della domanda è rimasta costante nel tempo, richiedendo da sempre grande attenzione e grande professionalità» racconta Marco di Carlo. «Quello che è cambiato sensibilmente

negli ultimi due anni, grazie al forte aumento di veicoli elettrici e ibridi plug-in in dotazione alle flotte, sono i volumi. Ne consegue un fisiologico aumento della domanda, a cui dobbiamo rispondere in modo qualificato. Siamo passati da una nicchia, ovvero da un ristretto numero di aziende che avevano questa esigenza, a un mercato sempre più ampio che include anche numerose PMI. Per far fronte a questa domanda, ma anche a un'esigenza di maggiore consapevolezza sul settore, abbiamo intensificato la nostra attenzione sul segmento con dei webinar dedicati: il prossimo, dal titolo "Soluzioni di ricarica per flotte aziendali", è in programma il 19 ottobre ed è aperto a tutti i professionisti del settore. Con la formazione abbiamo l'occasione di raccontare i punti di forza delle nostre soluzioni e, al contempo, di entrare a stretto contatto con i Fleet Manager e in generale con coloro che gestiscono i veicoli all'interno delle aziende: un connubio strettissimo e assolutamente strategico. La realizzazione dell'infrastruttura, ovvero la sua installazione e attivazione, avviene attraverso gli installatori che fanno parte della nostra rete di Mennekes Quality Partner. Alcuni di loro hanno ormai un grande know-how in questo settore, con decine di installazioni realizzate, e una comprovata esperienza nell'utilizzo e nella gestione di un veicolo elettrico. Si tratta di Partner che hanno già alle spalle una serie importante di case history. Un'utenza importante è costituita da realtà medio piccole che stanno procedendo verso l'elettrificazione; a livello locale in particolare, c'è una crescita significativa delle PMI. Queste realtà generano un'eco di informazione, di qualità, di performance che crea interesse nelle altre aziende e che diventa un volano per il proseguimento del passaggio

all'elettrico. L'efficienza dell'infrastruttura la rende poi un esempio da raccontare e, soprattutto, un modello replicabile in altre realtà». Daze ad esempio prevede un approccio differente a seconda del tipo di cliente ma, anche in questo caso, come sottolinea Simone Conti, è fondamentale il dialogo con l'installatore di fiducia che già segue l'azienda intenzionata a installare la stazione: «Quando riceviamo una richiesta da parte di un'azienda abbiamo due differenti possibilità di approccio. La prima prevede l'apertura di un canale diretto con il cliente che intende elettrificare la propria flotta, lavoriamo quindi a stretto contatto per capire le criticità del progetto, la potenza necessaria e il numero di punti di ricarica. Lo step successivo è quello di dialogare con l'installatore di fiducia dell'azienda, che già conosce gli impianti presenti in loco. Mentre la seconda modalità, quando l'azienda chiede un pacchetto chiavi in mano, prevede di delegare il progetto alla nostra rete di installatori certificati. Procediamo quindi con un sopralluogo insieme all'installatore che opera su quello specifico territorio per poi stilare un preventivo. A oggi le richieste da parte di un'azienda intenzionata a realizzare un'infrastruttura di ricarica sono svariate e molteplici. Il primo step è capire precisamente le esigenze del cliente in termini di stazione di ricarica. Bisogna capire ad esempio se serve solo ai dipendenti oppure anche ad esterni. La stazione inoltre sarà differente se deve supportare un'attività di logistica. L'obiettivo principale è quello di offrire un'infrastruttura di ricarica versatile e flessibile, che possa tener conto anche di evoluzioni future. Installando un ev-charger da 22 kW ad esempio posso gestire agilmente vari utilizzi del veicolo. La seconda richiesta più frequente è quella di una piattaforma per monitorare i consumi e le ricariche. Questo implica la presenza di un ev-charger connesso, magari via bluetooth, ethernet o Wi-Fi. Altra cosa importante è la compatibilità con il protocollo Ocpp, per poter

far fronte alle varie necessità di utilizzo anche con app o software terze parti. Infine, una delle feature fondamentali è la gestione dinamica del carico, per evitare che la ricarica dei veicoli abbia ripercussioni sulle attività aziendali. Tutta la gamma di ev-charger Daze risponde a queste caratteristiche: per policy aziendale cerchiamo di garantire una serie di funzioni base indispensabili per le varie applicazioni su tutti i nostri prodotti».

Soluzioni modulari e intelligenti

Ci sono alcuni aspetti di primaria importanza da considerare quando si progetta un'infrastruttura di ricarica aziendale. Innanzitutto il rifornimento dei veicoli non deve in alcun modo inficiare le attività aziendali, quindi va garantita in primis la stabilità della rete. A questo proposito, oltre a soluzioni in grado di supportare il load balancing anche tra più punti di ricarica, è possibile prevedere l'utilizzo integrato di sistemi di storage, come spiega Davide Spazian di Ingeteam: «Per un ulteriore risparmio alcune aziende hanno anche installato impianti fotovoltaici. Anche in questo caso l'impiego di un DLM a monte consente di sfruttare l'energia green quando presente in maniera sufficiente per la ricarica dei veicoli. Nella gamma di prodotti Ingeteam sono presenti soluzioni integrabili per la ricarica delle flotte che possono essere supportate da sistemi di accumulo in aggiunta al fotovoltaico. A questo proposito abbiamo di recente avviato un progetto pilota con un cliente che ha richiesto un sistema di ricarica veloce con storage per limitare l'impatto sulla rete che verrà inaugurato nelle prossime settimane. Stanno aumentando considerevolmente anche le richieste da aziende che elettrificano anche la flotta di veicoli pesanti che, avendo già predisposto piani per lo sviluppo di una logistica full Bev hanno necessità di infrastrutture di ricarica in grado di supportare un traffico importante. Per questo tipo di mezzi pesanti vengono impiegate

HANNO DETTO



PIATTAFORME VERSATILI E FACILI DA UTILIZZARE Marco di Carlo, Ceo di Mennekes Italia:

«Il nostro ecosistema è studiato per evitare che il gestore della flotta sia "costretto" a professionalizzarsi sull'argomento ricarica. Dobbiamo essere in grado di offrire strumenti utili, versatili e il meno invasivi possibile: l'ingresso della flotta elettrica non deve comportare problemi di gestione»



STRUTTURE MODULARI PRONTE PER FUTURI UPGRADE Davide Spazian, sales area manager di Ingeteam:

«I vantaggi per gli installatori che utilizzano prodotti Ingeteam sono molteplici. In primis tutta la gamma Ingeteam, grazie all'impiego del DLM, consente di realizzare infrastrutture modulari, che possono essere ampliate in un secondo momento minimizzando costi e tempi di lavorazione».



NETWORK PROGETTATI AD HOC Simone Conti, account manager di Daze:

«Il primo step è capire precisamente le esigenze del cliente in termini di stazione di ricarica. La stazione inoltre sarà differente se deve supportare un'attività di logistica. L'obiettivo principale è quello di offrire un'infrastruttura versatile e flessibile, che possa tener conto anche di evoluzioni future».

BRILA

Nuove funzionalità per la ricarica condivisa

Brila ha lanciato due nuovi accessori e un'app dedicata per rendere il proprio dispositivo di ricarica ancora più versatile e facile da installare. Il primo è il programmatore ISI-Bit: si tratta di uno strumento con cui è possibile gestire e personalizzare i parametri della wall box anche senza la presenza di una rete Wi-Fi. L'update avviene in maniera semplice e immediata, collegando lo strumento al caricatore attraverso la presa di Tipo 2. Brila ha inoltre lanciato ISI-Master, un accessorio che rende adatta la wall box ISIEvc all'utilizzo presso flotte aziendali, strutture ricettive oppure in tutti i contesti che richiedono la ricarica autenticata tramite Rfid card. ISI-Master consente di configurare tutti i parametri dell'infrastruttura di ricarica e della relativa rendicontazione in maniera comoda e intuitiva attraverso un pannello Lcd da 7 pollici. La wall box può inoltre essere controllata e gestita tramite l'omonima app disponibile gratuitamente per sistemi iOS e Android: attraverso lo schermo dello smartphone è possibile monitorare lo stato della ricarica, visualizzare lo storico delle sessioni, scegliere la modalità di carica da fonti rinnovabili e ricevere eventuali notifiche sullo stato del rifornimento energetico.

LA WALLBOX ISIEVC

IN SINTESI

- + Scocca personalizzabile
- + Upgrade per la ricarica condivisa
- + Connettività wi-fi



BTICINO

Colonnine versatili e connesse

I luoghi migliori per ricaricare a basso costo le auto elettriche sono quelli in cui i veicoli stazionano per più tempo. Insieme all'abitazione, il posto di lavoro è essenziale: alcune persone sono infatti impossibilitate a ricaricare a casa (perché, ad esempio, non hanno il box/posto auto) e in questo senso, la possibilità di ricarica in azienda potrebbe costituire un fattore di scelta importante nell'acquisto di un'auto elettrica. Le colonnine Green'Up Premium IK 10 sono la miglior soluzione per le flotte. Sono infatti adatte ad essere installate in ambienti all'aperto molto spaziosi come i parcheggi esterni, in quanto costruite con materiali molto resistenti agli urti e agli agenti atmosferici. Inoltre, essendo bifacciali, permettono di caricare due veicoli contemporaneamente: un vantaggio per le grandi aziende. Un lettore di badge (opzionale) consente poi lo sblocco del terminale tramite l'identificazione del dipendente e il conteggio dell'energia consumata visibile del sistema di controllo accessi aziendale. È possibile, inoltre, collegarle via Bluetooth al cellulare per gestire la potenza erogata, oltre che impostare l'orario di ricarica.

IN SINTESI

- + Protezione IK10 con scocca in alluminio
- + 3 tagli di potenza (3,7;7,4 e 22 kW)
- + Doppia presa per ottimizzare gli spazi



GLI EV-CHARGER GREEN'UP PREMIUM

CIRCONTROL

Soluzioni ottimizzate per una ricarica modulare

La serie eVolve Rapid è progettata per adattare la ricarica DC a un formato ridotto in termini di potenza, portandola in contesti in cui la ricarica AC non è sufficiente, migliorando così la velocità di ricarica e riducendo gli investimenti. Inoltre, il suo sistema Master-Satellite compatibile a tutta la gamma eVolve (AC) e Raption (DC) la rende perfetta per le flotte che possono richiedere velocità di ricarica diverse. La colonnina Master può gestire fino a 8 satelliti e può essere integrato in qualsiasi back office tramite protocollo Ocpp o la piattaforma Cosmos di Circontrol per

LA COLONNINA EVOLVE RAPID



creare la propria rete di ricarica e monitorarla, gestire la stazione di ricarica da remoto o segnalare dati di consumo, orari, tariffe, ecc. Inoltre, Per Circontrol, le flotte commerciali sono un segmento di mercato strategico e, pertanto, uno dei nostri obiettivi principali è quello di fornire soluzioni di carico adatte alle esigenze di questo settore.

IN SINTESI

- + Ricarica in DC fino a 25 kW
- + Modalità Master-slave fino a 8 colonnine
- + Display Led da 8 pollici

DAZE

Ampia gamma per rispondere a ogni esigenza

La nuova gamma Daze è composta principalmente da un prodotto, la nuova Dazebox, declinata in tre versioni differenti: Home, Share e Pro (che verrà commercializzata in futuro). Tutte le soluzioni di ricarica proposte supportano la connettività Wi-fi, via Bluetooth ed ethernet, oltre ad essere compatibili con il protocollo Ocpp. La versione Home, già disponibile, supporta ogni tipo di connettività ed è equipaggiata con un energy meter per monitorare i flussi di corrente. Include inoltre un lettore Rfid per la ricarica autenticata e integra un ampio schermo Lcd che consente di avere sempre sottomano le informazioni principali sullo stato della ricarica. Per l'impiego all'interno di flotte aziendali presso parcheggi privati è stata appositamente pensata la versione Share, particolarmente adatta, infatti, per le situazioni dove la ricarica è condivisa. Dazebox Share supporta anche la connettività 4G, il protocollo Ocpp e prevede la possibilità di integrare un meter MID certificato.

L'EV-CHARGER
DAZEBOX SHARE



IN SINTESI

- + Connettività 4G, Bluetooth e Wi-fi
- + Lettore Rfid per ricarica autenticata
- + Possibilità di integrare Mid certificato

DKC

Qualità made in Italy

E.Charger di DKC è la soluzione perfetta per le realtà industriali che vogliono gestire efficacemente la ricarica della flotta dei propri veicoli elettrici. Il dispositivo è il prodotto di esordio interamente made in Italy della nuova Business Unit DKC Energy; la progettazione avviene presso il Centro di Ricerca e Sviluppo DKC di Torino, l'elettronica è prodotta a Genova da RGM, azienda del Gruppo DKC, mentre la produzione e il montaggio avvengono presso lo stabilimento DKC di Roma. Tramite le Rfid Card e il portale Energy, applicazione web che non richiede nessuna installazione sui device, è possibile identificare ogni singolo utente e contabilizzare l'energia assorbita. Sul Portale cloud è inoltre possibile visualizzare contemporaneamente dispositivi installati in diversi siti. Tramite il dispositivo Power Meter le aziende possono misurare la quantità di energia erogata.

LA WALL BOX E.CHARGER



IN SINTESI

- + Prodotto made in Italy
- + Portale cloud per monitorare più dispositivi
- + Power meter per monitorare l'energia erogata

DISPLAY AD ALTA LUMINOSITÀ PER EV-CHARGER



- LUMINOSITÀ DA 1000 NITS FINO A 2000 NITS E RANGE DI TEMPERATURA OPERATIVA -30°C/+80°C
- TRATTAMENTI SPECIFICI PER APPLICAZIONI OUTDOOR DISPONIBILI (TRANSFLECTIVE, OPTICAL BONDING ECC.)
- AMPIE POSSIBILITÀ DI PERSONALIZZAZIONE: AUMENTO DELLA LUMINOSITÀ; VETRO DI PROTEZIONE FINO A IK10; GTP, ECC.

DISTRIBUTORE SPECIALIZZATO IN COMPONENTI ELETTRONICI PER EV-CHARGER

CONSYSTEM

Your LOCAL PARTNER SPECIALIST

WWW.CONSYSTEM.IT

CONSYSTEM

Your LOCAL
PARTNER SPECIALIST

stazioni fast in grado di garantire tempi di rifornimento brevi durante le fasi di carico e scarico. Anche in questo caso l'ampiezza di gamma offerta da Ingeteam, grazie a prodotti come la Rapid 180 e la Rapid ST, ci consente di operare con le soluzioni più adatte alle diverse circostanze. I vantaggi per gli installatori che utilizzano prodotti Ingeteam sono molteplici. In primis tutta la gamma Ingeteam, grazie all'impiego del DLM, consente di realizzare infrastrutture modulari, che possono essere ampliate in un secondo momento minimizzando costi e tempi di lavorazione. Ad esempio, un'azienda può scegliere di iniziare con 2-3 colonnine munite di sistema DLM, per poi aggiungere una Rapid 60 per caricare un veicolo full electric. Gestendo in maniera smart le cariche delle colonnine, con un impatto minimo sulla rete si può aumentare l'infrastruttura di 3 charging point: un upgrade graduale, poco impattante e veloce. Il software con cui sono equipaggiate le colonnine è già predisposto affinché possano dialogare tra loro e con il DLM in modalità Plug & Play». Un altro aspetto molto importante è quello di riuscire a implementare piattaforme di gestione facili da utilizzare e che abbiano un impatto minimo sulle mansioni che il fleet manager è chiamato a svolgere quotidianamente. Ovvero il passaggio all'elettrico non deve comportare un maggior carico di lavoro ma anzi, deve contribuire, se possibile, a rendere la gestione più snella e automatizzata, come conferma Marco di Carlo: «La linea di prodotti Mennekes Professional offre il col-

legamento in rete tramite un back-end e protocollo Ocpp, con la possibilità di contabilizzare l'energia e modulare la potenza con una gestione intelligente del carico. A questa offerta hardware, negli ultimi due anni sono stati affiancati due servizi che sono ormai diventati lo standard. Il primo nato è il Mennekes Pay per integrare la gestione del servizio di ricarica a pagamento, creando uno spartiacque tra l'accesso "open" con scheda Rfid e differenziare chi deve pagare, con piena autonomia nella definizione delle tariffe, modificabili in qualsiasi momento tramite un Mennekes Quality Partner. Per rispondere anche all'esigenza di fleet manager di controllare l'efficienza dei processi di ricarica senza il servizio di pagamento, al Mennekes Pay abbiamo recentemente affiancato il Mennekes Cloud: una piattaforma che consente l'esportazione dei dati, la generazione di report, l'intervento da remoto da parte del manutentore e che affianca chi si occupa del parco elettrico nel gestire, estrapolare e rendicontare le ricariche dei dipendenti presso le loro abitazioni. Gli uffici amministrativi sono così sgravati da tutta una serie di incombenze che con Mennekes Cloud sono automatizzate. Il nostro ecosistema è studiato per evitare che il gestore della flotta sia "costretto" a professionalizzarsi sull'argomento ricarica. Dobbiamo essere in grado di offrire strumenti utili, versatili e il meno invasivi possibile: l'ingresso della flotta elettrica non deve comportare problemi di gestione e Mennekes in questa ottica ha realizzato soluzioni che lo rendono

FLEET220

Supporto a 360° per la ricarica in azienda

Il tema della transizione energetica sta acquistando sempre maggiore rilevanza presso le aziende più attente ai temi di sostenibilità: la flotta riveste un ruolo centrale in questo contesto con un numero sempre maggiore di mezzi elettrificati. Fleet220, nata dall'esperienza di Route220 SB, gestisce oggi oltre 400 aziende e 7.000 auto. Il servizio si rivolge ai clienti Business e fornisce loro una consulenza a 360°, dalla fase di progettazione fino alla fornitura e installazione di impianti di ricarica presso le sedi aziendali e presso le abitazioni dei dipendenti. Il dettagliato monitoraggio dei consumi tramite una piattaforma di back-end consente la consuntivazione di tutte le ricariche e il rimborso ai driver per l'utilizzo del proprio contatore. Il monitoraggio continuo delle stazioni da parte di Fleet220 ed il team di assistenza garantiscono il massimo tempismo con interventi online e on-site. Inoltre, la piattaforma consente di rendicontare tutte le ricariche fatte dai dipendenti su suolo pubblico con l'applicazione personalizzata my-ev-fleet sui 500.000 punti di ricarica in Europa e fatturate mensilmente direttamente all'azienda. Con Fleet220 le aziende potranno passare ad una flotta elettrica in modo rapido, veloce e intuitivo supportato da un team di esperti.



TORTORICI (AIAGA): "SUI BEV SERVONO PREZZI PIÙ COMPETITIVI"

GIOVANNI TORTORICI, PRESIDENTE DI AIAGA (ASSOCIAZIONE ITALIANA ACQUIRENTI E GESTORI AUTO AZIENDALI), FA IL PUNTO SULL'ATTUALE SITUAZIONE DEL MERCATO E SULLE CRITICITÀ, ANCHE RELATIVE ALLA TRANSIZIONE ELETTRICA, CON CUI AL MOMENTO I FLEET MANAGER DEVONO FARE I CONTI

Qual è la situazione attuale?

«Il settore sta attraversando un periodo piuttosto "tranquillo". Nel senso che nonostante ci sia una fuorviante aria di ripesa, anche quest'anno i dati parlano di un -20% rispetto a quanto registrato pre-covid, ovvero nel 2019. Il mercato sta recuperando molto lentamente. Nei prossimi mesi l'imperativo per i fleet manager, più che concentrarsi sull'elettrificazione, sarà in generale quello di far quadrare i conti, perché i feedback che ci arrivano dalle aziende parlano di tagli importanti ai budget. Questo creerà non pochi problemi a chi è incaricato di gestire il parco auto aziendale: i prezzi sono in continuo aumento e non parliamo solo delle vetture, ma anche dei prezzi del carburante, che oggi - considerando il costo al barile - sono parecchio superiori al reale valore di mercato del petrolio».

Come si sposano i tagli previsti ai budget delle aziende con la necessità di obiettivi importanti e stringenti in termini di sostenibilità?

«Anche in questo contesto purtroppo ci ritroviamo a fare i conti con prezzi dei veicoli elettrici che non sono congrui con quanto sarebbe lecito aspettarsi. Cito solo alcuni esempi: facendo un paragone tra un veicolo elettrico e il suo corrispettivo endotermico scopriamo che ci sono molti meno componenti (circa 1/3 in meno), questo significa un risparmio enorme in termini logistici e di manodopera. I reparti ricerca e sviluppo, vista l'efficienza che già oggi hanno i motori elettrici (anche i più economici sfiorano il 90%), hanno un'incidenza molto limitata, le batterie sono standard e l'elettronica di bordo ha un impatto molto basso sul costo del prodotto finito. È evidente che i prezzi di listino sono frutto della volontà di massimizzare i profitti su questa tipologia di vetture. Alla luce di quanto detto, se vogliamo tracciare un quadro generale, siamo di fronte a un momento di transizione e di grande incertezza in cui difficilmente, tornando ai fleet manager, si potranno pianificare investimenti importanti».

Che previsioni ci sono per il prossimo futuro?

«Per quest'anno l'obiettivo dei fleet manager sarà quello di ottimizzare i costi continuando a "galleggiare" sfruttando quello che hanno a disposizione. Ci sarà anche un'attenzione sempre maggiore nel monitoraggio e nella gestione dei percorsi dei dipendenti per ottimizzare i costi di gestione. Assisteremo anche a una riparametrizzazione delle vetture a uso promiscuo, nel tentativo di capire come vengono utilizzate al di fuori dell'ambito professionale. Il fringe benefit che viene tanto pubblicizzato è solitamente intorno ai 4.500 km. Questo viene superato molto spesso e di frequente per un utilizzo non legato ad esigenze lavorative. Tant'è che si arriverà presto a uno scenario in cui le auto aziendali verranno geolocalizzate».



FRONIUS

Un sistema ideale per piccole flotte

Fronius Watto Pilot è una wall box altamente efficiente ed intelligente, compatibile con tutti i veicoli in commercio. Grazie alla sua semplicità d'installazione e la facilità con cui gli utenti finali possono ricaricare la propria auto elettrica, ha già ottenuto dei riscontri molto positivi nel mercato residenziale. Tuttavia, il prodotto risulta particolarmente indicato per la gestione di piccole flotte aziendali che non richiedono un complesso sistema di controllo dei consumi, ma piuttosto un'ottimizzazione delle spese di rifornimento e una soluzione facile da configurare e utilizzare. Fronius Watto Pilot è disponibile nelle taglie da 11 e 22 kW, entrambe dotate delle modalità di ricarica Eco Mode e Next Trip Mode. Oltre alle impostazioni predefinite, gli utenti possono sfruttare la comoda app Fronius Solar.watto pilot per adattare il processo di ricarica alle proprie esigenze. Il monitoraggio delle ricariche è molto intuitivo ed è sempre possibile visualizzare lo storico dati e analizzare i tempi e costi delle ricariche effettuate, distinguendo tra prelievo dalla rete e autoconsumo fotovoltaico (qualora ci fosse un impianto collegato). Inoltre la funzione Load Balancing permette di gestire fino a 3 dispositivi collegati allo stesso contatore in modo tale che non si verifichino mai sovraccarichi di rete. Ogni ev-charger viene fornito con un Rfid chip che permette di abilitare la ricarica.

LA WALL BOX WATTPILOT



IN SINTESI

- + Ottimizzata per l'utilizzo con impianti FV
- + Due taglie di potenza (11 e 22 kW in AC)
- + App per monitorare lo storico delle ricariche

E-MOBILITY SYSTEM INTEGRATOR

LA SCELTA GIUSTA NEL MONDO DELLE RETI DI RICARICA.

Nel panorama della mobilità elettrica GASGAS è EPC, CSO e CPO, **un soggetto verticalmente integrato in tutta la catena del valore, in grado di rispondere alle esigenze di tutti gli attori del settore.**

GASGAS crede nella rivoluzione della mobilità elettrica e **ha implementato una rete proprietaria di colonnine in forte sviluppo, oltre ad ambiziosi progetti per conto di clienti terzi.**

La **solida competenza nella gestione e installazione di sistemi di ricarica in tutta Italia** e la **flessibilità organizzativa** ci rendono un **partner dinamico e affidabile**, in grado di proporre soluzioni personalizzate e integrate.

COME POSSIAMO DARTI SUPPORTO?



1. PROGETTAZIONE PRELIMINARE ED ESECUTIVA



2. PROCESSI AUTORIZZATIVI*



3. CONNESSIONI ALLA RETE ELETTRICA



4. FORNITURA E INSTALLAZIONE



5. CERTIFICAZIONE E COLLAUDO DELL'IMPIANTO



6. MONITORAGGIO E ASSISTENZA TECNICA



7. CONNETTIVITÀ DATI



8. MANUTENZIONE ANNUALE



9. SOLUZIONI A INVESTIMENTO ZERO

* nel caso di privati quest'attività è valida solo per condomini.

ENTRA A FAR PARTE DEL NETWORK GASGAS.

INFO@GASGAS.FUN +39 02 8088 9455

WWW.GASGAS.FUN

Instagram Facebook Twitter LinkedIn

Key-Energy 2023

Rimini | 22 - 24 marzo

Padiglione B3 | stand 198

Ti aspettiamo!

INGETEAM

Più affidabilità grazie al Dynamic Load Management

La gamma dei prodotti della famiglia Ingeteam Fusion disponibile ad installazioni a terra o a parete offre soluzioni di ricarica a doppia presa fino a 22kW in AC, integrabili tramite sistema intelligente dei carichi attivi in ambienti domestici o commerciali. La presenza del DLM 2.0 (Dynamic Load Management), nella versione standard o PRO, prevede di sfruttare al massimo l'energia prodotta in eccesso da un impianto fotovoltaico, caricando un veicolo connesso invece che immettere l'energia in rete. Questo, associato a un sistema di accumulo, permette risparmi sui costi della ricarica fino al 50%. La flessibilità del sistema è tale da poter essere integrata in un impianto di produzione di energie rinnovabili con tecnologia Ingeteam o di terze parti in maniera completamente trasparente. La configurazione e l'installazione sono semplificate grazie all'utilizzo dello Smart Meter 2.0 che dialoga in maniera nativa con le colonnine e di un'app di facile e intuitivo utilizzo.

LE COLONNINE DELLA GAMA FUSION

IN SINTESI

- + Sistema DLM per gestire il carico di energia
- + Funzionalità dedicate alla ricarica con impianto FV
- + Installazione semplificata grazie all'utilizzo di uno smart meter

LEKTRI.CO

Insieme a Safefleet per infrastrutture aziendali su misura

Il caricabatterie EV Lektri.co 1P7K si distingue come soluzione ideale per la ricarica delle flotte grazie alla sua elevata potenza di ricarica, il bilanciamento intelligente del carico, facile installazione, convenienza economica e compatibilità con i sistemi fotovoltaici.

Può fornire fino a 7.4 kW di potenza, garantendo una ricarica efficiente per più veicoli. La

prontezza dell'API del caricabatterie permette un'integrazione fluida con vari sistemi di gestione flotte. Inoltre, la capacità di ricaricare direttamente dall'energia solare rende la ricarica ancora più sostenibile. La facilità di installazione rende possibile la realizzazione di network modulari e scalabili. Lektri.co, facendo parte di un gruppo che include SafeFleet, sfrutta una sostanziosa base di clienti ed elaborazione dei dati per fornire consulenza strategica per le flotte in transizione verso l'e-mobility. Analizzando i dati sulla distanza giornaliera, l'azienda può suggerire i tipi di veicoli più adatti per la transizione agli EV e i luoghi di installazione ideali per i caricabatterie. Lektri.co può così fornire strategie di transizione complete basate su intuizioni guidate dai numeri.

IN SINTESI

- + Struttura robusta
- + Bilanciamento smart del carico
- + Gestione ottimizzata della flotta grazie alla piattaforma Safefleet

MENNEKES

Una gamma dedicata all'utilizzo professionale

Mennekes propone la gamma Professional: un ecosistema completo di prodotti e di soluzioni studiate ad hoc. Riguardo agli ev-charger la proposta 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 gestire tutto quanto concerne la ricarica dei veicoli, impostando potenze, priorità,

orari e consentendo agli utilizzatori di fruirla autonomamente con Rfid card o app. La piattaforma Mennekes Cloud consente invece di gestire da remoto i punti di ricarica senza includere il pagamento: perfetta quindi per offrire il servizio gratis ai propri clienti.

IN SINTESI

- + Gamma Professional ottimizzata per utilizzo condiviso
- + Piattaforma Mennekes Cloud per gestione dei charging point
- + Autenticazione tramite Rfid card

GLI EV-CHARGER AMTRON E AMEDIO PROFESSIONAL

un vero e proprio partner a cui delegare questo tipo di impegno: le aziende devono rimanere focalizzate nella propria attività core e l'elettrificazione non deve sottrarre risorse destinate ad altre mansioni. In tutto questo rimane fondamentale la nostra rete fornire localmente interlocutori professionali e competenti che si occupano delle esigenze del cliente per tutto quanto concerne la soluzione di ricarica per la flotta elettrica». Anche Daze sottolinea l'importanza di una piattaforma dedicata che, in questo caso, funziona tramite app e può essere facilmente configurata dall'installatore, anche nel caso in cui l'azienda decida di installare una wall box presso il domicilio del dipendente: «Oltre all'offerta hardware, per la ricarica delle flotte aziendali ha un ruolo centrale la nostra app» racconta Simone Conti. «Una soluzione software gratuita all'avanguardia che non solo consente all'utente finale di gestire ogni aspetto della stazione di ricarica, ma permette già di creare un rete di stazioni connesse, ad esempio quella aziendale. L'amministratore può accedere a una serie di funzionalità per la gestione della rete, come lo storico delle ricariche, i kW erogati, ecc. Il grande vantaggio è che l'installatore, una volta montati i caricatori, senza più dover mettere mano all'hardware, può configurare la rete in maniera semplice e intuitiva. Inoltre, sempre tramite l'app, è possibile monitorare anche l'utilizzo di una wall box installata presso l'abitazione di un dipendente. Questo a patto che il box o il parcheggio consenta di connettere il caricatore a Internet. Il fleet manager può quindi gestire l'intera infrastruttura via app e in futuro abbiamo già previsto la possibilità di gestione anche tramite Internet browser».



ORBIS

Ricariche ottimizzate grazie all'Autobalance

Viaris Combi+, con due uscite e presa Tipo 2 con shutter, è la stazione di ricarica Orbis maggiormente indicata per la gestione delle flotte aziendali. Nei sistemi multistazione Viaris, la configurazione software SPL consente di modulare la carica di un gruppo di stazioni, riducendo equamente la percentuale di potenza su tutti i veicoli connessi. Questo sistema offre all'impianto grandi vantaggi, riducendo l'investimento di potenza necessario per la ricarica di tutti i veicoli. Inoltre, grazie alla funzione Autobalance, ogni singola stazione può erogare in modo intelligente la potenza sulle due uscite presenti. Il software Viaris Charger Management permette, attraverso la comunicazione WiFi o Ethernet (opzionale comunicazione 4G) di ottenere un report personalizzato di tutte le ricariche effettuate per un numero illimitato di utenti e stazioni connesse. Un altro vantaggio di Viaris Combi+ è la possibilità di alloggiare direttamente le protezioni magnetotermiche e differenziali o gli eventuali contatori di energia per il monitoraggio dei consumi in un apposito vano facilmente accessibile. I driver

aziendali possono accedere al servizio di ricarica tramite diverse modalità: App e-VIARIS, card Rfid, QR code o in modo libero, in relazione alla configurazione prescelta. Può essere installata a parete o su apposita colonna monofacciale e bifacciale.

IN SINTESI

- + Doppia presa per ottimizzare gli spazi
- + Software SPL per gestire più stazioni collegate
- + Software Viaris Charger Management per report personalizzati



PLUS EV-CHARGE

Una wall box robusta e compatta

Per l'utilizzo in ambito aziendale, la gamma di Plus Ev-charge include la wall box W-760: si tratta di un dispositivo di ricarica che prevede l'attivazione tramite Rfid Card e il dialogo con altre stazioni tramite protocollo Ocpp 1.6J e 2.0. La wall box supporta anche il collegamento via Wi-Fi, Ethernet e Sim (opzionale). Il Led lato presa comunica in maniera intuitiva il funzionamento della stazione e lo stato della ricarica, mentre l'involucro costruito in acciaio Inox 316 AISI ne garantisce la resistenza anche ad agenti atmosferici particolarmente avversi. La stazione integra due punti di ricarica grazie alla doppia presa di Tipo 2 e può essere configurata in tre tagli di potenza, da 22, 11 oppure 7,4 kW.

IN SINTESI

- + Scocca in acciaio inox
- + 3 tagli di potenza (7,4; 11 e 22 kW in AC)
- + Connettività Wi-Fi, Ethernet e via SIM (opzionale)



L'EV-CHARGER W-760

R-EV

Un solo partner per ricaricare dentro e fuori sede

I prodotti e i servizi proposti da R-ev sono stati tutti pensati anche per coprire il mercato delle flotte aziendali. Le stazioni di ricarica R-ev, ideali per questo utilizzo, sono la wall box Street da 22kw in AC e la colonnina/wallbox da 24kw in DC. La Street da 22kW, oltre ad una facilità di installazione, può essere montata su superfici verticali e su piedistallo. Le prime ad affacciarsi al mondo dell'elettrico sono state di sicuro tutte quelle imprese di grandi dimensioni, molto attente ai temi ESG. Con queste aziende R-ev si pone come un vero partner, sia dal punto di vista hardware che software. In particolare, l'azienda non riceve solo una piattaforma per monitorare i consumi della propria flotta sulla infrastruttura di proprietà, ma ha la possibilità, grazie all'app R-ev, di aver accesso a 470.000 punti di ricarica presenti in tutta Europa, grazie all'interoperabilità garantita dal network R-ev. In questo modo, l'azienda può puntare alla fatturazione accentrata delle spese e a tutti i controlli dei consumi del proprio parco auto circolante. R-ev infatti, in qualità di Emisp, va incontro a tutte le esigenze: controllo dei consumi dei dipendenti, controllo delle ricariche domestiche ed eventuali rimborsi da corrispondere.

LA WALL BOX STREET 22



IN SINTESI

- + App per gestire le ricariche in azienda e presso stazioni pubbliche
- + Ampia gama con wall box in AC da 22 kW e colonnine in DC da 24 kW
- + Hardware e software personalizzabili su richiesta del cliente

SCAME PARRE

Funzionalità avanzate per ottimizzare i consumi

La conversione delle flotte è possibile nel 71% dei casi di utilizzo e nell'arco di vita di un veicolo aziendale può garantire un risparmio quantificabile in 12mia euro per vettura (dati Geotab 2023). Alla luce di questi numeri il passaggio all'elettrico si inserisce perfettamente nelle strategie aziendali di sostenibilità. L'offerta Scame per le flotte prevede soluzioni sia per i veicoli che hanno la necessità di una ricarica veloce – con stazioni in corrente continua DC dotate di un modulo da 25kW, per garantire il recupero di un'autonomia con una sosta relativamente breve – sia per le auto aziendali che invece hanno disposizione diverse ore di sosta, la soluzione ottimale rimane la ricarica in AC, che consente anche di contenere l'investimento iniziale. La funzione

Load Balancing risponde all'esigenza di installare più punti di ricarica senza aumentare la potenza a disposizione, in quanto permette di suddividerla e distribuirla equamente tra i veicoli che sono carica. Un sistema, compatibile ed applicabile a tutte le stazioni Scame in AC, in grado di rilevare se un veicolo ha terminato la carica e quindi ridistribuire la sua quota di corrente sulle altre

SCAME PREVEDE SOLUZIONI IN AC E IN DC PER LA RICARICA DELLE FLOTTE AZIENDALI



SENEC

Ricarica e fotovoltaico strategici anche in azienda

SENEC.Wallbox dpm3 è una stazione di ricarica elettrica flessibile e intelligente. Collegabile sia in monofase che trifase, ha una potenza di carica fino a 22 kW. Tramite il sensore DPM, la ricarica è regolata in base alla potenza disponibile in casa, evitando spiacevoli black-out. Dotata di sensore di temperatura, che ne impedisce il surriscaldamento, e di presa con otturatore di protezione integrato, garantisce massima sicurezza e durata. L'installazione, grazie anche al peso e all'ingombro ridotti, è facile e veloce e può essere fatta anche all'esterno, grazie al grado di protezione IP55. Per le flotte aziendali, è particolarmente indicata perché equipaggiata con tecnologia Rfid che abilita l'utilizzo di più utenti diversi, connessione 4G, che ne consente l'accesso da un telefono cellulare anche senza un collegamento wi-fi, e con il protocollo di comunicazione Ocpp. Per Senec, il segmento delle flotte è strategico soprattutto nell'ambito della divisione C&I, che si occupa di impianti fotovoltaici industriali. Anche in questo contesto, l'azienda propone un'offerta a 360°, per quanto riguarda sia i servizi, che, oltre all'impianto chiavi in mano di proprietà, includono anche modelli innovativi come i PPA e le Comunità Energetiche, sia i prodotti, dove spaziamo anche a tutte quelle soluzioni, come l'accumulo industriale o le colonnine di ricarica, che consentono di massimizzare l'autosufficienza energetica e l'utilizzo dell'energia solare.

IN SINTESI

- + Sensore DMP per evitare cali di tensione
- + Wallbox ottimizzata per ricariche con impianto FV
- + Installazione facile e intuitiva anche grazie agli ingombri ridotti

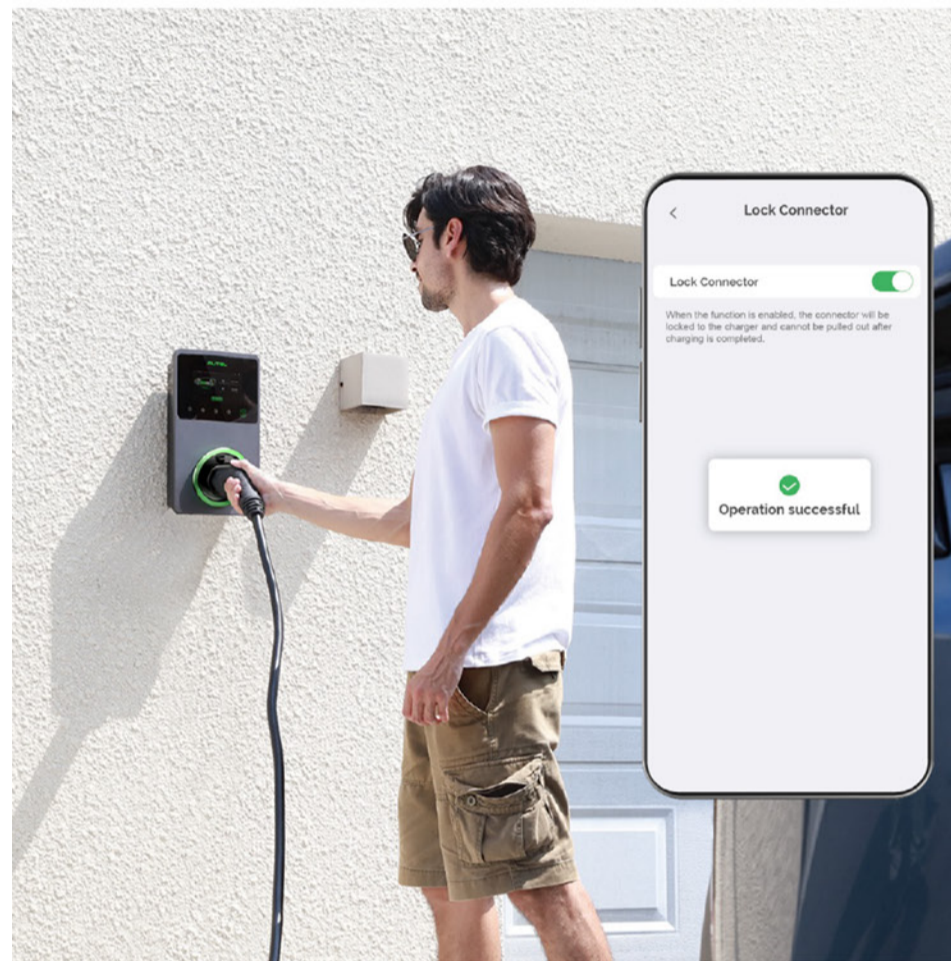
LA WALL BOX SENECDPM3



MAXICHARGER



Powering the Planet



L'EV-CHARGER PULSAR PRO



IN SINTESI

- + Supporto di reti fino a 100 ev-charger con bilanciamento della potenza
- + Configurazione delle stazioni via 4G
- + Software MyWallbox per gestire la rete di ricarica aziendale

WALLBOX

Una soluzione all in one per gestire la ricarica delle flotte

Pulsar Pro è il nuovo membro della famiglia Pulsar appena lanciato da Wallbox e progettato per gli spazi condivisi e che fornisce fino a 22 kW di potenza. Il caricabatterie supporta il bilanciamento della potenza tra un massimo di 100 ev-charger, migliorando la gestione della rete e riducendo i costi per l'utente finale. Inoltre, grazie al contatore interno con un margine di errore inferiore al 2%, Pulsar Pro garantisce inoltre un'esperienza di pagamento semplice e accurata. L'installazione del caricabatterie è resa facile e veloce grazie alla struttura della piastra posteriore, mentre la preconfigurazione 4G permette di efficientare i tempi di operatività (sia per gli utenti che per gli operatori) e offre la possibilità di aggiornare il software via etere. Il software myWallbox è incluso con Pulsar Pro e consente agli amministratori di gestire in modo sicuro i caricabatterie e organizzare gli utenti in gruppi, assegnando loro i caricatori o le postazioni di ricarica, monitorando il tutto attraverso un sistema di reportistica. Con il previsto aumento dell'adozione di veicoli elettrici, sempre più aziende saranno interessate ad adottare soluzioni di mobilità sostenibile. Per essere pronti a soddisfare questa domanda in crescita, Wallbox si sta impegnando a offrire soluzioni convenienti e altamente performanti sin da subito.

prese o riprendere eventuali cariche sospese. Questo sistema, controllabile da remoto attraverso il Management System di Scame permette di poter gestire e monitorare tutta la flotta, anche in diverse sedi aziendali. I punti di ricarica gestiti da Load Balancing sono e possono essere aumentati senza limiti a multipli 16, con la logica master/satellite.

IN SINTESI

- + Ampia gamma di dispositivi, tra cui stazioni in DC da 25 kW
- + Management system dedicato alla gestione flotte
- + Network dotati di Load balancing per la gestione intelligente delle ricariche

HIPOWER 480KW



PMService
AUTEL



Utility: strategie, prodotti e sviluppi futuri per la mobilità elettrica

L'E-MOBILITY OCCUPA ORMAI UN RUOLO DI PRIMARIA IMPORTANZA NEL BUSINESS DELLA STRAGRANDE MAGGIORANZA DELLE UTILITY, CHE HANNO DECISO DI CAVALCARE QUESTA OPPORTUNITÀ CON UN AMPIO VENTAGLIO DI OFFERTE CHE SPAZIANO DALLA RICARICA PRIVATA A QUELLA PUBBLICA, COPRENDO ANCHE LA LOGISTICA E LE FLOTTE AZIENDALI PROPONENDO PACCHETTI "ALL IN ONE" IN GRADO DI SPOSARE RIFORNIMENTO ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO. ECCO LE SOLUZIONI PROPOSTE DA ALCUNI DEI PRINCIPALI PLAYER CHE OPERANO SUL NOSTRO TERRITORIO

7 iù di 400 mila punti di ricarica privati, con una crescita del 700% in soli due anni e un'infrastruttura pubblica che, rispetto al 2022, è cresciuta quasi del 50% (dati Motus-E): tanto basta per comprendere come il business dell'e-mobility, in poco tempo, sia diventato un asset assolutamente strategico anche per le utility che operano sul nostro territorio. Un passo praticamente obbligato, che in breve ha portato alla creazione di divisioni dedicate e focalizzate sulla mobilità elettrica con cui le utility di fatto, oggi operano nel nostro Paese anche in qualità di veri e propri Charging Point Operator, oppure di E-mobility service provider a 360 gradi. Si parte dalle offerte dedicate alla ricarica domestica, che includono l'installazione di una wall box e che sono in grado di estendere i vantaggi del risparmio in bolletta alla ricarica fuori casa grazie ad accordi di interoperabilità. Oppure ancora, di includere l'ev-charger all'interno di pacchetti "all in one", che prevedono l'integrazione con fotovoltaico e sistemi di storage per l'efficientamento energetico e in grado di garantire importanti risparmi all'utente finale grazie all'autoconsumo. Enel X Way ad esempio ha sviluppato una soluzione di ricarica domestica intelligente e versatile: Waybox è un dispositivo di ricarica domestica, che permette all'utente di ricaricare in modo autonomo e sicuro il proprio veicolo elettrico direttamente da casa. disponibile nelle versioni da 7,4kW e 22 kW con o senza cavo di ricarica, è in grado di rilevare i consumi degli altri elettrodomestici collegati al contatore di casa in modo da non eccedere mai la massima capacità dispo-

nibile. È inoltre sempre connessa, per ricevere assistenza qualora necessario: grazie all'Enel X Way App è infatti possibile attivare, programmare o monitorare le sessioni di ricarica direttamente dallo smartphone. Edison Energia ha confermato obiettivi importanti legati alla propria crescita nel segmento e-mobility. La società prevede infatti entro il 2030 l'installazione di oltre 100mila punti di ricarica ad accesso privato, ovvero per la ricarica di veicoli elettrici ad opera di famiglie, partite Iva e piccole aziende. Questo installato garantirà alla multiutility una quota di mercato pari all'8% della fornitura elettrica impiegata per l'e-mobility a livello nazionale. Sempre entro il 2030 infatti Edison Energia conta di raddoppiare i contratti di fornitura, portandoli dai 2 milioni attuali a 4 milioni tra commodity, servizi e prodotti di efficienza energetica. Sorgenia si propone di fatto anche in qualità di E-Mobility service provider: la multiutility, attraverso la piattaforma digitale MyNextMove, fornisce l'ubicazione in tempo reale di 30mila colonnine dislocate in tutta Italia. L'app MyNextMove può essere utilizzata da tutti gli e-driver, quindi non solo da coloro che hanno sottoscritto un contratto di fornitura energetica con Sorgenia. Inoltre Per ogni ricarica effettuata tramite MyNextMove, si ricevono dei Green Coins da utilizzare nella app MySorgenia per acquistare oggetti ambientalmente compatibili o supportare progetti di sostenibilità ambientale. In occasione del lancio ai clienti della multiutility sono state riservate tariffe particolarmente vantaggiose. Anche Iren, attraverso la divisione IrenGO dedicata alla mobilità elettrica, ha intravisto nel binomio "fornitura energetica





A2A

Un portafoglio di soluzioni diversificate

Offerta: ricarica privata e pubblica, attività commerciali e prodotti per la PA

Strategia: wall box e colonnine con piattaforme di gestione dedicate; progetti per flotte e grandi aziende; nuovo servizio A2A Revenue Charge dedicato alle strutture ricettive

«Il Gruppo A2A promuove attivamente la diffusione della mobilità elettrica fondamentale nel percorso di elettrificazione degli usi finali di energia e dunque di decarbonizzazione» spiega Lorenzo Colasanti, head of e-mobility & value added solutions di A2A. «A2A è attiva in questa filiera operando con il ruolo Cpo e Emsp al fine sia di realizzare una rete capillare di punti di ricarica pubblica a livello nazionale, sia di favorire l'adozione di servizi da parte dei clienti finali. Il Gruppo ha strutturato un portafoglio di soluzioni completo e diversificato per il pubblico e il privato, che si basa anche su collaborazioni strategiche e accordi in entrambi gli ambiti. Supportiamo i diversi segmenti di clientela nel percorso di elettrificazione del proprio parco auto e nell'adozione delle soluzioni più idonee a poterlo fare. Ci occupiamo di tutte le fasi della realizzazione dell'infrastruttura: dalla progettazione, all'installazione, alla gestione. Siamo in grado di proporre soluzioni "zero pensieri" per PA e strutture con accesso pubblico: ci facciamo carico dell'intero investimento e della gestione dell'asset per le Pubbliche amministrazioni e per clienti privati (Business) che dispongano di spazi ad accesso pubblico. Abbiamo inoltre soluzioni su misura per flotte aziendali, attività commerciali e condomini; oltre a soluzioni dedicate ai clienti privati, che si basano su un'interfaccia digitale – l'app A2A E-Moving – che consente di accedere



LORENZO COLASANTI,
HEAD OF E-MOBILITY &
VALUE ADDED SOLUTIONS
DI A2A

a pacchetti ad abbonamento o a consumo (oltre 35.000 punti di ricarica in tutta Italia) e di gestire la propria wall box privata. Abbiamo sviluppato anche un'offerta innovativa, dedicata a chi ricarica presso la propria abitazione, che abbina la fornitura di energia elettrica domestica a prezzo di vantaggio a una tariffa ad abbonamento mensile con cui ricaricare presso la rete pubblica, con la possibilità di pagare tutto in bolletta attraverso un'unica offerta (A2A Easy Moving). Il piano Industriale di A2A prevede di realizzare entro il 2030 circa 22mila punti di ricarica pubblici. Prevediamo inoltre 50mila punti privati e di raggiungere 200mila contratti per servizi di ricarica attivi. Relativamente alle iniziative più recenti, uno dei progetti più rilevanti è la nuova "City Plug": una soluzione di ricarica che abbiamo sviluppato attraverso un percorso di innovazione interna. È stata ideata per dotare le nostre città di una rete capillare di punti di ricarica a basso impatto infrastrutturale e a basso costo, con potenza fino a 7kW per presa, pensata per chi in città non può ricaricare a casa nel proprio box e trova quindi ideale un'alternativa "lenta" da poter utilizzare tipicamente durante la notte. Ne abbiamo già installate a Brescia e prevediamo di estenderne l'applicazione ad altre città. In ambito B2B invece, abbiamo appena lanciato il nuovo servizio "A2A Revenue Charge", pensato per agevolare la ricarica presso le strutture ricettive e aziendali semplificando i processi sia per il driver, sia per il proprietario, il gestore o il fleet manager che possono fornire un servizio aggiuntivo ai propri clienti, impostando il prezzo della ricarica e ottenendo un corrispettivo a copertura dei costi dell'energia elettrica.



EDISON NEXT

Soluzioni chiavi in mano per la logistica

Offerta: soluzioni per l'elettrificazione delle flotte e infrastrutture per la logistica

Strategia: fornitura energetica e stazioni di ricarica alimentate da fotovoltaico (anche ultrafast); gestione delle piattaforme via cloud; gestione di colonnine ad accesso pubblico in qualità di Cpo

Il mercato delle auto elettriche sta vivendo una forte espansione ed è destinato a crescere, ma perché ciò accada è necessario che la rete di ricarica si diffonda in modo capillare e omogeneo sul territorio e che vengano incentivati l'acquisto



MARCO CARVELLI, HEAD
OF E-MOBILITY
DI EDISON NEXT

o il leasing di auto elettriche, così come accade in altri Paesi europei. Edison Next, società del gruppo Edison che ha la missione di accompagnare clienti e territori nel loro percorso di transizione energetica, è impegnata a promuovere l'elettrificazione delle flotte, sia pubbliche che private, offrendo un servizio completo e ritagliato su misura che parte dall'analisi delle esigenze del singolo cliente e dalla progettazione del corretto dimensionamento delle infrastrutture di ricarica, passa alla loro fornitura e installazione, e arriva alla gestione del sistema di ricarica attraverso una piattaforma cloud che ne monitora il corretto uso e gestisce accessi e pagamenti, assicurando manutenzione e assistenza per assicurare continuità di servizio. Completa l'offerta, la fornitura di energia 100% green. L'infrastruttura di ricarica può essere alimentata da energia autoprodotta da un impianto fotovoltaico, anche dotato di sistemi di accumulo, che si inserisce in un virtuoso percorso di transizione energetica. «Installiamo infrastrutture di ricarica adottando le migliori tecnologie in modo indipendente in base al tipo di utilizzo e alle necessità del cliente», afferma Marco Carvelli, Head of e-mobility di Edison Next. «Dagli Hub Superfast

Charging, punti di ricarica DC ad altissima potenza (150-350 kW) soprattutto per flotte logistiche, ai charger AC/DC per flotte aziendali (11-150 kW). In questo secondo caso, la soluzione per i fleet manager prevede tanto la possibilità di ricarica per i dipendenti presso

i parcheggi aziendali, quanto la ricarica presso le abitazioni private e la rete ad accesso pubblico. Alle aziende proponiamo soprattutto il modello "chiavi in mano", un'offerta end-to-end in cui Edison Next si pone come unico punto di riferimento in tutte le fasi del processo. Alla PA o ai clienti in ambito terziario, invece, di solito, offriamo il modello Cpo, in cui investimento, proprietà e oneri di gestione sono a carico di Edison Next. Rileviamo un forte fermento in un segmento di mercato che ha abbracciato la transizione energetica molto più rapidamente del previsto: la Logistica. In quest'ambito supportiamo i nostri clienti facendo leva sull'esperienza maturata dal Gruppo Edison nella gestione di impianti elettrici caratterizzati da elevata complessità e potenza, e interpretando le necessità che il settore trasporti richiede».



- e-mobility" opportunità di business interessanti, proponendosi di fatto anche come Emsp attraverso l'app dedicata. L'app IrenGo consente infatti di ricaricare veicoli elettrici puntando sull'interoperabilità del servizio, che garantisce l'accesso a oltre 20mila charging point sul territorio italiano tra stazioni IrenGo e colonnine gestite da altri operatori, ma non solo. L'app consente di pianificare i propri spostamenti in base alle stazioni di ricarica disponibili (anche calcolando il tragitto in base alla tipologia di vettura, dei provider e delle velocità di ricarica), oltre a fornire in tempo reale un feedback sullo stato delle stazioni: se disponibili oppure in manutenzione, se occupate oppure se già prenotate. Infine c'è anche chi, anticipando i tempi e guardando allo sviluppo dell'e-mobility in ottica futura, ha stretto accordi con case automobilistiche per la realizzazione di veri e propri ecosistemi smart. E.ON e BMW hanno unito le forze per dar vita a Connected Home Charging, una piattaforma che permetterà ai possessori di auto BMW e Mini di accedere a un network di ricarica olistico che consentirà di collegare il proprio veicolo elettrico al sistema energetico e di rifornirlo in maniera totalmente sostenibile. L'elemento centrale dell'ecosistema è la creazione di un'interfaccia comune che combina tre sistemi complessi e precedentemente separati: i veicoli elettrici, le case intelligenti e il mercato dell'energia. I due partner si impegneranno per unire in maniera sinergica le proprie competenze: BMW sarà responsabile dei veicoli, dell'hardware di ricarica e gestirà l'interfaccia con il cliente con particolare attenzione alle loro esigenze di mobilità. E.ON, oltre a fornire servizi di installazione, elettrici e di connettività presso le abitazioni dei clienti, sarà anche responsabile di garantire tariffe energetiche sostenibili e l'accesso al mercato dell'energia, che svolge un ruolo chiave nel controllo intelligente dei processi di ricarica.

ENEL X WAY

Una rete sempre più flessibile anche grazie al V2G

Offerta: soluzioni di ricarica in ambito pubblico e privato

Strategia: supporto clienti a 360°; sviluppo di servizi all'avanguardia; massima flessibilità dei servizi di ricarica

«Lo sviluppo di servizi e soluzioni di ricarica per veicoli elettrici all'avanguardia che abilitino la crescita e la diffusione della mobilità sostenibile in Italia è l'obiettivo che perseguiamo puntando su tre direttrici: 1: supporto a 360° ai clienti interessati alla transizione verso la mobilità sostenibile; 2: sviluppo di servizi evoluti per semplificare l'adozione dell'auto elettrica; 3: elettrificazione in ambito pubblico, aziendale e residenziale, per azzerare la range anxiety» spiega Federico Caleno, head of enel X Way Italia. «Il peso relativo di questi tre segmenti è variato e varierà in funzione della maturità del mercato della mobilità sostenibile. Indipendentemente dall'ambito di elettrificazione – pubblica o privata –, la potenziale sinergia con i distributori di energia è assolutamente rilevante. La flessibilità dei processi di ricarica, che è possibile controllare considerando sempre le esigenze dei clienti finali è un potenziale grande facilitatore nella implementazione di servizi di ausilio alla gestione della rete elettrica. La possibilità di aggregare piccoli contributi potenzialmente offerti da ciascuna auto elettrica sia in ricarica con il V1G, sia in ricarica/Scarica con il V2G, rappresenta quindi un potenziale facilitatore sia nella messa a disposizione di allacci



FEDERICO CALENO, HEAD OF ENEL X WAY ITALIA

alla rete per la connessione di infrastrutture di ricarica, sia nella gestione della rete elettrica in presenza di variazioni nella produzione di energia. Queste funzionalità consentono anche di prevedere meccanismi di remunerazione per i clienti finali che mettono a disposizione le loro auto elettriche in ricarica, per erogare tali servizi. Ad oggi sono oltre 18mila i punti di ricarica installati da

Enel X Way in tutta la penisola e puntiamo ad arrivare a 22mila entro il 2024, con una percentuale sempre maggiore di punti di ricarica ad alta e altissima potenza, grazie al boost offerto dal Pnrr che ci consentirà di installare più di 1850 nuove infrastrutture, equivalenti a 3.700 punti di ricarica, ad alta potenza entro il prossimo anno.



E.ON

Soluzioni integrate per e-mobility ed efficientamento energetico

Offerta: ricarica integrata al fotovoltaico e servizi dedicati alla ricarica pubblica

Strategia: software X-Grid per gestire i consumi; offerta i pacchetti hardware "all in one"; App per ricariche pubbliche

«La mobilità elettrica sta acquisendo un ruolo sempre più decisivo all'interno della nostra strategia aziendale» spiega Luca conti Chief sales & Delivery officer di E.ON Italia. «La business unit dell'e-mobility è nata nel 2018, quando abbiamo deciso di sviluppare il modello di vendita e delivery delle soluzioni energetiche superando il concetto di fornitore di energia elettrica e gas e oggi ci presentiamo sul mercato con un'offerta di prodotti, di soluzioni e di applicazioni sempre più orientata all'efficienza energetica. La nostra proposta è molto ampia e trasversale. Per il privato abbiamo l'offerta E.ON DriveSmart Casa, per la ricarica domestica, con wall box – dai 7,4 ai 22kW – in grado di soddisfare tutte le esigenze e di consentire anche l'integrazione con l'impianto fotovoltaico, e il pacchetto E.ON DriveEasy, soluzione che consente di ricaricare il proprio veicolo elettrico in tutta Europa



LUCA CONTI, CHIEF SALES & DELIVERY OFFICER DI E.ON ITALIA

grazie alla nostra app E.ON Drive, interoperabile con i sistemi di tutti i gestori. Ai nostri clienti proponiamo ovviamente tutte le soluzioni fast e ultrafast, ma riteniamo che la soluzione migliore sia quella di costruire un progetto insieme a loro, considerando anche l'integrazione con eventuali altri sistemi, come il fotovoltaico. Anche per il segmento business costruiamo insieme alla singola realtà la soluzione più in linea con le specifiche esigenze. Le nostre stazioni di ricarica E.ON DriveSmart consentono ad attività commerciali e strutture ricettive di offrire un servizio innovativo di ricarica ai propri clienti durante la loro permanenza e alle aziende di dare la possibilità a dipendenti e visitatori di ricaricare la propria auto elettrica con una soluzione sostenibile, anche abbinando un'installazione di pannelli fotovoltaici per entrare al 100% nel percorso di transizione energetica.

Le aree di clienti sono due che, al momento, pesano ciascuna il 50%. Ci rivolgiamo infatti a clienti business, ovvero imprese private e pubbliche, e a clienti residenziali, compreso ovviamente il mercato condominiale. Per l'area dei condomini, registriamo un sempre più significativo legame della mobilità elettrica con il fotovoltaico che presenta diversi elementi vincenti: la capacità di coprire le spese comuni, la possibilità di addebitare direttamente i costi a chi utilizza le colonnine di ricarica, e i benefici potenziali che possono derivare in un futuro dalla costituzione di comunità energetiche. riguardo all'offerta di prodotto La wallbox E.ON dedicata alla ricarica consente senza hardware aggiuntivi, la perfetta compatibilità con FV & Battery, fornendo funzionalità avanzate di bilanciamento del carico locale. L'installazione è semplice poiché è possibile utilizzare la batteria CT (per sistemi con batteria) e non è necessario il contatore intelligente dedicato. La wall box E.ON inoltre consente di risparmiare in termini di costi hardware (stazione di ricarica, contato-

IRENGO

Un approccio da full service provider

Offerta: pacchetti dedicati ad aziende e privati, con servizi di consulenza a 360°

Strategia: pacchetti completi di fornitura energetica e servizi dedicati all'e-mobility; offerta di prodotti smart con supporto via app; investimento nella realizzazione di infrastrutture pubbliche e semi-pubbliche

«La tipologia di ricarica privata - domestica e sul luogo di lavoro - è quella destinata ad affermarsi nei prossimi anni, come dimostrano i tassi di crescita dei punti di ricarica degli ultimi anni» racconta Mario Nicotera, responsabile Servizi di IrenGO. «Iren luce gas e servizi per il target residenziale punterà sempre più sul concept "all in one" dedicato alla ricarica di veicoli elettrici e studiato per ottimizzare l'autoconsumo in presenza di un impianto fotovoltaico con sistema di accumulo. Si tratta di una soluzione che consente agli utenti di gestire tutti i flussi di energia all'interno dell'abitazione, compresa appunto la ricarica dei veicoli. D'altra parte, è indubbio che il ritardo già accumulato dall'Italia nell'elettrificazione del parco auto e la situazione di mercato venutasi a creare con il conflitto ucraino delineino uno scenario di crescita Bev moderato che si riflette in valori modesti di penetrazione delle vetture full electric nelle vendite del mercato italiano, soprattutto a confronto coi principali paesi europei. Pertanto, siamo ugualmente impegnati con investimenti nelle infrastrutture di ricarica pubbliche e semi-pubbliche e nell'elettrificazione del trasporto pubblico locale. Iren si sta trasformando sempre di più in un full service provider, riposizionando il brand su innovazione e sostenibilità per diventare l'operatore unico di riferimento per tutti i bisogni dei propri clienti in tema di mobilità green, anche attraverso la realizzazione di pacchetti bundle che abbinano la commodity a prodotti/servizi dell'ecosistema e-mobility, come ad esempio la stazione di ricarica ad uso residenziale con App Utente integrata. In



MARIO NICOTERA,
RESPONSABILE SERVIZI
DI IRENGO

ambito business, proponiamo ai clienti che raggiungano un livello minimo di consumo annuo, una nuova formula che abbina la vendita di energia elettrica e gas a un incentivo economico per l'acquisto di prodotti o servizi di mobilità elettrica. In altre parole, il cliente azienda che ci sceglie per la fornitura di energia sottoscrivendo anche un contratto per l'acquisto di prodotti e/o servizi di e-mobility, riceverà uno sconto sulla fornitura di energia di importo pari al prezzo di acquisto dei prodotti e servizi IrenGO. Attraverso una vera e propria consulenza Iren

Mercato è in grado di accompagnare il cliente nella costruzione del suo progetto di mobilità sostenibile anche con un concreto supporto economico. Iren propone a catalogo un'ampia selezione di prodotti dai migliori produttori di settore, adatti a soddisfare qualsiasi esigenza, dalla semplice ricarica al monitoraggio tramite App. L'offerta si distingue per versatilità e flessibilità di utilizzo, nonché dalla compatibilità con alimentazione tramite energia autoprodotta con impianti fotovoltaici. Le Wallbox proposte, ad esempio, per i clienti domestici consentono la ricarica dell'auto elettrica negli orari che il cliente preferisce, ad esempio durante la notte o quando è più conveniente per risparmiare sui consumi e proteggere l'ambiente. Per le aziende, invece, proponiamo una gamma completa di stazioni di ricarica con diverse taglie di potenza, sia in corrente alternata che in corrente continua. Tutte queste infrastrutture di ricarica possono essere abbinare a servizi di progettazione, installazione, gestione e manutenzione per ogni esigenza e personalizzazione tecniche. Tutti i

prodotti sono dotati di Connettività Wifi, e/o Ethernet (RJ45), e/o Bluetooth, e/o cavo RS485 o SIM 4G/3G. La modalità di ricarica consentita è sia Plug&Charge sia tramite autenticazione utente per mezzo di una Rfid card o app del produttore. In tutti i pacchetti Iren è compresa l'installazione della wallbox e dell'eventuale impianto di efficientamento energetico. Inoltre Iren mette a disposizione dei driver elettrici e l'App proprietaria IrenGO. Relativamente a nuovi progetti in via di sviluppo, Iren è impegnata a mettere a frutto gli sforzi che sono stati fatti finora per competere in un mercato con grandi potenzialità, ma ancora gravato da una incerta strategia nazionale di sviluppo. Ci concentreremo nel proporre soluzioni efficaci per quei clienti ad oggi più proiettati nel percorso di transizione energetica e conversione alla mobilità elettrica. Fra questi annoveriamo sicuramente la grande distribuzione organizzata, le aziende con flotte, gli operatori della logistica e quelli del servizio di trasporto pubblico».



re intelligente e accessori aggiuntivi per l'installazione). Per quanto riguarda i servizi e l'interfaccia utente, la wall box E.ON ha diverse funzionalità che consentono al cliente di selezionare il metodo di ricarica più adatto alle proprie esigenze. Tra i progetti in via di sviluppo segnaliamo la soluzione Grid-X, un importante investimento del Gruppo E.ON per fare un ulteriore passo avanti nell'integrazione di soluzioni di efficienza energetica e di una migliore gestione dell'energia per il cliente residenziale. Parliamo di un software proprietario per l'ottimizzazione dei consumi in funzione delle tecnologie installate in casa e del proprio piano tariffario di casa: è in pratica un cervello elettronico che studia, a seconda dei desideri, il profilo di consumo del cliente e stabilisce quando ricaricare la batteria di casa o dell'auto, sfruttando la rete o il fotovoltaico, oppure trasformando l'energia elettrica in termica ed accumularla nel serbatoio della pompa di calore e via dicendo. Da solo, questo software potrebbe portare fino a 250 € annui di risparmio a famiglia».



SORGENIA

E-Mobility sempre più strategica

Offerta: un Emsp in grado di semplificare la gestione delle ricariche

Strategia: app MyNext Move a copertura nazionale per la ricarica pubblica; sconti sulle ricariche per i clienti con contratto energia; soluzioni ad hoc per flotte

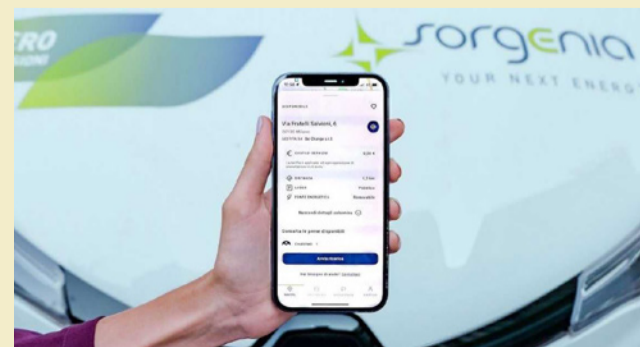


MARCO PICONESE,
OFFERING & MARKET
DEVELOPMENT DI
SORGENIA

L'app MyNextMove di Sorgenia accompagna i possessori di auto elettriche nella transizione energetica semplificando tutte le attività correlate alla ricarica. La mappa integrata nell'app sfrutta la geolocalizzazione per mostrare in tempo reale le colonnine nelle vicinanze. Ne sono state censite oltre 30.000, coprendo tutto il territorio nazionale. L'obiettivo è fornire un servizio completo che permetta di accedere a

informazioni dettagliate e, con un'apposita funzione, di individuare le colonnine che utilizzano fonti rinnovabili promuovendo l'utilizzo di un'energia pulita e sostenibile. Inoltre, la comodità delle transazioni è assicurata grazie all'integrazione di differenti metodi di pagamento digitale. Inoltre il "wallet digitale" offre pacchetti prepagati con crediti crescenti che arrivano fino a un beneficio

del 10% e i clienti Sorgenia che hanno un contratto energia possono contare sempre su un ulteriore sconto del 10%. «Sorgenia si impegna costantemente nel miglioramento dell'app MyNextMove, ascoltando con attenzione i feedback dei clienti e lavorando sempre su nuove funzionalità - commenta Marco Piconese, Offering & market development di Sorgenia. «Stiamo valutando sinergie per la gestione della ricarica domestica e considerando l'espansione dell'offerta all'ambito business, con soluzioni ad hoc per le flotte aziendali. Queste sono solo alcune delle iniziative in corso per la seconda parte dell'anno che testimoniano l'impegno di Sorgenia verso una mobilità sempre più sostenibile e all'avanguardia».



Batterie al sodio: pro e contro

ALLA SCOPERTA DI UNA DELLE TECNOLOGIE CHE PROMETTONO DI RIVOLUZIONARE I VIAGGI IN ELETTRICO. ECCO COME FUNZIONANO, QUALI SONO LE DIFFERENZE RISPETTO ALLE BATTERIE AL SALE, E I VANTAGGI NEI CONFRONTI DELLE PIÙ DIFFUSE BATTERIE AL LITIO **DI FEDERICA MUSTO**



Si è sentito molto parlare negli ultimi mesi delle famigerate batterie al sale con articoli, video e anche qualche trasmissione televisiva. Ma quanto c'è di vero e soprattutto, di cosa si tratta esattamente? Prima di tutto occorre fare un doveroso distinguo: batterie al sale e batterie al sodio non sono la stessa cosa. Da una parte ci sono le batterie al sale fuso, o sodio-metallo, una tecnologia certamente interessante ma che conta più di quattro decenni di vita e che ancora oggi presenta una serie di caratteristiche che ne rendono difficoltoso l'utilizzo in ambito automotive. Dall'altra, le batterie agli ioni di sodio, ovvero una batteria strutturalmente simile alle più diffuse batterie agli ioni di litio ma che utilizza gli ioni di sodio al posto di quelli di litio per il passaggio dell'energia nel processo di carica e scarica. Dunque due tecnologie profondamente differenti sia nelle caratteristiche sia negli utilizzi, ma accomunate dal medesimo obiettivo: utilizzare materiali facilmente reperibili e riciclabili in maniera da rendere la filiera dello storage più semplice ed economica. In particolar modo in vista dell'e-

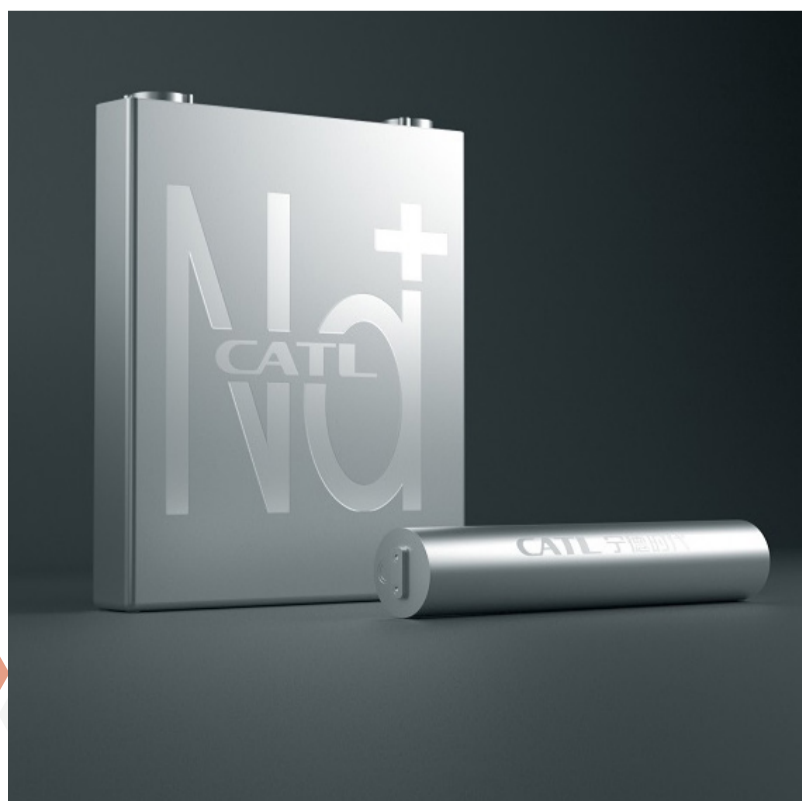
norme - e in costante crescita - richiesta di stoccaggio dell'energia prodotta tramite fonti rinnovabili non programmabili.

Batterie al cloruro di sodio e metallo

Le SMC, ovvero le batterie al cloruro di sodio e metallo, sono state brevettate in una delle loro prime versioni nel 1978 dal ricercatore sudafricano Johan Coetzer e battezzate batterie ZEBRA, ossia Zeolite Battery Research Africa. Nate con l'obiettivo di sviluppare un sistema di storage che permettesse di immagazzinare energia rinnovabile in maniera sostenibile, sono state studiate e perfezionate nei decenni, e ancora oggi vengono prodotte da diverse aziende, più o meno longeve. Sebbene la produzione sia avvenuta per lo più sempre in direzione di uno storage al servizio di impianti per la produzione di energia rinnovabile, non sono mancati nel tempo anche alcuni esempi di applicazione di piccola scala su alcuni veicoli, come quelli ad opera della svizzera FAAM, poi divenuta Mes-Dea, e oggi nota come FZSonik su una serie di autobus elettrici. Ma come funzionano le batterie SMC? Si tratta di celle con un catodo metallico - generalmente in nichel - e un anodo di sodio disciolto, separati da una membrana ceramica che allo stato solido è composta di β -allumina, utile al passaggio degli ioni ma non degli elettroni, i quali invece fluiscono nelle fasi di carica e scarica tramite un circuito elettrico esterno. Il tutto è racchiuso in un involucro di acciaio. Questo genere di accumulatore è quindi composto da una serie di celle racchiuse all'interno di diversi strati di isolante, fondamentali per il mantenimento termico della batteria. Le batterie al sale disciolto, infatti, per funzionare devono mantenersi tra i 250° e i 270° costanti: questa temperatura permette al cloruro di sodio di restare fuso, il che comporta una serie limiti strutturali che ne hanno decretato il limitato successo negli oltre 40 anni di vita della tecnologia. Sebbene, infatti, tali accumulatori godano di un elevato

livello di sicurezza, utilizzino materiali semplici da reperire e da riciclare e abbiano un numero di cicli vita sostanzialmente paragonabili a quelli delle batterie litio ferro (LFP), la necessità di mantenere la temperatura interna delle celle superiore ai 250° causa un costante ed elevato dispendio energetico intrinseco, oltre che un limite al loro utilizzo per tutte quelle applicazioni che non presuppongono costanza. Si prenda l'esempio di un veicolo carico lasciato parcheggiato per qualche giorno. Il costante lavoro di mantenimento della temperatura elevata all'interno della batteria comporterà un alto fattore di auto scarica, che la porterà a consumare circa un 30% della propria carica solo per mantenersi in temperatura. Qualora poi la batteria dovesse scaricarsi completamente, inizierà a raffreddarsi, comportando il solidificarsi del cloruro di sodio. In questo caso, perché la batteria possa tornare operativa, sarà necessaria una fase di carica della durata di diverse ore solo per ristabilire la condizione termica ottimale. Un altro limite che ha notevolmente ostacolato l'impiego nel settore automotive è dato dalla limitata performance per elevate correnti di carica e scarica. L'architettura isolante utile al mantenimento del calore interno, infatti, potrebbe causare un surriscaldamento nel momento in cui all'accumulatore venisse richiesta una elevata potenza in uscita o in ingresso, in quanto non sarebbe possibile la fuoriuscita del calore in eccesso. Inoltre, contrariamente a quanto si potrebbe immaginare, sebbene i materiali di cui sono composte siano facilmente reperibili e dunque potenzialmente più economici rispetto a quelli impiegati nelle batterie al litio, i limiti sopra elencati hanno fatto sì che tale tecnologia non riuscisse mai realmente a decollare e dunque che non si venisse a creare una vera e propria filiera di produzione. Ciò comporta, oggi, un elevato costo di realizzazione che rende le batterie al sale disciolto paradossalmente antieconomiche rispetto alle cugine al litio.

GIÀ A PARTIRE DAL PROSSIMO ANNO ENTRERANNO IN COMMERCIO NUOVE BATTERIE IN GRADO DI VELOCIZZARE I TEMPI DI RICARICA E DI GARANTIRE MAGGIORE AUTONOMIA





Batterie agli ioni di sodio


Ed eccoci arrivati alle batterie agli ioni di sodio, che negli utili mesi sono diventate protagoniste di diverse comunicazioni da parte delle maggiori aziende del settore, che hanno dichiarato di avere trovato o essere in procinto di trovare la giusta tecnologia per portare finalmente le sodio-ioni sul mercato.

La composizione ed il funzionamento delle batterie agli ioni di sodio è simile a quello delle sorelle agli ioni di litio. L'anodo è composto da carbonio o grafite, mentre il catodo da una variabile composizione metallica di materiale catodico che ne definisce la chimica. L'elettrolita, liquido, è composto da ioni di sodio. Nella fase di carica gli ioni di sodio, trasportati dalla corrente elettrica, passano dal catodo all'anodo per mezzo dell'elettrolita attraverso il separatore. Nella fase di scarica gli ioni tornano verso il catodo, mentre la corrente elettrica, ovvero il flusso di elettroni, scorre nel circuito elettrico esterno.

Dunque cosa cambia rispetto alle batterie al litio? Le differenze fondamentali sono sostanzialmente le seguenti: di positivo la tecnologia ioni-sodio presenta una maggiore sicurezza data la sua non incendiabilità e un range termico operativo molto ampio, che le rende perfette anche alle basse temperature (tra i -20° e i 60°, quando le ioni-litio necessitano di una temperatura compresa tra gli 0° e i 50°). E naturalmente è da tenere ben presente il minor impatto ambientale dei materiali che le costituiscono. Di contro, essendo il sodio atomicamente più grande rispetto al litio, il passaggio tra i due poli creerà uno stress maggiore della cella, causandone un degrado più rapido e dunque un numero di cicli tendenzialmente inferiore rispetto, ad esempio, ad una LFP. Inoltre la densità energetica del sodio è inferiore, dunque a parità di peso una batteria agli ioni di sodio è in grado di immagazzinare meno energia rispetto ad una agli ioni di litio, con uno scarto anche del 40%. Dunque le batterie sodio-ioni arriveranno? E per quali usi? Sono diverse le aziende del settore, come accennato sopra, che hanno annunciato l'arrivo di tecnologie innovative di batterie sodio-ioni e non solo per

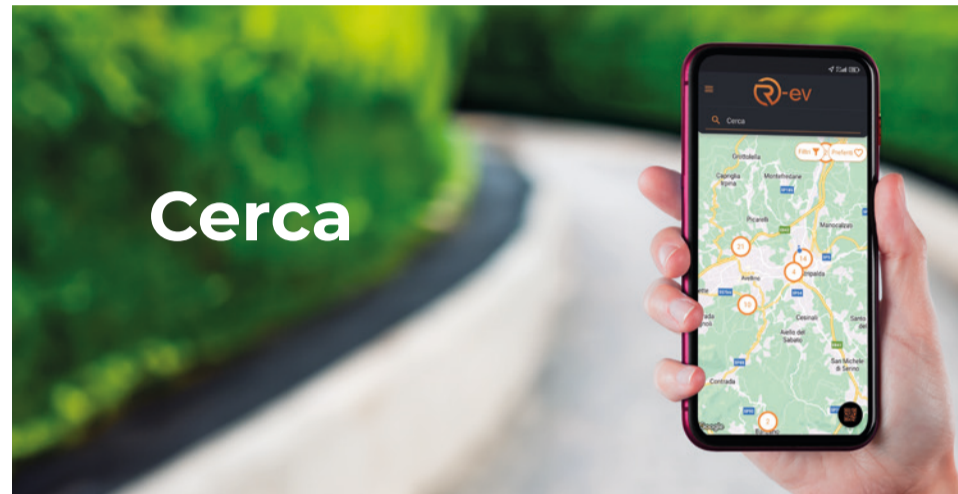
CATL È TRA LE AZIENDE CHE STANNO INVESTENDO MAGGIORMENTE NELLE BATTERIE DI NUOVA GENERAZIONE. PER IL FUTURO IL COLOSSO CINESE HA ANNUNCIATO LA POSSIBILITÀ DI COMBINARE IONI DI SODIO E IONI DI LITIO PER UNA SOLUZIONE CHE RIESCA A COMBINARE IL MEGLIO DELLE DUE TECNOLOGIE

l'accumulo statico, ma anche nel settore automotivo, con l'obiettivo principale che resta l'abbassare i costi di produzione e dunque contenere i prezzi sul mercato. Prima tra tutti Catl, principale costruttore di batterie al mondo, che nel 2022 ha dichiarato di avere sviluppato una tecnologia prossima all'immissione sul mercato: una batteria sodio-ioni con una buona densità energetica - 160 Wh/kg - e una ricarica dal 10 all'80% in soli 15 minuti. Non solo, Catl parla di una batteria ibrida capace di combinare le due tecnologie sodio-ioni e litio-ioni con un anodo che abbandona la grafite - causa dell'alto degrado delle sodio-ione - per un materiale e una struttura più adatta allo scambio degli ioni di sodio. Anche BYD punta ad avere una batteria agli ioni di sodio pronta per la fine del 2023 che le permetta di avviare una linea di modelli elettrici per il pubblico di massa. Ma la Cina non è l'unica a studiare per ottenere una batteria più economica e sostenibile. Anche l'Europa, o per essere più precisi, l'Università Humboldt di Berlino, sta lavorando a una tecnologia che permetta agli ioni di sodio di essere immagazzinati all'interno di un guscio di solvato, ovvero il solvente della soluzione elettrolitica che separa gli elettrodi, in modo da ottenere un nuovo tipo di reazione di accumulo, migliorandone sensibilmente l'efficienza.

Dunque le batterie sodio-ioni andranno nel tempo a sostituire le litio-ioni? Non è detto. La crescita è stata nell'ultimo anno pari al 600%, ma le previsioni di mercato vedono una produzione al 2025 di 10 GWh e di 67,7 GWh al 2033: numeri nettamente inferiori rispetto alle sorelle al litio. Va tuttavia considerato che la similitudine tra le due tecnologie permetterebbe all'occorrenza una relativamente semplice riconversione delle gigafactory oggi impiegate nella produzione di accumulatori al litio verso il sodio. Sempre che si riescano a risolvere i limiti sopra elencati. 



Scopri come è facile ricaricare



Scarica l'APP R-ev



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


R-ev accelera la transizione elettrica a Mercogliano (AV)

ENERBROKER, ATTRAVERSO IL RAMO D'AZIENDA DEDICATO ALL'E-MOBILITY, HA REALIZZATO UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA PRESSO IL COMUNE AVELLINESE FORNENDO SOLUZIONI IN AC E IN DC, PER UN TOTALE DI 8 CHARGING POINT UBICATI PRESSO LOCATION STRATEGICHE, IN GRADO DI SODDISFARE LE DIVERSE ESIGENZE DI CHI VIAGGIA IN ELETTRICO

Cresce in maniera sempre più importante l'attenzione per i comuni verso la sostenibilità, un'attenzione che spesso e volentieri si concretizza nella realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici volte a incentivare l'utilizzo di mezzi non inquinanti in modo da contribuire all'abbattimento delle emissioni. Tra i Cpo più attivi nel sud del Paese figura R-ev, società con cui il Gruppo Enerbroker opera nel settore dell'e-mobility dialogando direttamente anche (e non solo) con le amministrazioni comunali in grado di garantire location strategiche presso cui realizzare stazioni di ricarica ad accesso pubblico. Tra gli esempi più recenti e virtuosi di collaborazione tra R-ev e la P.A. c'è l'infrastruttura di ricarica realizzata presso il Comune di Mercogliano, in provincia di Avellino. In totale sono stati attivati 8 charging point in AC e in DC, in grado quindi di offrire soluzioni differenti per assecondare le diverse esigenze degli e-driver. Due stazioni di ricarica sono state installate in Viale San Modestino (una Wallbox Street in AC da 22kW e una FC 24 Station in DC da 24 kW). Si tratta di una stazione particolarmente strategica perché situata in prossimità della partenza della Funicolare che conduce a Montevergine località che richiama numerosi turisti diretti al Santuario. Altre due colonnine (una Wallbox Street e una FC Station) sono state collocate in piazza Attanasio presso il parcheggio della piscina comunale di Mercogliano, luogo frequentato anche dagli abitanti dei Comuni limitrofi che utilizzano la struttura

sportiva. In piazza del Municipio sono state attivate due colonnine (una Wallbox Street e una FC 24 Station) in prossimità della sede del Comune: altro point of interest particolarmente frequentato da cui parte un percorso pedonale verso il centro storico di Capocastello. Infine, in via Traversa, R-ev ha optato per una soluzione fast in DC: la FC 50 Station, con doppio caricatore da 50 kW e da 22 kW in AC. La colonnina si trova in prossimità dell'uscita dell'Autostrada A1 e risulta quindi particolarmente strategica per intercettare anche gli utenti che necessitano di un rifornimento veloce "on the go" sia per proseguire il proprio viaggio in elettrico, sia per partire con batteria carica in direzione di altre località. R-ev prevede infatti un'ampia gamma di stazioni di ricarica per assicurare la massima versatilità di impiego. La colonnina FC 50 Station utilizza un software smart per gestire la prenotazione della ricarica, modulare la potenza in base alla disponibilità della rete e un display touch da 7 pollici multilingue per rendere l'esperienza di ricarica facile e intuitiva. Il design robusto e la connessione ad Internet garantiscono una bassa manutenzione grazie alla possibilità di gestire l'ev-charger da remoto. Inoltre, come nel caso della stazione installata a Mercogliano, può essere personalizzata con un doppio connettore aggiungendo un cavo di Tipo 2 per la ricarica in AC oltre al CCS Combo per sfruttare la potenza e la velocità della ricarica in DC. La Wallbox FC 24 è invece una soluzione in DC compatta, proposta da R-ev per combinare una maggiore velocità di ricarica minimizzando l'impatto del rifornimento sulla rete elettrica



e per facilitarne l'installazione anche in spazi ristretti. Il sistema garantisce il pieno di energia in 60/90 minuti, è compatibile con tutte le reti in AC e gli standard di protezione IP55 e IK10 la rendono perfetta per le installazioni outdoor oltre che particolarmente resistente agli agenti atmosferici. La Wallbox Street 22 è invece un ev-charger in AC con potenza fino a 22 kW che può essere installato a muro oppure su pillar. È compatibile con il protocollo Ocpp 1.6 per realizzare network con più punti di ricarica e integra un display da 3 pollici per monitorare in tempo reale lo stato della ricarica. Oltre all'impiego su suolo pubblico, è una soluzione particolarmente adatta alle officine, centri assistenza, flotte aziendali ed esercizi commerciali che desiderano offrire la ricarica come servizio. R-ev, oltre a proporsi come Cpo curando ogni aspetto dell'infrastruttura di ricarica, dalla progettazione all'installazione, opera anche in qualità di Emsp per garantire l'interoperabilità delle proprie stazioni. La società infatti fa parte del circuito Hubeject, garantendo così piena compatibilità con le piattaforme di geolocalizzazione e pagamento più diffuse a livello europeo. 



R-ev prevede un'ampia gamma di stazioni di ricarica adatte a ogni tipologia di impiego. La società, oltre a produrre l'hardware, si propone anche come Cpo per la gestione delle proprie infrastrutture ad accesso pubblico



IN VIA TRAVERSA È DISPONIBILE UNA COLONNINA FAST IN DC CON POTENZA FINO A 50 KW E DOPPIO CARICATORE PER ASSICURARE IL RIFORNIMENTO ENERGETICO IN TEMPI BREVI. NELL'IMMAGINE SOTTO, AL CENTRO, L'INFRASTRUTTURA DI PIAZZA ATTANASIO



L'INFRASTRUTTURA NEL DETTAGLIO

Progetto: R-ev

Indirizzo: Viale San Modestino (2 colonnine); piazza Attanasio (2 colonnine); piazza del Municipio (2 colonnine); via Traversa (1 colonnina)

Ev-charger utilizzati: Wallbox Street 22kW in AC, FC 24 Station in DC; FC 50 Station (con doppio caricatore in DC e in AC)

Punti di ricarica disponibili in totale: 8 (4 in AC e 4 in DC)



LA COLONNINA FAST INSTALLATA PRESSO VIA SAN MODESTINO, DOVE R-EV HA SCELTO DI AFFIANCARE UN EV-CHARGER DA 24 KW IN DC A UNA WALL BOX STREET IN AC DA 22 KW PER ASSECONDERE LE DIVERSE ESIGENZE DEGLI E-DRIVER





Ecco come cambiano le abitudini degli e-driver europei

CALA L'ANSIA DA RICARICA, IL 56% POSSIEDE UNA WALL BOX DOMESTICA E IL 46% HA INSTALLATO PURE UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO. AUTONOMIA, STRUTTURE PUBBLICHE E PREZZI DEI VEICOLI SONO LE CRITICITÀ SU CUI LAVORARE INSIEME ALL'INTEROPERABILITÀ DELLE COLONNINE. E LA PRESENZA DI UN CHARGING POINT INFLUENZA SENSIBILMENTE LE METE PER VIAGGI E SHOPPING

L'auto elettrica "non fa più paura": con il diffondersi dei Bev in Europa è aumentata anche la conoscenza e la confidenza da parte dei consumatori con un conseguente drastico calo di quella che viene comunemente definita "ansia da ricarica". Il 47% degli e-driver infatti non sente più il bisogno di ricaricare ogni giorno (contro il 21% del 2022). Il 56% degli e-driver in Europa possiede una wall box domestica e il 46% ha dimostrato una particolare attenzione alla sostenibilità e all'autoconsumo installando anche un impianto fotovoltaico. Sono i dati che emergono dal sondaggio EV Driver Survey Report 2023 realizzato da Shell Recharge in collaborazione con LCPDelta, che ha coinvolto più di 25mila intervistati provenienti da 6 diversi Paesi europei: Belgio, Francia, Germania, Olanda, UK e, per la prima volta, anche l'Italia.

Le abitudini di ricarica

Aumenta, paradossalmente, la percentuale di coloro che non hanno accesso a un punto di ricarica presso il proprio domicilio, ovvero il 44% degli intervistati (+11% rispetto al 2022): un dato sul quale ha inciso l'aumento di veicoli elettrici circolanti, che hanno impattato soprattutto sugli utenti che vivono all'interno dei grandi centri urbani, dove molti non hanno accesso a un box o a un parcheggio privato presso cui installare la colonnina. Il 56% del campione utilizza una wall box dedicata (percentuale che sottintende ancora un ampio margine di crescita per il mercato degli ev-charger). Il 16% utilizza colonnine ad accesso pubblico, il 15% si affida alla classica presa Schuko,

il 7% non ha possibilità di ricaricare l'auto presso il domicilio e il 3% adopera colonnine private ad accesso pubblico. Mediamente, a livello europeo, il 46% dei possessori di un veicolo elettrico hanno installato anche un impianto fotovoltaico. L'Olanda è il Paese dove questo binomio è più forte con il 71%, seguita dal Belgio con il 67%, al terzo posto l'Italia con il 43%, seguita da Germania (42%), UK (26% e Francia (19%). I dati confermano quindi una crescente attenzione alla sostenibilità e per l'autoconsumo: il 66% del campione vorrebbe che le utility proponessero offerte dedicate per chi possiede un'auto elettrica. Il 48% vorrebbe inclusi nella propria tariffa anche i servizi di ricarica smart, mentre il 33% vorrebbe pannelli solari e sistemi di storage inclusi nell'offerta relativa alla wall box.

Le criticità

Il survey ha anche fatto emergere quali siano le criticità su cui lavorare per accelerare la diffusione dei veicoli elettrici. Il range chilometrico delle batterie resta al primo posto, seguito dalla capillarità delle infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico. Terza priorità il costo delle auto elettriche. A seguire, nell'ordine, una maggiore velocità delle infrastrutture di ricarica, l'affidabilità delle colonnine pubbliche, i benefici fiscali per i possessori di Bev, altri benefit per chi guida un veicolo elettrico e tasse più alte per chi guida veicoli con motore endotermico. La ricerca approfondisce poi alcuni aspetti nevralgici che riguardano l'utilizzo di un veicolo elettrico, tra cui l'interoperabilità. Dalle risposte del campione analizzato è emerso che l'offerta attuale legata alla ricarica pubblica prevede ancora la necessità di utilizzare un numero troppo

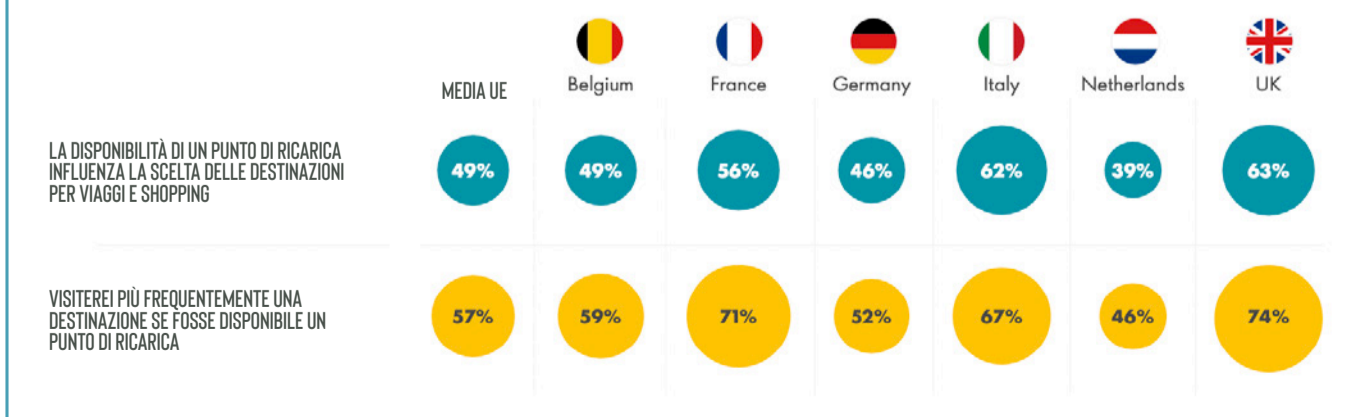
elevato di app e di Rfid card per avere accesso a tariffe competitive. La convenienza oggi rimane infatti un fattore direttamente proporzionale al numero di sottoscrizioni che l'utente ha in essere, anche se i dati in prospettiva futura sono incoraggianti: il 23% degli intervistati ha 4 o più Rfid card attive, contro il 31% dello scorso anno. Il 23% ha invece 4 o più app installate contro il 31% dello scorso anno. Emerge però una sostanziale differenza tra i fattori che determinano la scelta di una determinata Card o delle app da utilizzare. Nel primo caso il fattore preponderante sono i prezzi: vengono quindi scelte le card che danno accesso ai costi di ricarica più bassi. Mentre per quanto riguarda le app il fattore più considerato dagli utenti è la possibilità di trovare una colonnina disponibile, quindi la capillarità con cui il software monitora i punti di ricarica presenti sul territorio. Infine il 38% ha dichiarato che, da quando guida un'auto elettrica, è diventato più consapevole circa i consumi domestici e sulle tariffe in vigore da parte del proprio gestore. Altro dato interessante è quello che riguarda i destination charger: secondo il sondaggio i punti di interesse presso cui è possibile trovare una colonnina sono più frequentati e per periodi di tempo più lunghi. Il 49% degli intervistati ha confermato che la presenza di un punto di ricarica influenza la scelta della propria destinazione (la percentuale degli e-driver italiani è del 62%), e il 57% frequenta le location con stazioni di ricarica più spesso (67% degli intervistati in Italia).

Obiettivi per il futuro

Alla luce di come sono cambiate le abitudini degli e-driver europei, la ricerca fissa degli obiettivi per assicurare una crescita dell'infrastruttura adeguata all'aumentare della domanda da parte di un parco auto elettriche circolante sempre più allargato. Questo richiederà il rafforzamento della rete elettrica a livello europeo e l'introduzione di tecnologie innovative, come il V2G, che contribuirà a stabilizzare la rete, ridurre i costi di sistema e sostenere l'integrazione di più energia da fonti rinnovabili nel sistema. «A livello istituzionale

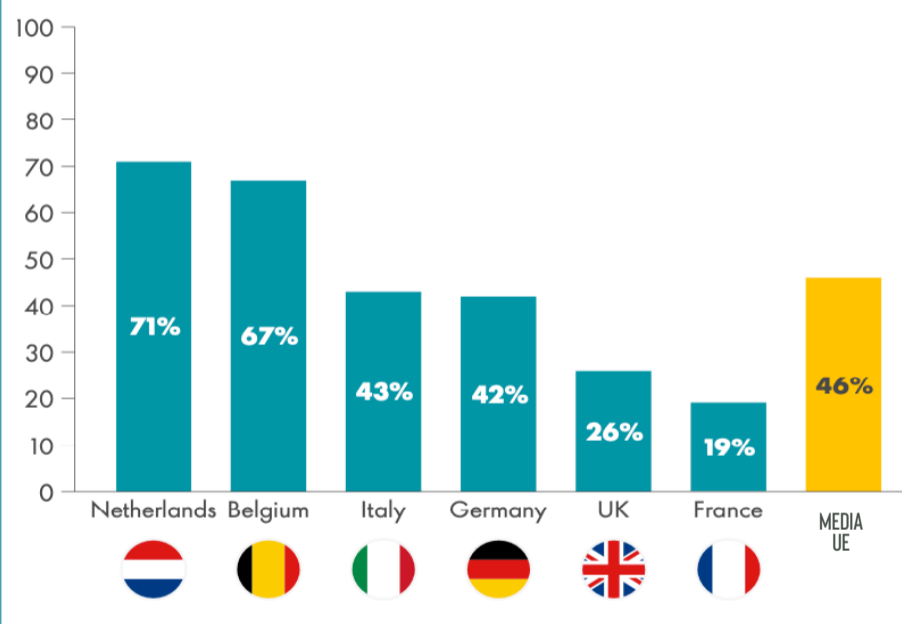
IL SONDAGGIO RIASSUNTO NEL GRAFICO QUI SOTTO EVIDENZIA COME LA PRESENZA DI UN PUNTO DI RICARICA SIA IN GRADO DI INFLUENZARE SENSIBILMENTE LE ABITUDINI DI CHI GUIDA UN'AUTO ELETTRICA. IN ITALIA IN PARTICOLARE È PIUTTOSTO ALTA LA PERCENTUALE DI COLORO CHE SCELGONO UNA DESTINAZIONE IN BASE ALLA DISPONIBILITÀ DI UN CHARGING POINT (62%)

FREQUENTAZIONE LUOGHI CON RICARICA



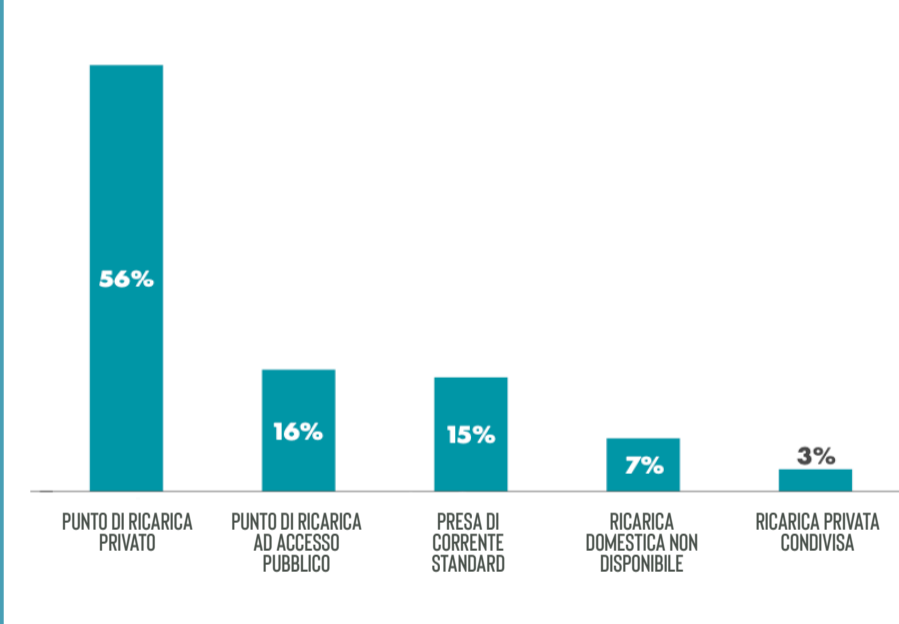


QUANTI HANNO ANCHE UN IMPIANTO FV



IL TEMA DELL'AUTOCONSUMO E DEL RISPARMIO ENERGETICO RESO POSSIBILE DALLA PRESENZA DI UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO ABBINATO A UNA STAZIONE DI RICARICA È SEMPRE PIÙ ALL'ATTENZIONE DEI CONSUMATORI. IL 46% DEGLI E-DRIVER EUROPEI HA GIÀ SCELTO DI SFRUTTARE QUESTA OPPORTUNITÀ

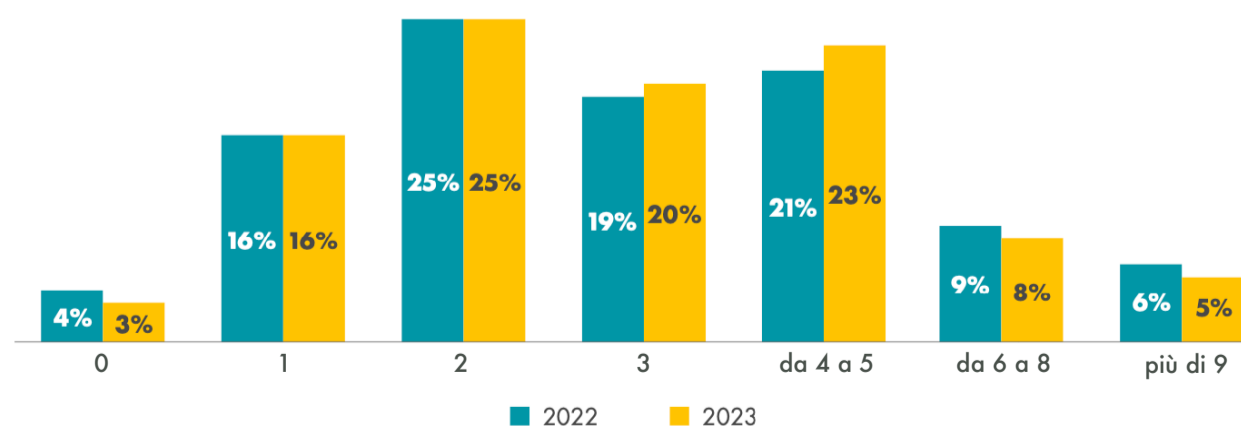
LOCATION SCELTA PER LA RICARICA



IL SONDAGGIO IN QUESTO CASO PREVEDEVA LA POSSIBILITÀ DI CONFERMARE PIÙ SOLUZIONI DI RICARICA TRA QUELLE ABITUALMENTE ADOPERATE. COME FACILMENTE PREVEDIBILE LA RICARICA DOMESTICA È UNO DEI PLUS PIÙ APPREZZATI DA COLORO CHE DECIDONO DI PASSARE A UN'AUTO ELETTRICA

saranno necessari investimenti e azioni mirate per assicurare tempi di connessione delle infrastrutture adeguati» si legge in una nota all'interno del report. «Al fine di creare ancora più domanda da parte dei consumatori di ricarica intelligente (e successivamente di ricarica bidirezionale), gli stakeholder dovranno creare schemi che cerchino di ridurre la domanda di picco attraverso incentivi e soluzioni di gestione dell'energia - un'area oggi relativamente inesplorata nella maggior parte delle politiche. La standardizzazione dell'esperienza di ricarica sarà la chiave per guidare una crescita accelerata. Allo stesso tempo, è necessario cercare un equilibrio per evitare un'eccessiva regolamentazione che potrebbe soffocare l'innovazione di nuovi modelli di business e servizi: i Cpo hanno bisogno della flessibilità necessaria per implementare modelli di business convenienti che facilitino innovazione, scalabilità e concorrenza leale».

UTILIZZO DI PIÙ APP PER RICARICARE



L'INTEROPERABILITÀ RIMANE UNO DEI TEMI CENTRALI PER LO SVILUPPO DELL'E-MOBILITY. SI CONFERMANO INFATTI IMPORTANTI LE PERCENTUALI DEGLI E-DRIVER CHE SCELGONO DI AFFIDARSI A PIÙ OPERATORI PER ACEDERE A TARIFFE PIÙ CONVENIENTI



La nuova edizione di K.EY si prospetta da record

LA MANIFESTAZIONE DI ITALIAN EXHIBITION GROUP SULLA TRANSIZIONE ENERGETICA TORNA ALLA FIERA DI RIMINI DAL 28 FEBBRAIO AL 1° MARZO

Mancano meno di sei mesi alla nuova edizione, ma K.EY - The Energy Transition Expo, la manifestazione di IEG (Italian Exhibition Group) di riferimento in Sud Europa, Africa e bacino del Mediterraneo sulla transizione energetica, sta già battendo nuovi record: oltre l'80% degli spazi espositivi è già stato prenotato, con la presenza di aziende di rilevanza internazionale e un numero sempre maggiore di brand dall'estero. Rafforzare la propria vocazione internazionale è uno degli obiettivi di K.EY - The Energy Transition Expo, che, per l'edizione 2024, intende ampliare ulteriormente il numero di Paesi presenti, coinvolgendo tutti quelli che dimostrano una potenziale e forte domanda di tecnologie e soluzioni innovative per la transizione energetica, grazie anche alla sinergia con numerose associazioni estere. Ma non è tutto. Per la seconda edizione autonoma dell'evento si prevede, infatti, l'aumento della superficie espositiva articolata in 14 padiglioni (tutta l'ala est del quartiere fieristico di Rimini), con circa il 30% in più di brand espositori (di cui oltre il 15% in più dall'estero) e il 25% in più di buyer internazionali provenienti da Germania, Spagna, Francia, Olanda, Belgio, Regno Unito, Est Europa, Area balcanica, Turchia, Africa, Medio Oriente, America Latina e Asia centrale. K.EY 2024 manterrà l'attenzione focalizzata sui

temi dell'efficienza energetica a 360° e sulle trasformazioni che stanno interessando il mercato dell'energia, senza dimenticare i nuovi e numerosi vantaggi che la transizione energetica offre ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, dalle tecnologie più innovative alle nuove opportunità finanziarie, fino alle politiche energetiche e climatiche in Europa e nel nostro Paese.

Le novità

Sempre più spazio sarà dedicato all'energy storage con una importante novità: alle sei aree espositive tematiche della manifestazione (Solar, Wind, Hydrogen, Energy Efficiency, e-mobility e Sustainable City) si aggiungerà Key Storage Expo, uno spazio interamente riservato all'energy storage statico residenziale e industriale utility scale. L'edizione 2024 di K.EY conferma la presenza del Sustainable Building District, realizzato in collaborazione con il main partner Green Building Council Italia, e rafforza l'area dedicata all'innovazione, grazie alla collaborazione con ANGI (Associazione Nazionale Giovani Innovatori): uno spazio riservato dove, oltre a percorsi specifici dedicati a start-up e PMI innovative italiane e internazionali e agli stessi espositori presenti in fiera per mostrare le loro tecnologie e soluzioni più innovative, si svolgeranno convegni, pitch e occasioni di discussione per favorire l'incontro e il confronto, fare networking, condividere idee e sviluppare nuovi progetti

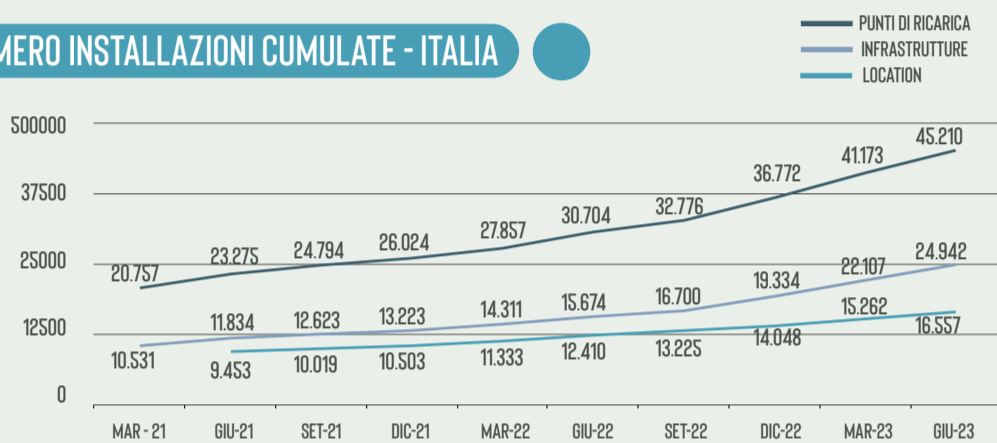
e business sostenibili. L'iniziativa è organizzata da Italian Exhibition Group, promossa in collaborazione con ICE - Italian Trade Agency, ART-ER, società consortile dell'Emilia-Romagna, Fondazione Mai, espressione del Sistema Confindustria, e ha come Main Partner ANGI. A completare la tre giorni riminese di business e scambi commerciali, un'offerta convegnistica, definita dal Comitato Tecnico Scientifico di K.EY presieduto dal prof. Gianni Silvestrini, ancora più vasta e completa, con la presenza di numerosi eventi internazionali. Una nuova edizione, quindi, che grazie a un format di successo già sperimentato a marzo 2023 e a tante novità, consentirà alla manifestazione di consolidare il proprio ruolo di network di riferimento per tutte le community coinvolte nella transizione energetica, capace di connettere fra loro i key player del settore e favorire l'incontro, il confronto e una costante interlocuzione con le Istituzioni. In concomitanza con K.EY, tornerà anche DPE Distributed Power Europe, la manifestazione europea organizzata da Italian Exhibition Group in collaborazione con l'Associazione Generazione Distribuita - Motori, Componenti, Gruppi Elettrogeni federata ANIMA Confindustria, dedicata all'intero ecosistema della generazione, distribuzione, sicurezza ed automazione elettrica, che espone le soluzioni e tecnologie dell'industria dei sistemi e componenti per la generazione e distribuzione di elettricità.



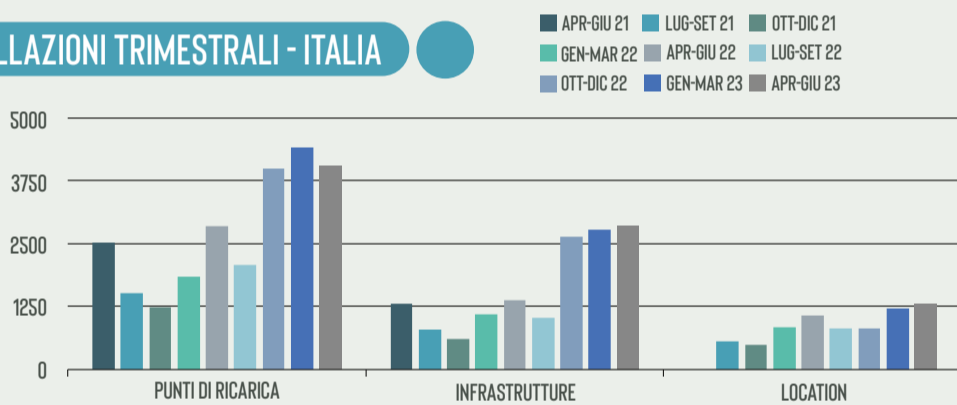
Ricarica pubblica: come crescono le installazioni

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

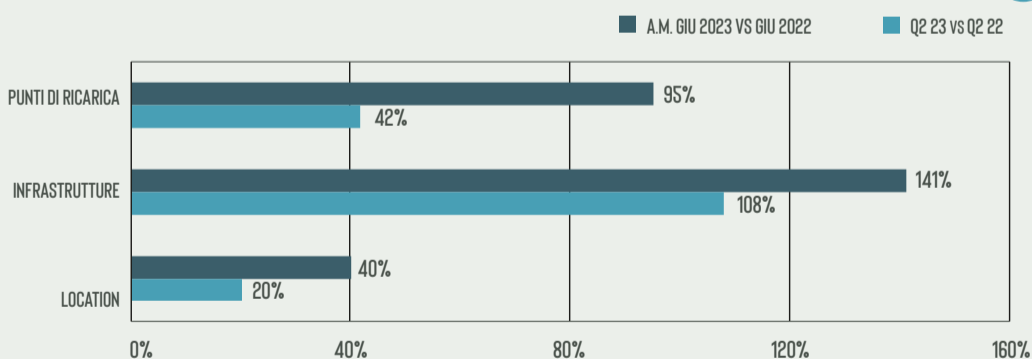
NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE - ITALIA



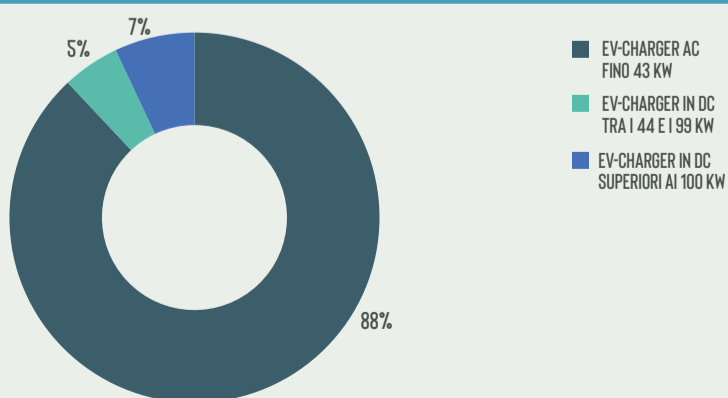
INSTALLAZIONI TRIMESTRALI - ITALIA



TREND NUOVE INSTALLAZIONI - CONFRONTO ULTIMO TRIMESTRE E ANNO MOBILE

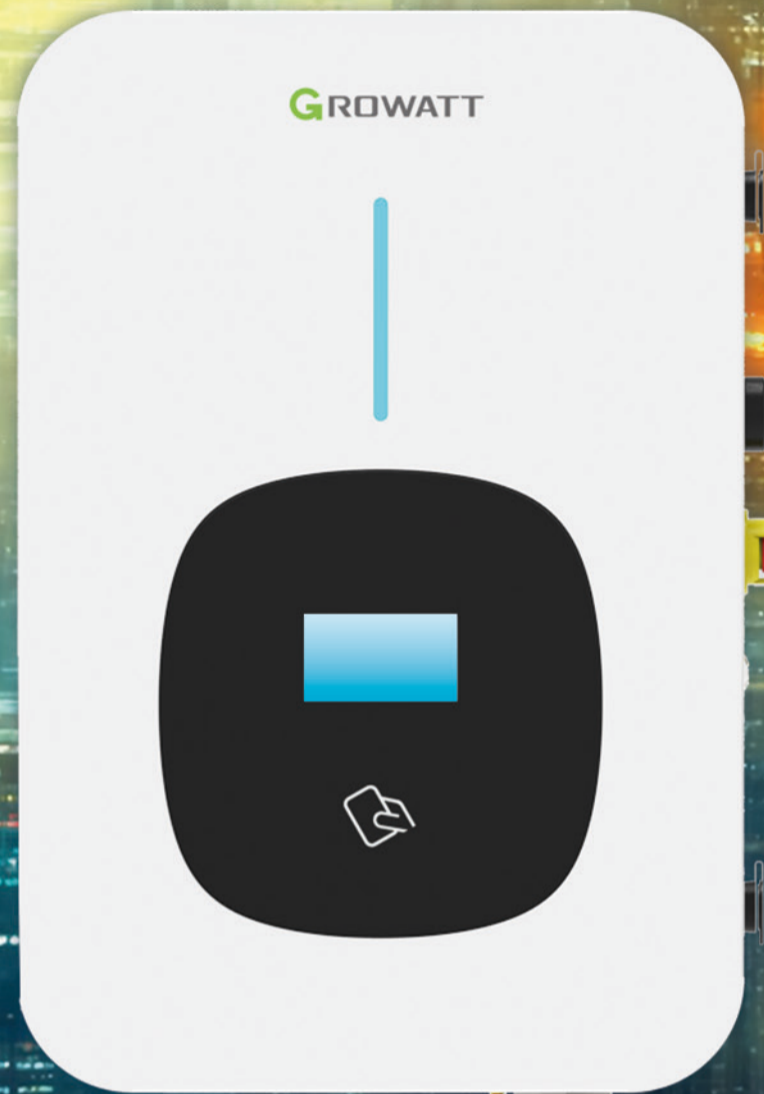


PUNTI DI RICARICA PUBBLICI SEGMENTATI PER POTENZA (CUMULATO AL 31 GIUGNO 2023)



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

THOR 20D



EV CHARGER DC
FULL OPTIONAL

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

IL FUTURO È SUPER

Cpo ed Emisp: le mappe aggiornate

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

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



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

E CHARGE

EV CHARGING INDUSTRY EXHIBITION & CONFERENCE

PRESENTA

STATI
GENERALI
DELLA
RICARICA

BOLOGNA
FIERE

16-17
NOVEMBRE
2023

IN COLLABORAZIONE CON



ORGANIZZATO DA



IN CONTEMPORANEA CON



by @autopromotec

LA PRIMA GRANDE FIERA IN ITALIA
DEDICATA AL MONDO DELL'EV CHARGING

PALINSESTO CONVEGNI E-CHARGE 2023

GIOVEDÌ
16 NOVEMBRE

SALA A - ALESSANDRO VOLTA		SALA B - AMPÈRE	
10.00-13.00	STATI GENERALI DELLA RICARICA La ricarica elettrica tassello fondamentale della transizione energetica dei trasporti	11.00-11.45	La ricarica contactless per i veicoli, soluzioni statiche e dinamiche
		11.45-12.30	Workshop by WiTricity
14.00-16.00	I modelli di finanziamento e di business della ricarica	14.00-16.00	Conferenza Fortronic
16.30-18.00	L'adeguamento delle reti di distribuzione ai nuovi modelli di assorbimento elettrico da ricarica	16.30-18.00	Sistemi e servizi per la ricarica mobile

VENERDÌ
17 NOVEMBRE

SALA A - ALESSANDRO VOLTA		SALA B - AMPÈRE	
9.30-11.00	HPC tra opportunità tecnologiche e protocolli di fatto e di diritto	9.30-11.00	Ricarica e batterie per ridurre i carichi istantanei sulla rete
		11.30-12.15	-
11.30-13.00	La ricarica residenziale, chiave per la diffusione di massa degli e-vehicles	12.15-13.00	Conferenza Fortronic
14.30-16.00	I sistemi di ricarica veloce di bus e trucks	14.30-16.00	Fast charging e marine turistiche
16.15-18.00	V2G e V2V: quali prospettive?	16.30-18.00	-

OLTRE
130
ESPOSITORI

WWW.E-CHARGE.SHOW



FREETO



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



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

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



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



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

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

FREETO 
Sostenibilità. Innovazione. Mobilità