



Il futuro della ricarica passa dal CIR: più controllo, più opportunità, più convenienza

CON L'OBBLIGO DI INSTALLAZIONE IN ARRIVO DALL'1 GENNAIO 2027, IL CIR (CONTROLORE INFRASTRUTTURE DI RICARICA) SI PREPARA A DIVENTARE UN ELEMENTO CENTRALE NELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA PRIVATE E AZIENDALI. UN'EVOLUZIONE CHE GARANTISCE MAGGIORE FLESSIBILITÀ ALLA RETE E APRE NUOVE POSSIBILITÀ DI RISPARMIO PER CHI GUIDA UN'AUTO ELETTRICA. «L'OBIETTIVO È CREARE UN ECOSISTEMA IN CUI QUESTI SERVIZI DIVENTINO VANTAGGI CONCRETI PER L'UTENTE», SPIEGA OMAR IMBERTI, COORDINATORE DEL GRUPPO E-MOBILITY IN ANIE FEDERAZIONE, CHE ILLUSTRÀ L'IMPORTANZA DI UN PASSAGGIO STRATEGICO PER LA CRESCITA DELL'INTERO SETTORE

Nel percorso di evoluzione della mobilità elettrica, uno dei temi destinati a incidere in modo significativo sul mercato delle infrastrutture di ricarica è l'introduzione del CIR, acronimo di Controllore dell'Infrastruttura di Ricarica. Non si tratta di un semplice aggiornamento tecnologico, ma di un vero e proprio cambio di paradigma che punta a integrare in modo più stretto i punti di ricarica con il sistema elettrico nazionale, rendendoli elementi attivi e non più soltanto passivi nel consumo di energia. Tra i suoi obiettivi principali vi sono infatti l'ottimizzazione dei consumi, la semplificazione installativa e, soprattutto, la possibilità di mettere a disposizione della rete servizi di flessibilità, aprendo la strada a nuove opportunità. Grazie all'intervento di Anie Federazione e al lavoro svolto di concerto con altre associazioni,

il decreto legge che ne prevede l'obbligatorietà in ambito privato entrerà in vigore il prossimo 1° gennaio 2027: non dal 30 giugno di quest'anno come previsto inizialmente. Omar Imberti, coordinatore del Gruppo E-Mobility in Anie Federazione, offre una panoramica approfondita delle opportunità legate all'introduzione del CIR. Dal funzionamento tecnico del dispositivo ai benefici per gli utenti e per il sistema elettrico, considerando anche le potenzialità di nuovi modelli di business che potranno contribuire a rendere l'utilizzo dell'auto elettrica ancora più conveniente in ambito domestico e aziendale».

In cosa consiste il CIR e quali sono i vantaggi che questo sistema potrebbe garantire alla rete?

«Il CIR è un dispositivo che si colloca tra il punto di ricarica e la rete elettrica, quindi tra la wallbox e il contatore intelligente. Può essere integrato direttamente nella stazione di ricarica oppure installato come elemento esterno. Dal punto di vista funzionale, consente di raccogliere dati relativi alla potenza prelevata (o immessa) dall'infrastruttura di ricarica e abilita la regolazione dinamica della potenza, il cosiddetto dynamic load management. Inoltre contribuisce alla sicurezza del sistema elettrico, poiché comunica direttamente con il contatore intelligente attraverso specifici protocolli (Chain2) e può intervenire in caso di sottofrequenza, riducendo il carico e contribuendo alla stabilità della rete. Infine il CIR permette lo scambio di dati con soggetti esterni, definiti dalla norma come "remote operator", per l'erogazione di servizi di flessibilità. In sintesi, il CIR consente di ottimizzare la potenza destinata alla ricarica, contribuisce alla sicurezza del sistema elettrico e rende disponibili risorse di modulazione per la rete. Quest'ultimo aspetto è particolarmente interessante, anche se presuppone la presenza di operatori in grado di offrire questi servizi».

Quali sono i soggetti che potrebbero proporre questi servizi? Potrebbero, ad esempio, essere le multiutility che già forniscono energia?

«Certamente, ma non solo. Una multiutility potrebbe aggregare più punti di ricarica, ad esempio in un'area geografica specifica, e offrire servizi di flessibilità ai gestori della rete. Tuttavia, questo ruolo può essere svolto anche da un soggetto terzo, un aggregatore, che raccoglie la flessibilità di più utenti e la mette a disposizione del sistema elettrico. Il gestore della rete, infatti, difficilmente interagirà direttamente con i singoli utenti: è necessario un intermediario. Per un utente domestico, ad esempio, questo può tradursi in un'offerta contrattuale in cui si mette a disposizione una quota di potenza modulabile. Ad esempio, su una potenza installata di 6 kW, si potrebbe accettare che una parte venga ridotta in determinate fasce orarie. In un modello di business maturo, l'utente dovrebbe essere remunerato sia per la disponibilità offerta sia per l'effettivo utilizzo della flessibilità. Si tratta quindi di un'opportunità potenzialmente molto interessante, ma a oggi manca ancora un'offerta concreta sul mercato. Questo implica un cambio di paradigma: le multiutility o altri operatori dovrebbero strutturarsi per erogare questi servizi».

Anche perché il CIR diventerà obbligatorio a breve...

«Sì, inizialmente era stato introdotto tramite il Decreto Legge del 9 gennaio 2026, n. 5, che recepisce la direttiva europea RED III e ne rende obbligatoria l'applicazione in tutte le installazioni di tipo privato a partire dal prossimo 30 giugno. Grazie all'azione di ANIE, insieme a Motus-e e ad ANFIA, però, siamo riusciti a far posticipare l'entrata in vigore al 1° gennaio 2027. Credo sia doveroso evidenziare come l'interazione tra il mondo delle associazioni e delle istituzioni



OMAR IMBERTI: «I SEI MESI DI PROROGA RAPPRESENTANO UN'OCCASIONE IMPORTANTE PER CONSENTIRE AL MERCATO DI ORGANIZZARSI E RECEPIRE CORRETTAMENTE LE NUOVE DISPOSIZIONI»

(MASE in particolare) sia stata positiva e costruttiva. Questi 6 mesi in più senza dubbio aiuteranno le aziende a farsi trovare pronte, augurandoci nel frattempo di risolvere alcune criticità. In particolare, la parte relativa ai remote operator è ancora in evoluzione dal punto di vista normativo. La norma tecnica non è definitiva e il CEI sta lavorando per definire alcuni punti. Da un lato c'è un obbligo legislativo, mentre dall'altro una normativa tecnica ancora in fase di lavorazione. Se per alcune funzionalità, come il dynamic load management o la risposta in sottofrequenza, esistono già soluzioni implementabili e benefici tangibili, per la parte legata ai protocolli e ai servizi di flessibilità risulta difficile procedere con certificazioni in assenza di un quadro definitivo. Per questo motivo stiamo lavorando affinché il CIR possa essere applicato in modo efficace, garantendo a tutta la filiera - incluso il consumatore finale - benefici concreti, prevedendo eventualmente il rinvio di alcune funzionalità, qualora non fossero ancora fruibili».

Dal punto di vista installativo, quali sono i vantaggi immediati?

«Un vantaggio significativo riguarda, ad esempio, la semplificazione del cablaggio. Se i dati sulla potenza vengono acquisiti direttamente dal contatore intelligente attraverso il protocollo chain2 e utilizzando fisicamente i cavi di alimentazione, non è necessario installare e cablare ulteriori strumenti di misura (tipicamente energy meter esterni). Questo semplifica l'installazione, soprattutto in contesti complessi come i condomini. A ciò si aggiunge il contributo alla sicurezza della rete, in linea con quanto previsto dalla direttiva europea RED III, che impone l'interazione tra infrastrutture di ricarica e contatori intelligenti».

Come avviene concretamente l'installazione del CIR laddove è già presente una stazione di ricarica, ad esempio in ambito condominiale?

«Il dispositivo potrebbe essere integrato nella wallbox (se il produttore di wallbox lo prevede) oppure più tipicamente installato come elemento esterno. Il CIR deve dialogare sia con la stazione di ricarica sia con il contatore intelligente. Il produttore del CIR deve garantire l'interazione e la comunicazione con il contatore intelligente, mentre l'interoperabilità con la wallbox dipende dalle soluzioni e dai protocolli adottati dai costruttori».

Cosa cambierà per gli installatori?

«Innanzitutto, l'obbligo di installare un sistema conforme: ogni impianto privato dovrà inclu-

dere un CIR certificato, integrato o esterno. Sarà necessario garantire la compatibilità tra i diversi componenti. Il mercato potrebbe evolvere secondo diversi modelli: dispositivi integrati nelle wallbox, soluzioni abbinata dello stesso produttore, oppure CIR compatibili con più marchi. Tuttavia, a oggi il mercato non offre ancora prodotti disponibili su larga scala e questo potrebbe rappresentare un'ulteriore criticità. Inoltre, c'è un tema di informazione: in Italia operano circa 66mila aziende di installazione, molte delle quali non sono ancora pienamente consapevoli delle novità introdotte. Anche la distribuzione non è ancora totalmente aggiornata su questa novità normativa. I sei mesi di proroga rappresentano un'opportunità importante per consentire al mercato di organizzarsi e recepire correttamente le nuove disposizioni».

Quali saranno i vantaggi concreti per l'utente finale?

«I benefici attuali riguardano principalmente la semplificazione installativa e quindi, in alcuni casi, la riduzione dei costi. A questi si aggiunge il contributo alla sicurezza della rete e la possibilità, in prospettiva, di ottenere una remunerazione offrendo servizi di flessibilità. Affinché questo avvenga, è però necessario sviluppare un ecosistema di operatori in grado di proporre questi servizi. Solo in questo modo si potrà passare dalla teoria alla pratica».

In ottica Vehicle to Grid, che ruolo avrà il CIR?

«Il CIR abilita già il cosiddetto V1G, ovvero la gestione intelligente della ricarica, ed è un passo propedeutico verso il V2G. Le normative stanno evolvendo anche in questa direzione: gli atti delegati AFIR prevedono infatti che, a partire dal 2027 le stazioni di ricarica siano compatibili con lo standard ISO 15118-20. Questo definirà le modalità di comunicazione tra veicolo e infrastruttura. Parallelamente, sarà necessario che anche i veicoli diventino compatibili con il vehicle-to-grid. In una prima fase è probabile che si sviluppino applicazioni di vehicle-to-home o soluzioni in ambito aziendale. Più in generale, la diffusione di queste tecnologie dipenderà dalla capacità di creare un ecosistema favorevole. Un approccio basato esclusivamente su obblighi normativi rischia di risultare meno efficace rispetto a modelli capaci di incentivare il mercato attraverso benefici concreti per gli utenti. Quando è il mercato stesso a richiedere una tecnologia, infatti, i tempi di adozione tendono ad allinearsi in modo più rapido alle reali condizioni operative».

