



120 kW: l'equilibrio perfetto tra prestazioni e sostenibilità economica

La parola all'industria:

3 VOCI
A CONFRONTO



Davide Spazian
Direttore commerciale
ev-charger Italia
di **Ingeteam**



Matteo Puddu
Product Engineer
and Technical Sales
di **ZCS**



Marco Bettiga
Country Manager
di **Kempower**
per l'Italia

QUESTO SEGMENTO DI COLONNINE IN CORRENTE CONTINUA STA EMERGENDO COME PUNTO DI EQUILIBRIO TRA RICARICA RAPIDA E SOSTENIBILITÀ INFRASTRUTTURALE. TRA POWER SHARING, ENERGY MANAGEMENT E NUOVI MODELLI DI UTILIZZO, IL MERCATO STA RIDEFINENDO LE REGOLE DEL FAST CHARGING CREANDO ANCHE NUOVE OPPORTUNITÀ PER GLI INSTALLATORI

Il mercato della ricarica per veicoli elettrici si è sviluppato lungo due direttrici apparentemente opposte. Da un lato le infrastrutture in corrente alternata, pensate per la sosta prolungata e per applicazioni a costo contenuto; dall'altro le piattaforme ultrafast, sviluppate per ridurre al minimo i tempi di fermo lungo le grandi direttrici di traffico. In mezzo a questi due poli si è progressivamente consolidata una fascia intermedia che oggi sta assumendo un ruolo sempre più strategico: quella delle colonnine in corrente continua cosiddette Fast, con potenza da 120 kW. Non si tratta di una semplice via di mezzo tecnica. Il segmento 120 kW si sta imponendo come una delle soluzioni più coerenti con l'utilizzo reale delle infrastrutture, con le esigenze economiche degli operatori e con la progressiva maturazione del mercato europeo. In molti contesti applicativi questa soglia di potenza consente infatti di offrire ricariche rapide, rotazione degli stalli e qualità del servizio

senza imporre gli elevati costi di connessione, le complessità installative e i livelli di investimento tipici delle stazioni ad altissima potenza. Il dato più interessante è che il mercato sta cambiando metrica di valutazione. Per anni la competizione si è concentrata sul valore nominale espresso in kilowatt. Oggi, invece, la domanda professionale guarda sempre di più alla capacità di trasformare quella potenza installata in utilizzo reale, ricavi, continuità operativa e sostenibilità economica. In questa prospettiva, il segmento da 120 kW appare sempre meno come una soluzione "intermedia" e sempre più come un punto di equilibrio evoluto.

La soglia più interessante del fast charging

Il successo di questa fascia nasce anzitutto dall'evoluzione del parco circolante. Molti veicoli elettrici oggi presenti sul mercato sono in grado di accettare ricarica rapida in DC, ma non tutti sfruttano stabilmente le potenze di picco offerte

NEL SEGMENTO DELLE COLONNINE FAST DA 120 KW, QUANTO È ANCORA SIGNIFICATIVO IL DATO DI POTENZA NOMINALE E QUANTO INVECE CONTA LA CAPACITÀ DI GESTIRLA DINAMICAMENTE TRA PIÙ UTENTI?

«Nel segmento da 120 kW la potenza nominale resta importante per comunicare la capacità della stazione, ma oggi il vero valore è la gestione dinamica della potenza. Nei siti con più punti di ricarica è fondamentale distribuire l'energia in modo intelligente tra i veicoli collegati, adattandosi alla curva di ricarica reale e tenendo in considerazione la potenza disponibile in sito. Questo consente di massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura, ridurre i picchi di potenza e migliorare la redditività per l'operatore».



Davide Spazian
Ingeteam

«Nel segmento 100 kW la potenza nominale è sempre meno rappresentativa dell'utilizzo reale. Conta molto di più la capacità di distribuire dinamicamente l'energia tra più veicoli. Con la nostra architettura è possibile servire fino a quattro punti di ricarica che possono arrivare a 100 kW ciascuno, mentre molti concorrenti si fermano a due. Questo aumenta l'accessibilità del servizio e il tasso di utilizzo dell'impianto».



Marco Bettega
Kempower

«La potenza nominale resta un indicatore importante, perché definisce la capacità della stazione di rispondere a esigenze di ricarica rapida e di servire veicoli sempre più evoluti. Una soluzione da 120 kW consente di operare su un ampio range di tensione e di gestire ricariche simultanee. Oggi il vero elemento distintivo non è più solo la potenza installata, ma la capacità di gestirla in modo intelligente. La possibilità di distribuire dinamicamente l'energia tra più veicoli, ottimizzando l'utilizzo dell'infrastruttura, è ciò che determina l'efficienza complessiva del sistema. La ricarica fast sta evolvendo trasformandosi in una piattaforma energetica intelligente».



Matteo Puddu
ZCS

QUALI SONO LE PRINCIPALI ARCHITETTURE DI POWER SHARING CHE ADOTTATE E IN CHE MODO INFLUENZANO IL DIMENSIONAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA E IL RITORNO ECONOMICO PER L'OPERATORE?

«L'architettura che utilizziamo è di tipo modulare con power sharing dinamico tra due punti di ricarica. Nei nostri sistemi la potenza disponibile viene allocata automaticamente in base alla domanda dei veicoli connessi. Questo approccio consente di ottimizzare l'investimento iniziale, limitare la potenza impegnata in connessione e aumentare il numero di sessioni giornaliere, migliorando il ritorno economico per CPO e operatori di flotte».

«Kempower utilizza un'architettura distribuita con moduli di potenza condivisi tra più punti di ricarica. Il power sharing avviene in modo dinamico per singola presa, adattandosi ai reali bisogni dei veicoli connessi. Questo approccio consente di ridurre il sovradimensionamento iniziale, ottimizzare capex e opex e migliorare il ritorno economico, soprattutto in contesti retail e per operatori CPO».

«Oggi il power sharing va letto su più livelli. Il primo è interno alla stazione, dove la potenza disponibile viene distribuita tra più uscite, consentendo di ricaricare contemporaneamente più veicoli. Il secondo è a livello di sito, dove più punti di ricarica condividono la potenza disponibile in funzione dei carichi complessivi. Il terzo livello è quello integrato con l'ecosistema energetico: grazie a sistemi di gestione come l'Azzurro HUB, è possibile coordinare ricarica, produzione fotovoltaica, accumulo e altri carichi, gestendo più dispositivi in modo centralizzato. Questo si traduce in un vantaggio concreto: ottimizzare la potenza installata e ridurre il sovradimensionamento».

dalle stazioni ultrafast. Le curve di ricarica reali mostrano infatti un assorbimento elevato soprattutto nelle prime fasi della sessione, seguito da una progressiva riduzione. Ciò significa che, in numerosi casi, una colonnina da 120 kW garantisce prestazioni percepite come molto rapide, senza differenze decisive rispetto a potenze superiori. Questo aspetto è particolarmente rilevante nei siti commerciali. In un centro commerciale, in un supermercato o in un retail park, il cliente rimane spesso tra i venti e i sessanta minuti. Si tratta di una finestra temporale perfettamente compatibile con una ricarica fast da 120 kW, capace di restituire autonomia significativa durante la normale permanenza nel punto vendita. Il servizio diventa così un elemento di attrazione e fidelizzazione, senza richiedere investimenti sproporzionati. La stessa logica vale per i parcheggi urbani ad alta rotazione. In città cresce la domanda di ricarica rapida non necessariamente legata al viaggio lungo raggio, ma a soste brevi legate al lavoro, allo shopping o agli spostamenti quotidiani. In questi casi la potenza da 120 kW consente di aumentare la produttività degli stalli e di servire un maggior numero di utenti nell'arco della giornata. Anche il mondo aziendale guarda

con interesse a questa fascia. Le sedi corporate, i campus direzionali, le filiali commerciali e gli hub operativi stanno integrando punti di ricarica per dipendenti, visitatori e flotte interne. Una piattaforma da 120 kW offre flessibilità sufficiente per rispondere a esigenze diversificate, mantenendo sostenibile il progetto sia dal punto di vista tecnico sia economico. Sul fronte logistico, il segmento si adatta bene alla crescente diffusione di veicoli commerciali elettrici leggeri. Corrieri, operatori dell'ultimo miglio, manutentori e flotte di servizio necessitano di finestre di ricarica rapide tra un turno e l'altro, ma non sempre hanno bisogno di potenze estreme. In questi scenari la soglia da 120 kW rappresenta spesso la scelta più razionale. A questi fattori si aggiunge inoltre un tema di pianificazione finanziaria. Molti operatori, dopo una prima fase di installazioni trainate dalla visibilità o dagli incentivi, stanno entrando in una stagione in cui i business case devono sposarsi con logiche industriali più rigorose. Il costo per stallo installato, il tasso di utilizzo, il costo energetico e il tempo di ritorno dell'investimento pesano sempre di più nelle decisioni. Una soluzione da 120 kW, se ben collocata e ben gestita, può risultare più redditizia di una stazione più potente ma sottoutilizzata.

Il vero valore è la potenza gestita

Se il segmento da 120 kW si sta consolidando, il merito non è solo della potenza disponibile ma dell'intelligenza con cui questa viene utilizzata. Il mercato della ricarica è entrato in una nuova fase: non basta erogare energia, bisogna gestirla in modo dinamico. Il primo grande driver è il power sharing. Sempre più piattaforme consentono di distribuire automaticamente la potenza tra due o più veicoli collegati contemporaneamente, adattandosi alle reali richieste di ciascun mezzo. Se un'auto rallenta la propria curva di ricarica o conclude la sessione, la potenza residua viene immediatamente riallocata. Il risultato è un utilizzo più efficiente dell'infrastruttura e una migliore esperienza per tutti gli utenti. Questo approccio modifica radicalmente la produttività del punto di ricarica. Invece di avere un solo utente servito alla massima potenza teorica, l'operatore può gestire più sessioni contemporanee, aumentare il numero di ricariche giornaliere e ridurre i tempi di attesa. Per molte location, soprattutto urbane e commerciali, la capacità di servire più veicoli vale più del picco massimo dichiarato. Un secondo trend riguarda l'architettura modulare. Le nuove stazioni sono spesso progettate con moduli di

potenza scalabili, che consentono di partire con una configurazione iniziale e incrementarla nel tempo in base alla crescita della domanda. È un vantaggio importante perché evita sovradimensionamenti iniziali e permette di allineare gli investimenti allo sviluppo reale del traffico. In parallelo si stanno diffondendo modelli con unità di potenza centralizzata e dispenser distribuiti. In queste configurazioni la sezione energetica principale viene collocata in posizione tecnica, mentre i punti di ricarica risultano più compatti e facilmente integrabili nell'area parcheggio. Questa impostazione migliora il layout del sito, riduce l'ingombro a bordo stallo e semplifica l'espansione futura. Molto rilevante è anche il tema dell'overpowering. In termini semplici, significa installare una capacità complessiva di ricarica superiore alla potenza contrattualmente disponibile, confidando sul fatto che non tutti i punti richiederanno contemporaneamente il massimo assorbimento. Grazie ad algoritmi di controllo, il sistema distribuisce la potenza in tempo reale e massimizza il servizio senza necessariamente aumentare la connessione. Per un operatore questa leva può essere decisiva. Il costo dell'allaccio e

della disponibilità di potenza rappresenta spesso una delle principali voci di spesa di un progetto. Se la stessa connessione può alimentare più punti in modo intelligente, il rendimento dell'investimento migliora sensibilmente. Naturalmente il modello va calibrato sui flussi reali: in siti dove la contemporaneità è elevatissima e costante, l'overpowering richiede analisi più attente. Un altro elemento sempre più apprezzato riguarda l'efficienza energetica interna delle apparecchiature. Convertitori evoluti, elettronica ad alto rendimento, gestione termica intelligente e raffreddamento ottimizzato consentono di ridurre dispersioni e consumi ausiliari. In un contesto di prezzi energetici variabili, ogni punto percentuale di efficienza incide sul conto economico. La qualità costruttiva è infine un fattore altrettanto importante. Strutture robuste, protezione da polvere e acqua, resistenza agli urti, trattamenti anticorrosione e componentistica industriale sono fattori centrali per installazioni outdoor sottoposte a utilizzo intensivo. Una colonnina ferma genera mancati ricavi, costi di assistenza e danno reputazionale. Per questo l'affidabilità è diventata una metrica commerciale, non solo tecnica.

User experience: la ricarica diventa servizio maturo

Spesso la ricarica pubblica viene percepita come un'attività complessa, legata ad app dedicate, procedure poco intuitive e standard eterogenei. Oggi il mercato si sta rapidamente evolvendo e il segmento da 120 kW beneficia di questa trasformazione. I nuovi sistemi puntano su interfacce chiare, display di grandi dimensioni, istruzioni immediate e percorsi utente semplificati. L'obiettivo è rendere la ricarica comprensibile anche a chi utilizza il servizio occasionalmente, senza barriere tecniche o digitali. La diffusione dei pagamenti contactless direttamente a bordo macchina rappresenta un passaggio cruciale. Nei siti aperti al pubblico, la possibilità di pagare con carta o wallet digitale riduce attriti e amplia la platea di utenti servibili. Per retail e hospitality, dove il cliente si aspetta immediatezza, questo elemento è ormai quasi imprescindibile. Anche l'ergonomia sta assumendo un ruolo crescente. Cavi lunghi, sistemi di supporto, gestione facilitata del peso del connettore, illuminazione dell'area di ricarica e segnalazioni visive dello stato della sessione migliorano concretamente

IL TEMA DELL'OVERPOWERING STA EMERGENDO COME LEVA PROGETTUALE PER OTTIMIZZARE I COSTI DI CONNESSIONE ALLA RETE. IN QUALI CONTESTI LO RITENETE APPLICABILE E QUALI SONO I PRINCIPALI LIMITI OPERATIVI?

«L'overpowering permette di installare più potenza di ricarica rispetto alla capacità di rete, gestendola in modo intelligente per evitare costi di allaccio elevati. È la soluzione ideale per siti con connessioni limitate, come flotte o destination charging, dove la ricarica non deve essere necessariamente simultanea o ultrarapida. Il limite principale è la contemporaneità: se troppi veicoli richiedono energia insieme, il sistema deve bilanciare le prestazioni. Per questo motivo, l'overpowering risulta meno efficace in ambito autostradale, dove la velocità è prioritaria».



Davide Spazian
Ingeteam

«L'overpowering è particolarmente efficace nei siti retail e nelle infrastrutture CPO, dove i picchi di utilizzo sono distribuiti nel tempo. Consente di installare più punti di ricarica rispetto alla potenza disponibile in rete, massimizzando l'investimento. Il limite emerge solo in caso di richieste simultanee di massima potenza da parte di tutti i veicoli, evenienza rara nell'uso reale».



Marco Beftega
Kempower

«L'overpowering è particolarmente interessante nei contesti in cui il carico non è costantemente simultaneo: flotte aziendali, parcheggi privati o siti commerciali, dove i profili di ricarica sono distribuiti nel tempo. In questi casi installare più punti di ricarica rispetto alla potenza realmente disponibile consente di massimizzare il servizio senza aumentare proporzionalmente i costi di connessione. Questa logica però richiede una gestione energetica avanzata. Senza un controllo puntuale dei flussi e senza una visione complessiva dei carichi, il rischio è di generare criticità operative. Parametri come potenza contrattuale, priorità dei carichi e integrazione con altri sistemi energetici diventano quindi determinanti».



Matteo Puddu
ZCS

QUANTO PESA OGGI L'INTEGRAZIONE CON SISTEMI DI ENERGY MANAGEMENT NELLA SCELTA DI UNA SOLUZIONE DA 120 KW, SOPRATTUTTO IN AMBITO FLOTTE O SITI CON CARICHI ENERGETICI COMPLESSI?

«L'integrazione con sistemi di energy management è cruciale per flotte e hub logistici. Per gestire i limiti di rete, le colonnine da 120 kW devono modulare la potenza. La nostra soluzione sfrutta fotovoltaico e accumulo per tagliare i picchi di prelievo e operare oltre la capacità della bassa tensione, usando energia solare o stoccata. Ciò garantisce un'infrastruttura efficiente e sostenibile, permettendo di scalare il numero di veicoli connessi senza dover affrontare costosi aumenti di potenza, ottimizzando i costi operativi nel lungo periodo».

«L'integrazione con sistemi di energy management è ormai un fattore chiave, soprattutto in siti con carichi energetici complessi o presenza di fotovoltaico e sistemi di accumulo. Una gestione intelligente dell'energia consente di bilanciare i carichi, ridurre i costi operativi e migliorare la sostenibilità dell'infrastruttura. Anche nel segmento 100 kW questo aspetto incide sempre più nella scelta tecnologica».

«Oggi pesa moltissimo, e in molti casi è un fattore decisivo. Una stazione da 120 kW non viene più installata come elemento isolato, ma come parte di un sistema energetico più ampio, che include fotovoltaico, accumulo e altri carichi. In questo scenario, piattaforme come l'Azzurro HUB svolgono un ruolo centrale, permettendo di monitorare e coordinare diversi dispositivi – inverter, wallbox, meter – e di implementare strategie avanzate come la ricarica da energia rinnovabile o il controllo dei flussi verso rete. Per flotte e siti industriali, l'energy management consente di integrare la ricarica nei processi aziendali, evitando impatti negativi sui consumi».

GUARDANDO ALL'UTILIZZO REALE DELLE INFRASTRUTTURE, IL SEGMENTO 120 kW È PIÙ UNA SCELTA TECNICA O ECONOMICA? IN QUALI SCENARI RAPPRESENTA OGGI IL MIGLIOR PUNTO DI EQUILIBRIO TRA PRESTAZIONI, COSTI E UTILIZZO EFFETTIVO?



Davide Spazian
Ingeteam

«Il segmento da 120 kW rappresenta oggi un equilibrio molto interessante tra prestazioni, costi e utilizzo reale. In molti contesti – retail, flotte di veicoli pesanti, parcheggi urbani a transito veloce o hub aziendali – consente tempi di ricarica rapidi senza richiedere infrastrutture di rete tipiche dell'ultrafast. Per questo è spesso una scelta sia tecnica sia economica: permette di offrire ricariche veloci mantenendo investimenti e costi operativi sotto controllo».



Marco Bettiga
Kempower

«Oggi il 100 kW è soprattutto una scelta economica basata sull'uso reale. Rappresenta il miglior equilibrio tra costi, prestazioni e livelli di utilizzo in scenari come retail, parcheggi pubblici e hub urbani. È ideale per soste tra i 20 e i 60 minuti, dove la possibilità di servire più veicoli contemporaneamente vale più della massima potenza di picco».



Matteo Puddu
ZCS

«Il segmento da 120 kW rappresenta un punto di equilibrio molto interessante tra prestazioni e sostenibilità economica. Da un lato offre ricarica veloce, alta efficienza e connettività avanzata; dall'altro evita le complessità e i costi tipici delle soluzioni ultrafast. È una scelta particolarmente efficace in contesti come siti aziendali e commerciali, flotte e logistica leggera, infrastrutture integrate con fotovoltaico e storage. In questi scenari 120 kW garantiscono buoni tempi di ricarica, alta rotazione e un investimento sostenibile, soprattutto se abbinato a sistemi di gestione energetica. Più che una semplice scelta tecnica, quindi, è una scelta strategica, che permette di bilanciare performance, costi e reale utilizzo dell'infrastruttura».

l'esperienza quotidiana. Sono dettagli che incidono più di quanto si pensi sulla soddisfazione del cliente. Molte piattaforme integrano inoltre schermi utilizzabili per comunicazione commerciale, branding o informazioni di servizio. Nei contesti retail questo apre ulteriori opportunità di monetizzazione indiretta, trasformando la stazione di ricarica in un touchpoint fisico ad alto valore.

Energy management: un attore decisivo

Se c'è un elemento destinato a ridefinire il mercato delle colonnine fast, è l'integrazione con sistemi di energy management. Oggi una stazione da 120 kW non viene più acquistata come dispositivo isolato, ma come componente di un ecosistema energetico complesso. In un sito commerciale, ad esempio, la ricarica deve convivere con climatizzazione, refrigerazione, illuminazione e altri carichi critici. In una sede produttiva deve coordinarsi con macchinari e processi industriali. In una flotta deve rispettare priorità operative e turni dei mezzi. In tutti questi casi la gestione intelligente del carico diventa essenziale. Le piattaforme più evolute consentono di modulare la ricarica in funzione della potenza disponibile, evitare superamenti di soglia, programmare sessioni in orari più convenienti e assegnare priorità a determinati utenti o veicoli. Questo riduce il rischio di costosi upgrade di connessione e migliora il controllo dei costi operativi. Cresce anche l'integrazione con fotovoltaico e sistemi di accumulo. Utilizzare energia prodotta in sito o stoccata in batteria permette di abbassare il costo medio del kWh erogato e di ridurre i picchi di prelievo dalla rete. Nei prossimi anni questa combinazione sarà sempre più diffusa, soprattutto nei siti con consumi prevedibili e disponibilità di spazio.



DKC

Ricarica DC modulare con controllo cloud

Nel panorama in evoluzione della mobilità elettrica E.D. Charger del Gruppo DKC Europe si distingue come soluzione avanzata in corrente continua (DC), concepita per installazioni stradali pubbliche e per garantire ricariche rapide, efficienza energetica e piena integrazione nei contesti applicativi più esigenti. E.D. Charger è un prodotto 100% Made in Italy, così come tutta la gamma della Linea Energy, e supporta il protocollo OCPP 1.6J, standard internazionale per la comunicazione tra colonnine e sistemi di gestione, con una certificazione ufficiale che consente al Gruppo di distinguersi nel panorama italiano. Il Portale Energy, applicazione in cloud dotata di un protocollo proprietario DKC, ne permette una gestione evoluta e indipendente, mantenendo attive tutte le funzionalità anche in presenza di software di terze parti. Attraverso il Portale è possibile monitorare costantemente lo stato degli impianti e attivare il supporto del DKC Service, che interviene tempestivamente in caso di anomalie. Un ulteriore punto di forza di E.D. Charger, configurabile in tre taglie di potenza all'interno di un unico case modulare (60 kW, 120 kW e 180 kW), riguarda la gestione del dato: tutte le informazioni generate - dai pagamenti ai dati sul suo utilizzo - sono



ospitate su server europei, nel rispetto delle normative UE. Un elemento sempre più rilevante per utility e operatori pubblici, attenti alla sicurezza e alla sovranità dei dati. Con E.D. Charger, presentato in anteprima in occasione di KEY 2026 e che sarà disponibile entro fine anno, DKC conferma una visione sistemica che rafforza il posizionamento del Gruppo come interlocutore completo nel settore elettrotecnico applicato alla mobilità elettrica.

IN SINTESI

- La soluzione DC 100% Made in Italy è configurabile in tre livelli di potenza (60, 120 e 180 kW) all'interno di un unico case modulare, adattandosi a differenti scenari di installazione pubblica.
- Il Portale Energy in cloud con protocollo proprietario DKC, integrato con OCPP 1.6J, consente gestione avanzata, monitoraggio continuo e intervento rapido tramite DKC Service anche con software terzi.
- La gestione dei dati su server europei garantisce conformità normativa e sicurezza per pagamenti e utilizzo, rispondendo alle esigenze di operatori pubblici e utility in tema di sovranità digitale.

EVBEE

Colonnina compatta da 125 kW con gestione dinamica

Per rispondere in modo efficace alle esigenze di questo segmento, EVbee affianca all'attuale soluzione DC 180, ad architettura modulare e configurabile in funzione della potenza richiesta, la nuova colonnina DC 125, disponibile dal Q3 2026. Questa nuova stazione nasce con l'obiettivo di offrire il miglior equilibrio tra potenza, ingombro e sostenibilità dell'investimento, posizionandosi come soluzione ideale per numerosi contesti applicativi dove una potenza reale intorno ai 100 kW rappresenta oggi il fabbisogno più concreto. La colonnina EVbee DC 125 si distingue per un design estremamente compatto rispetto alla potenza erogabile, con uno dei migliori rapporti potenza/dimensione del mercato. Questo la rende particolarmente adatta a stazioni di servizio, parcheggi urbani, centri storici o aree soggette a vincoli di spazio. Dal punto di vista energetico, la gestione della potenza avviene tramite allocazione completamente dinamica: la colonnina integra due moduli da 62,5 kW che permettono di erogare fino a 125 kW a un singolo veicolo oppure distribuire automaticamente la potenza su due sessioni simultanee, con bilanciamento in tempo reale.

LA COLONNINA DC 125



IN SINTESI

- La nuova stazione da 125 kW, disponibile dal Q3 2026, è progettata per offrire un equilibrio ottimale tra potenza, ingombro e investimento
- L'architettura con due moduli da 62,5 kW consente un'allocazione dinamica della potenza, erogando fino a 125 kW su un singolo veicolo o distribuendo l'energia tra due sessioni simultanee.
- Il sistema EMS proprietario abilita l'integrazione con fotovoltaico, accumulo e hardware di terze parti, ottimizzando la gestione energetica complessiva e massimizzando l'efficienza dell'infrastruttura.

INGETEAM

Piattaforma modulare per stazioni scalabili

Nel segmento delle colonnine fast intorno ai 120 kW, Ingeteam propone la piattaforma RAPID, una stazione di ricarica DC progettata per offrire il giusto equilibrio tra prestazioni, flessibilità e sostenibilità dell'investimento. Pensata per stazioni pubbliche, flotte aziendali, contesti retail e hub urbani, rappresenta una soluzione efficace nei siti in cui è necessario garantire ricariche rapide senza richiedere infrastrutture di rete tipiche delle installazioni ultrafast. La piattaforma è basata su un'architettura modulare che consente di configurare la potenza da 90 fino a 180 kW e di espanderla nel tempo in base all'evoluzione della domanda. La gestione dinamica e asimmetrica della potenza tra due connettori DC permette inoltre di distribuire l'energia in modo intelligente tra i veicoli collegati, adattandosi alle diverse curve di ricarica e migliorando l'utilizzo complessivo della stazione. Dal punto di vista operativo, RAPID integra funzionalità pensate per facilitare sia l'esperienza utente sia la gestione da parte degli operatori. Il sistema supporta i pagamenti diretti tramite POS, in linea con le più recenti esigenze normative e di mercato, ed è predisposto per l'integrazione con sensori di parcheggio che consentono di rilevare la presenza dei veicoli e ottimizzare la gestione degli stalli

LA COLONNINA RAPID 120



di ricarica. Completano la soluzione una struttura robusta in acciaio inox, progettata per un utilizzo intensivo in ambienti esterni, cavi da 10 metri che garantiscono maggiore flessibilità di utilizzo e un display da 21" per informazioni di ricarica e contenuti informativi. La colonnina integra, inoltre, una luce di servizio dedicata che illumina l'area di ricarica, migliorando visibilità, sicurezza e facilità d'uso anche nelle ore notturne. Grazie a questa combinazione di modularità, funzionalità avanzate e robustezza costruttiva, la gamma RAPID rappresenta una soluzione affidabile e scalabile per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica rapida.

IN SINTESI

- + La piattaforma consente di configurare la potenza tra 90 e 180 kW e di ampliarla nel tempo, adattandosi alla crescita della domanda senza interventi infrastrutturali complessi.
- + Il sistema di erogazione dinamica e asimmetrica distribuisce l'energia tra due veicoli in base alle rispettive curve di ricarica, ottimizzando l'efficienza operativa del punto di ricarica.
- + Struttura in acciaio inox, cavi da 10 metri, display da 21" e illuminazione integrata rendono la soluzione adatta a installazioni pubbliche, retail e flotte con utilizzo continuativo.

KEMPOWER

Architettura distribuita con controllo dinamico

La soluzione Kempower Satellite rappresenta un sistema di ricarica distribuita ad alte prestazioni progettato per garantire flessibilità, efficienza energetica e qualità dell'esperienza utente. Pensato per contesti pubblici e flotte, il dispositivo si distingue per un design compatto e un ingombro ridotto, che lo rendono ideale anche in aree di parcheggio con spazi limitati, mantenendo al contempo elevati standard di ergonomia grazie al sistema di gestione dei cavi e all'interfaccia touchscreen intuitiva. Il sistema si basa su un'architettura modulare in cui i punti Satellite sono alimentati da una Power Unit centralizzata, capace di distribuire la potenza in modo dinamico tra più prese con granularità di 25 kW. Questa configurazione consente di collegare fino a 12 punti di ricarica a una singola unità, ottimizzando l'utilizzo dell'energia disponibile e adattando l'erogazione alle esigenze reali dei veicoli connessi. Dal punto di vista prestazionale, il sistema è in grado di supportare potenze elevate, arrivando fino a 400 kW per singolo punto con correnti fino a 500 A, risultando adatto sia per veicoli elettrici leggeri sia per mezzi ad alta capacità. Allo stesso tempo, le colonnine prevedono di supportare anche configurazioni con taglio di potenza da 100 kW per ciascun punto di ricarica.



LA SOLUZIONE SATELLITE

IN SINTESI

- + Il sistema si basa su un'architettura centralizzata con Power Unit e Satellite distribuiti, capace di alimentare fino a 12 punti con ripartizione dinamica della potenza in step da 25 kW.
- + Le prestazioni arrivano fino a 400 kW per singolo punto (500 A), con configurazioni flessibili anche da 100 kW per adattarsi a scenari urbani, fleet e hub ad alta rotazione.
- + L'integrazione di standard CCS e CHAdeMO, contatori DC e pagamenti contactless AFIR-ready rende la soluzione orientata a interoperabilità, accessibilità e utilizzo pubblico semplificato.

R-EV Ricarica intelligente con energy management

Nel dinamico scenario della mobilità elettrica, R-ev si posiziona con la HPC FAST ADV Station da 120 kW, soluzione progettata per coniugare prestazioni e gestione intelligente dell'energia. Questo livello di potenza rappresenta un punto di equilibrio tra velocità di ricarica e sostenibilità della connessione, risultando ideale per retail, aree di sosta e flotte aziendali. La piattaforma si distingue per l'architettura modulare, che consente di distribuire la potenza in modo dinamico. La stazione consente la ricarica simultanea di due veicoli tramite logiche di power sharing, distribuendo l'energia in funzione della domanda reale e ottimizzando l'utilizzo dell'infrastruttura. In presenza di limiti di rete, l'integrazione con protocollo OCPP 1.6J consente il dialogo con sistemi di energy management e il controllo remoto del carico. Questo approccio permette di implementare strategie di ottimizzazione della potenza impegnata e scenari di smart charging, con possibilità di integrazione con sistemi di accumulo, riducendo l'impatto sulla rete. Tra le caratteristiche distintive, oltre al grado di protezione IP55 e alla predisposizione ISO 15118, spicca il display integrato da 43", che trasforma la stazione in uno strumento di comunicazione e valorizzazione commerciale. Il segmento 120 kW di R-ev si conferma così particolarmente efficace in contesti ad alta rotazione, garantendo un'infrastruttura flessibile, efficiente e pronta a supportare la crescita della mobilità elettrica.



LA COLONNINA HPC FAST

IN SINTESI

- + La stazione da 120 kW è progettata per bilanciare velocità di ricarica e sostenibilità della connessione, risultando adatta a retail, flotte e aree di sosta ad alta rotazione.
- + L'architettura modulare con power sharing consente la ricarica simultanea di due veicoli, ottimizzando la distribuzione della potenza in base alla domanda reale.
- + L'integrazione con OCPP 1.6J e sistemi di energy management abilita smart charging, controllo dei carichi e possibili scenari con accumulo per ridurre l'impatto sulla rete.

SCAME

LA COLONNINA BE-M

Ergonomia e architettura AFIR ready

La Serie BE-M [2.0] di SCAME rappresenta la soluzione ideale per la ricarica rapida in corrente continua, offrendo, nel segmento da 120 kW, il giusto compromesso tra velocità di ricarica, costi infrastrutturali e disponibilità di potenza dalla rete. Progettata per il contesto pubblico in piena conformità con la direttiva AFIR, la stazione si distingue per una struttura in acciaio estremamente robusta e una flessibilità operativa garantita da cavi CCS2 o CHAdeMO, eventualmente affiancati da un punto di ricarica in alternata da 22 kW. Il sistema di carica simultanea permette di suddividere la potenza tra due veicoli con una granularità di 30 kW, in base alle necessità dei mezzi; al termine di una sessione, l'energia disponibile viene immediatamente riallocata al veicolo ancora in carica. L'attenzione all'utente è prioritaria: dall'ergonomia degli accessori di supporto porta cavo che ne agevolano la fruizione, all'ampio display che garantisce piena accessibilità, a una connettività totale via Wi-Fi, Ethernet e 4G per una perfetta integrazione OCPP. La presenza di un evoluto power management interno previene sovraccarichi della rete sia in DC che in AC e rendono la BE-M [2.0] una soluzione completa.



IN SINTESI

- + La piattaforma da 120 kW è progettata per il contesto pubblico AFIR-ready, con struttura in acciaio, configurazioni CCS2/CHAdeMO e opzione AC integrata da 22 kW per maggiore versatilità.
- + Il sistema di carica simultanea consente la ripartizione dinamica della potenza con granularità da 30 kW, riallocando automaticamente l'energia tra i veicoli in base allo stato di ricarica.
- + L'integrazione con OCPP, connettività completa (Wi-Fi, Ethernet, 4G) e power management evoluto abilita controllo dei carichi, prevenzione dei sovraccarichi e predisposizione a scenari con storage e charging profile.

SCHNEIDER ELECTRIC

Efficienza elevata e gestione smart

La soluzione Schneider Electric StarCharge Fast 180 si configura come una stazione di ricarica rapida in corrente continua progettata per garantire elevate prestazioni, affidabilità e continuità operativa in contesti professionali e ad alta intensità d'uso. Pensata per applicazioni pubbliche, commerciali e per flotte, questa infrastruttura combina un design robusto con funzionalità avanzate di gestione energetica, assicurando un'integrazione efficace in diversi scenari installativi, sia indoor che outdoor. Nella configurazione con taglio di potenza da 120 kW, il sistema offre un'erogazione stabile ed efficiente, supportando la ricarica simultanea tramite doppio connettore CCS2 e garantendo un'ampia compatibilità con i veicoli elettrici di ultima generazione. L'architettura integra moduli di potenza ad alta efficienza, con rendimenti fino al 97%, e un sistema di allocazione dinamica dell'energia che consente di ottimizzare la distribuzione della potenza tra i veicoli collegati, riducendo le perdite e migliorando i costi operativi. Dal punto di vista progettuale, la soluzione è sviluppata per assicurare massima affidabilità anche in condizioni ambientali complesse, grazie a una struttura resistente e a sistemi di monitoraggio che supportano la manutenzione proattiva. La presenza di connettività avanzata e integrazione con piattaforme di gestione consente inoltre il controllo remoto, la diagnostica e la gestione intelligente del carico.

LA COLONNINA
STARCHARGE
FAST**IN SINTESI**

- La configurazione da 120 kW della StarCharge Fast 180 è pensata per applicazioni pubbliche e flotte, con doppio CCS2 e capacità di ricarica simultanea in scenari ad alta intensità d'uso.
- L'architettura con moduli ad alta efficienza fino al 97% e allocazione dinamica della potenza ottimizza i flussi energetici tra veicoli, riducendo perdite e costi operativi.
- La piattaforma integra connettività avanzata, monitoraggio remoto e manutenzione proattiva, garantendo continuità operativa, diagnostica evoluta e riduzione dei tempi di fermo.

SIEMENS

Ricarica ultraflessibile fino a 400 kW

La soluzione SICHARGE D 400 di Siemens rappresenta un sistema di ricarica rapida in corrente continua progettato per offrire elevate prestazioni, flessibilità operativa e massima efficienza nell'utilizzo dell'energia. Pensato per applicazioni pubbliche, commerciali e per il trasporto pesante, questo caricatore ad alta potenza si distingue per un'architettura dinamica in grado di adattare l'erogazione alle esigenze dei veicoli connessi, garantendo tempi di ricarica ottimizzati e un utilizzo efficiente dell'infrastruttura. Il sistema è in grado di raggiungere una potenza complessiva fino a 400 kW in uscita continua, con correnti fino a 600 A per punto, supportando un ampio spettro di veicoli elettrici, dalle autovetture ai mezzi pesanti. La gestione intelligente della potenza consente una distribuzione completamente dinamica tra le prese, permettendo di concentrare tutta l'energia su un singolo veicolo oppure di ripartirla su più punti di ricarica contemporaneamente, fino a quattro con l'integrazione del dispenser. In questo contesto, il sistema è in grado di supportare anche configurazioni operative con tagli di potenza intermedi, come 120 kW per singolo punto di ricarica, offrendo così un'elevata versatilità e adattabilità ai diversi scenari applicativi. Dal punto di vista progettuale, SICHARGE D 400 integra un'interfaccia utente avanzata con display touchscreen da 24 pollici, soluzioni di pagamento multiple e sistemi di autenticazione evoluti, garantendo un'esperienza d'uso intuitiva e accessibile. La struttura robusta, certificata IP54 e IK10, assicura resistenza agli agenti atmosferici e agli urti, rendendo il sistema adatto anche a installazioni outdoor in contesti ad alta frequentazione.



LA COLONNINA SICHARGE D 400

IN SINTESI

- Il sistema offre fino a 400 kW di potenza complessiva e 600 A per punto, con architettura capace di adattare dinamicamente l'erogazione tra uno o più veicoli, fino a quattro dispenser.
- La gestione intelligente della potenza consente configurazioni flessibili, inclusi scenari da 120 kW per singolo punto, ottimizzando l'uso dell'infrastruttura in contesti misti auto e heavy-duty.
- L'interfaccia touchscreen da 24", la robustezza IP54/IK10 e la connettività avanzata con gestione remota rendono la soluzione adatta a installazioni pubbliche ad alta intensità e a manutenzione ottimizzata.

SUNGROW

LA COLONNINA IDC180E

Massima affidabilità per il target professionale

Il Sungrow IDC180E nella versione da 120 kW è una colonnina di ricarica rapida in corrente continua progettata per garantire elevate prestazioni, affidabilità operativa e massima continuità di servizio in contesti pubblici e professionali. Ideale per parcheggi aziendali, centri commerciali, concessionarie, flotte e aree di sosta strategiche, rappresenta una soluzione equilibrata tra velocità di ricarica, investimento iniziale e gestione efficiente dell'energia. Grazie alla doppia uscita CCS2, il sistema può ricaricare contemporaneamente due veicoli, erogando fino a 120 kW su una singola presa oppure 60 kW per ciascun veicolo in modalità simultanea, ottimizzando i tempi di utilizzo e aumentando la rotazione delle soste. La struttura è progettata per lavorare in modo affidabile anche in ambienti esterni complessi, grazie al grado di protezione IP65, alla certificazione anticorrosione C5 e alla resistenza meccanica IK10. Queste caratteristiche assicurano durata nel tempo e protezione dagli agenti atmosferici, rendendo il dispositivo adatto a installazioni continuative ad alta intensità d'uso. L'elettronica di potenza ad alta efficienza raggiunge valori fino al 96,5%, contribuendo a ridurre le dispersioni energetiche e i costi operativi complessivi. Il sistema di raffreddamento intelligente ad aria forzata mantiene prestazioni costanti e rumorosità contenuta anche durante utilizzi prolungati. L'esperienza utente è semplice e immediata grazie al display touch da 10 pollici a colori, pensato per rendere intuitive tutte le operazioni di ricarica. Sono supportate diverse modalità di autenticazione, tra cui RFID, Plug & Play e Auto-charge, con possibilità di integrare terminale di pagamento opzionale.

**IN SINTESI**

- Ricarica rapida fino a 120 kW con doppio connettore CCS2 e gestione dinamica della potenza tra due veicoli collegati simultaneamente.
- Struttura robusta per esterni con protezione IP65, resistenza IK10 e trattamento anticorrosione C5 per massima durata nel tempo.
- Connettività avanzata via Ethernet, WLAN e 4G con protocollo OCPP per monitoraggio remoto e integrazione con sistemi di gestione.

WATTKRAFT

Hub modulare con dynamic power sharing

FusionCharge di Huawei ridefinisce il concetto di mobilità elettrica, evolvendo da semplice erogatore di energia a vero e proprio hub di gestione energetica dinamica. L'architettura è progettata per massimizzare la disponibilità di ricarica, riducendo significativamente i costi di connessione e infrastruttura e migliorando al contempo l'efficienza complessiva del sistema. La soluzione si distingue per la separazione tra Power Unit e Dispenser. Grazie a un'architettura modulare, consente di ricaricare simultaneamente più veicoli collegati ai dispenser senza dispersioni di potenza, garantendo prestazioni elevate e continuità operativa anche in contesti ad alta intensità di utilizzo. Dal punto di vista della gestione energetica, il sistema integra algoritmi avanzati che ottimizzano il carico in tempo reale.

La funzione di Dynamic Power Sharing consente di ripartire la potenza disponibile tra i dispenser attivi in modo dinamico, adattandosi alle esigenze dei veicoli connessi. A questo si affiancano strategie di overpowering che permettono di installare una capacità di erogazione superiore rispetto alla potenza di picco disponibile dalla rete, grazie alla possibilità di regolare i parametri di assorbimento della Power Unit, migliorando così la flessibilità dell'infrastruttura. L'integrazione con sistemi di Energy Management e soluzioni di accumulo rappresenta un ulteriore elemento distintivo. FusionCharge è in grado di dialogare con sistemi BESS, sfruttando l'energia immagazzinata durante i picchi di domanda o proveniente da fonti rinnovabili, come il fotovoltaico, con una significativa riduzione dei costi.

INQUADRA
IL QR CODE
PER SAPERNE
DI PIÙ

LA SOLUZIONE FUSIONCHARGE

**IN SINTESI**

- L'architettura separata tra Power Unit e dispenser consente una gestione modulare della ricarica.
- Il Dynamic Power Sharing e le logiche di overpowering ottimizzano in tempo reale la distribuzione della potenza.
- L'integrazione con sistemi BESS e fonti rinnovabili, inclusa la gestione in DC dell'accumulo, riduce i costi operativi e rende la soluzione adatta a logistica, retail e hub autostradali ad alto traffico.