

RICARICA

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI DELLA RICARICA ELETTRICA

INQUADRA
IL QR CODE
PER ISCRIVERTI
ALLA NEWSLETTER



RICARICA H2C



A PAGINA 16

Il ruolo strategico dei BESS

Come i sistemi di accumulo stanno diventando un elemento fondamentale per realizzare nuovi hub, ridurre i tempi di connessione e migliorare la redditività degli investimenti

MERCATO



A PAGINA 24

Wallbox: come scelgono gli installatori

Assistenza, integrazione con fotovoltaico e compatibilità con storage sono diventati i fattori che orientano la scelta del prodotto

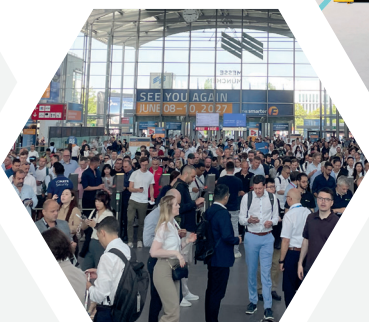
Fortech



COVER STORY

Oltre i pagamenti: hardware, software e servizi integrati

Intervista a **Luca Banci**,
Head of Sales e-mobility di Fortech



ATTUALITÀ

Ricarica in 5 minuti: i segreti dell'ev charging targato BYD

POWER2DRIVE

Flotte, heavy duty e gestione dell'energia protagonisti in fiera a Monaco

INSTALLAZIONE

Galbusera ed Edison Next: un servizio per clienti e territorio

Il tuo partner per la mobilità

TSG

TSG ti accompagna in ogni fase della transizione della tua azienda verso la mobilità elettrica: dalla consulenza tecnica alla progettazione, dall'installazione alla manutenzione delle reti di ricarica.

Move with TSG. Energize your future.

tsg-solutions.com/it/



HARDWARE MULTIBRAND

Tutti i produttori,
unico interlocutore



SOLUZIONI MULTI-ENERGY

Ricarica, fotovoltaico
e accumulo integrati



CONTROLLO IN TEMPO REALE

EMS per la
gestione operativa



ASSISTENZA H24/7

Supporto tecnico
sempre attivo

La vera sfida è semplificare l'esperienza di ricarica

In Italia i punti di ricarica pubblici continuano ad aumentare a ritmi sostenuti e lo stesso accade in gran parte d'Europa. Parallelamente crescono anche le immatricolazioni di veicoli elettrici, con un mercato italiano che a giugno ha registrato un incremento dell'84% rispetto allo stesso mese dello scorso anno arrivando a coprire il 10,1% delle nuove immatricolazioni (a cui si aggiunge una fetta del 10,6% delle ibride plug in). Sono segnali incoraggianti, ma rischiano di raccontare solo una parte della storia. Perché, mentre la rete si espande e l'offerta di veicoli diventa sempre più ampia, resta ancora aperta una questione fondamentale: quanto è davvero semplice utilizzare un'auto elettrica per chi non è avvezzo alla tecnologia? Negli ultimi anni abbiamo parlato spesso di interoperabilità, di roaming tra operatori, di applicazioni capaci di offrire accesso a migliaia di punti di ricarica e di servizi digitali sempre più evoluti. Sono passi avanti importanti, ma concretamente alcune criticità rimangono ancora irrisolte. L'obiettivo non dovrebbe essere avere un'unica app per accedere a mille colonnine. L'obiettivo dovrebbe essere arrivare al punto in cui l'utente non debba più preoccuparsi di quale applicazione utilizzare, quale contratto sottoscrivere o quale tessera RFID portare con sé. La tecnologia dovrebbe scomparire agli occhi dell'utilizzatore, lasciando spazio a un'esperienza semplice, intuitiva e immediata. Il Plug & Charge rappresenta probabilmente l'esempio più evidente di questa direzione. Se ne parla da anni, numerosi CPO stanno investendo per renderlo disponibile (di recente l'annuncio di Enel



X che ne ha confermato l'adozione sul proprio network) e gli standard tecnologici esistono già. Eppure, nella pratica, le auto realmente compatibili sono ancora poche e spesso appartengono ai segmenti più premium del mercato. Il risultato è che una soluzione capace di trasformare radicalmente l'esperienza di ricarica resta, almeno per ora, appannaggio di una minoranza di automobilisti, fatta eccezione per il circuito SuperCharger di Tesla. La stessa riflessione vale per i sistemi di pagamento. In questo numero raccontiamo l'evoluzione di Fortech, azienda che negli anni ha sviluppato soluzioni pensate per rendere il pagamento sempre più immediato e accessibile, introducendo anche funzionalità come la guida vocale per accompagnare l'utente durante la procedura. È un esempio concreto di come l'innovazione non debba necessariamente

puntare ad aggiungere nuove funzionalità, ma possa invece eliminare la complessità. È proprio questo, probabilmente, il passaggio che il settore deve compiere. Per molti automobilisti la barriera all'acquisto non è più l'autonomia della batteria o la presenza di una colonnina lungo il percorso. È il timore di trovarsi di fronte a un sistema percepito come complicato. Un timore che spesso nasce ancora prima dell'acquisto e rispetto al quale viene spontaneo chiedersi se la rete commerciale sia davvero preparata a guidare il cliente oltre la semplice vendita dell'automobile, accompagnandolo anche nella scoperta dei servizi di ricarica pubblica. La tecnologia per rendere la ricarica più semplice esiste già. Ciò che manca è la sua diffusione su larga scala e la capacità dell'intero ecosistema – costruttori, CPO, fornitori di tecnologia e operatori dei pagamenti – di procedere con la stessa velocità. I prossimi mesi rappresenteranno un banco di prova decisivo. Esaurita la spinta degli incentivi che hanno sostenuto il mercato negli ultimi mesi, capiremo se la crescita delle immatricolazioni sarà davvero in grado di proseguire con le proprie forze. Se così sarà, significherà che il mercato ha raggiunto una nuova maturità. In caso contrario, sarà necessario interrogarsi non tanto su quante colonnine siano state installate, ma su quanto l'elettrico sia davvero diventata un'opzione convincente e competitiva.

La Redazione



Per molti la barriera all'acquisto non è più la presenza di una colonnina lungo il percorso, ma il timore di un sistema troppo complicato

SOMMARIO



COVER STORY

Un unico interlocutore per hardware, software e servizi di pagamento

A PAGINA 12



PRIMO PIANO

Quando la rete non basta: il ruolo strategico dei BESS nella ricarica HPC

A PAGINA 16



MERCATO

Wallbox: come scelgono gli installatori?

A PAGINA 24



FIERE

Power2Drive 2026: flotte, ricarica ad alta potenza e gestione dell'energia guidano l'evoluzione del settore

A PAGINA 34



News

pag. 6

Attualità

pag. 20

La fisica dei 5 minuti: tutti i segreti del Flash Charging targato BYD

Installazione del mese
Galbusera ed Edison Next: la ricarica diventa un servizio per clienti e territorio

pag. 32

Insight

pag. 37

Obiettivo 2035: quanto cambia davvero con la revisione delle regole europee

Dati e statistiche

pag. 38

Sette milioni di colonnine nel mondo. E la corsa che non rallenta

Servizi

pag. 40

Elettrificazione delle flotte: l'approccio software di chargecloud

Eventi

pag. 41

Key – The energy transition expo: appuntamento al 2027

Numeri e trend

pag. 42

Installazioni e vendite

N. 9 SETTEMBRE 2026

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 IV - n. 9 – Settembre 2026 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 luglio 2026

**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, Chiara Paleari

Responsabile dati:

Marco Arosio



L'ENERGIA CHE MUOVE IL TUO BUSINESS

Un ecosistema integrato per una mobilità aziendale più efficiente, connessa e semplice da gestire.



IPlanet nasce dalla joint venture tra IP Gruppo API ed EV Asset Holdings e sviluppa soluzioni dedicate alla mobilità elettrica delle aziende. Una rete in continua espansione con oltre 430 punti di ricarica attivi e una piattaforma di servizi integrati per semplificare la gestione delle flotte e accompagnare la transizione energetica.

UN UNICO ECOSISTEMA. QUATTRO VANTAGGI CONCRETI.

Strumenti e servizi integrati per semplificare la gestione della mobilità elettrica



CONTROLLO

Dashboard centralizzata, monitoraggio delle ricariche pubbliche e private, report avanzati e visione completa dell'operatività.



RICARICA

App IPlanet, Card RFID, accesso al network proprietario e roaming sui principali operatori, per ricaricare senza interruzioni.



GESTIONE

Driver, accessi e flussi operativi gestiti da un unico ambiente digitale, per una mobilità più semplice ed efficiente.



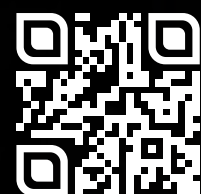
INTEGRAZIONE

Connessione con i principali software gestionali ed ERP per semplificare amministrazione, monitoraggio e gestione dei dati.



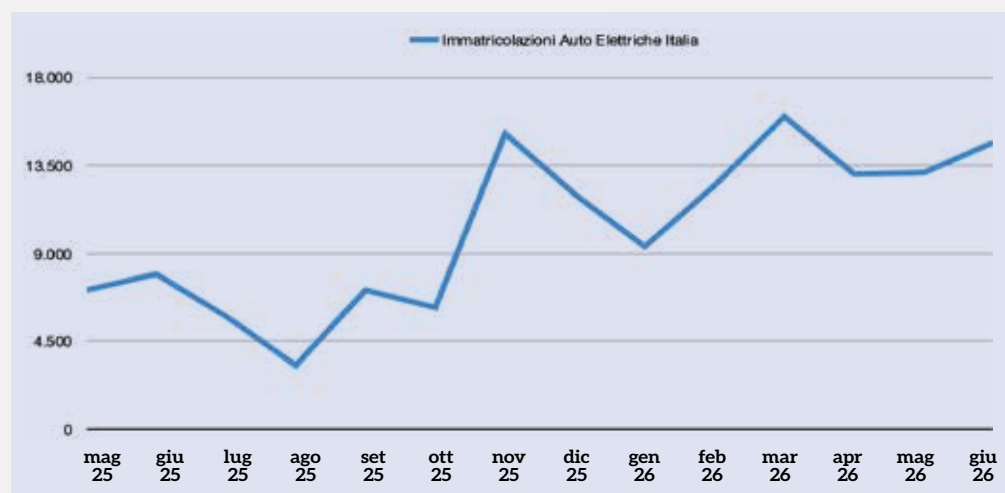
iplanet.eu

CONTATTACI



AUTO ELETTRICHE: A GIUGNO IN ITALIA IMMATRICOLAZIONI A +84%

Le immatricolazioni di auto elettriche continuano a crescere in Italia e, per la prima volta dopo diversi mesi di accelerazione, la quota di mercato delle vetture a batteria supera la soglia del 10%. A giugno sono state registrate 14.721 nuove auto full electric, pari a una crescita dell'84,7% rispetto allo stesso mese del 2025, con una market share salita al 10,1%. Secondo i dati diffusi da Motus-E, il risultato continua a essere sostenuto soprattutto dagli ordini effettuati grazie agli incentivi introdotti nell'ottobre scorso, esauriti nel giro di una sola giornata. Un effetto destinato però a ridursi nei prossimi mesi, con il rischio di rallentare nuovamente la diffusione della mobilità elettrica in assenza di nuovi strumenti di sostegno. Nel complesso del primo semestre 2026, le immatricolazioni di auto elettriche hanno raggiunto quota 78.819 unità, in aumento del 76,3% rispetto ai primi sei mesi del 2025. La quota di mercato si è attestata all'8,4%, contro il 5,2% registrato nello stesso periodo dell'anno precedente.



BONUS COLONNINE DOMESTICHE, CONFERMATI INCENTIVI FINO AL 2030

Il Governo conferma il sostegno all'installazione delle infrastrutture di ricarica private. Il DPCM Automotive del 10 giugno 2026 ha infatti prorogato fino al 2030 il bonus destinato all'acquisto e all'installazione di colonnine e wallbox per la ricarica dei veicoli elettrici presso abitazioni e condomini, mantenendo invariata l'intensità dell'incentivo. La misura prevede un contributo pari all'80% delle spese sostenute, con un tetto massimo di 1.500 euro per le persone fisiche e di 8.000 euro per gli interventi realizzati sulle parti comuni degli edifici condominiali. Il bonus riguarda sia l'acquisto dell'infrastruttura di ricarica sia la sua installazione e le opere strettamente connesse, dagli impianti elettrici agli eventuali lavori edili, fino alla progettazione, ai collaudi e alla connessione alla rete elettrica. Il provvedimento destina complessivamente 68 milioni di euro alla misura nel periodo 2025-2030. Dopo i 10 milioni residui del 2025 e i 5 milioni previsti per il 2026, le risorse saliranno a 15 milioni di euro annui nel triennio 2027-2029, per poi attestarsi a 8 milioni nel 2030. Possono accedere all'incentivo esclusivamente le persone fisiche residenti in Italia e i condomini per gli interventi sulle parti comuni. Restano invece esclusi imprese e titolari di partita IVA, che continuano a poter fare riferimento agli specifici incentivi gestiti dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'installazione di infrastrutture di ricarica destinate alle attività economiche. Per ottenere il contributo sarà necessario sostenere sia l'acquisto sia la posa in opera della wallbox o della colonnina, effettuando tutti i pagamenti con strumenti tracciabili intestati al beneficiario.

PERMITTING PIÙ RAPIDI PER RETI ELETTRICHE E COLONNINE



Il Parlamento europeo accelera sulla semplificazione delle procedure autorizzative per le infrastrutture energetiche, includendo esplicitamente reti elettriche, sistemi di accumulo e stazioni di ricarica per veicoli elettrici. La Commissione ha infatti approvato una proposta che punta a ridurre i tempi burocratici e a rendere più rapido lo sviluppo dei progetti necessari alla transizione energetica e alla diffusione della mobilità elettrica. Il pacchetto legislativo si inserisce nel più ampio "European grids package" e introduce una serie di misure destinate a intervenire su uno dei principali colli di bottiglia del settore: i lunghi tempi di permitting. Secondo quanto evidenziato nella proposta, le procedure amministrative complesse rappresentano oggi un ostacolo significativo alla realizzazione di reti elettriche, impianti rinnovabili e infrastrutture di ricarica. Tra le misure approvate dai deputati europei figura l'introduzione di scadenze più brevi e di un sistema di approvazione più snello. Le autorizzazioni per i progetti di connessione alla rete non dovranno superare i tre mesi, con meccanismi di approvazione tacita nel caso di mancata risposta entro i termini previsti.

PNRR: PUBBLICATE LE LINEE GUIDA PER RENDICONTAZIONE E RICHIESTE DI CONTRIBUTO

Arriva un nuovo tassello operativo per l'attuazione della misura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicata allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici. Il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) ha infatti pubblicato le Linee Guida per il monitoraggio dell'avanzamento dei progetti, la rendicontazione delle spese sostenute e la richiesta di erogazione dei contributi in conto capitale previsti nell'ambito dell'investimento M2C2 - 4.3 "Sviluppo di infrastrutture di ricarica elettrica". Il documento è rivolto ai soggetti ammessi agli incentivi destinati alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica nei centri urbani e lungo le strade extraurbane e integra le indicazioni già contenute nelle precedenti Linee Guida per i soggetti attuatori pubblicate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Le nuove disposizioni definiscono nel dettaglio le procedure che i beneficiari dovranno seguire durante tutte le fasi di attuazione degli interventi finanziati.

IN EUROPA QUASI UNA VETTURA SU QUATTRO È UN BEV

Il mercato europeo delle auto elettriche continua a crescere e a consolidare il proprio ruolo nella transizione energetica del continente. Secondo l'ultimo report pubblicato da New AutoMotive ed E-Mobility Europe, a maggio 2026 le immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria (BEV) hanno raggiunto una quota di mercato del 23,6% nei 17 principali mercati europei monitorati, il valore più elevato registrato dall'inizio dell'anno. Nel mese sono state immatricolate 212.387 auto elettriche, in crescita del 34,4% rispetto allo stesso periodo del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno le registrazioni cumulative hanno raggiunto quota 962.010 unità, con un incremento del 31,8% su base annua. Il rapporto evidenzia come la crescita stia interessando la maggior parte dei mercati europei. Tra i dati più significativi emerge il risultato della Francia, che a maggio ha raggiunto una quota BEV del 29,5%, confermandosi il grande mercato europeo con la maggiore penetrazione dell'elettrico.

ELECTRIP INAUGURA UN HUB HPC A PINEROLO CON SEI PUNTI DI RICARICA FINO A 400 KW

Electrip ha inaugurato un nuovo hub di ricarica ad alta potenza a Pinerolo, in provincia di Torino. La nuova stazione è stata realizzata presso il centro commerciale Le Due Valli, una posizione strategica che consente di servire sia gli spostamenti quotidiani sia il traffico di attraversamento dell'area. L'infrastruttura mette a disposizione degli automobilisti sei punti di ricarica ultra-fast, con una potenza massima che può raggiungere i 400 kW, permettendo di ricaricare in tempi ridotti i veicoli compatibili con le più elevate potenze oggi disponibili sul mercato. L'energia erogata proviene interamente da fonti rinnovabili, in linea con la strategia dell'operatore di sviluppare una rete ad alte prestazioni con particolare attenzione alla sostenibilità. La nuova installazione rafforza la presenza di Electrip nel Nord Italia e contribuisce ad aumentare la disponibilità di infrastrutture HPC in un'area caratterizzata da un'elevata mobilità locale e da collegamenti con importanti direttrici del Piemonte occidentale. La posizione dell'hub, nelle vicinanze di Pinerolo e dei comuni di San Pietro Val Lemina, Riva di Pinerolo, San Luigi e lungo l'asse verso Osasco, consente di intercettare sia gli utenti del centro commerciale sia gli automobilisti in transito.





AUTOSTRADE PER L'ITALIA E ATLANTE: ATTIVE 82 COLONNINE ULTRA-FAST IN 7 AREE DI SERVIZIO

Con l'inaugurazione della nuova infrastruttura presso l'Area di Servizio di Montepulciano Est, in provincia di Siena, Autostrade per l'Italia e Atlante hanno annunciato il completamento di 82 nuovi punti di ricarica HPC (High Power Charging) distribuiti in 7 stazioni situate in altrettante aree di servizio. Le nuove infrastrutture sono operative a Montepulciano Est e Ovest (Siena), S. Pelagio Est (Padova), S. Nicola Ovest e Teano Est (Caserta), Le Saline Est e Ovest (Foggia), e mettono a disposizione sistemi di ricarica ultra-fast con potenze fino a 400 kW, capaci di consentire il recupero fino all'80% della capacità della batteria in circa 20 minuti, in funzione delle caratteristiche del veicolo. Gli hub integrano inoltre sistemi di accumulo energetico a batterie e pensiline fotovoltaiche, con l'obiettivo di ottimizzare la gestione dei flussi energetici, contenere l'impatto sulla rete elettrica e garantire una maggiore stabilità durante i picchi di richiesta. L'attivazione delle nuove stazioni rientra in un piano più ampio di sviluppo della rete di ricarica sulle autostrade italiane. Con il completamento di questi nuovi punti, Autostrade per l'Italia raggiunge 107 stazioni di ricarica elettrica attive sulla propria rete. L'obiettivo è arrivare a 168 stazioni complessive, riducendo progressivamente l'interdistanza media tra gli hub dagli attuali poco più di 50 chilometri fino a circa 30 chilometri a fine piano.

DKC PORTA LA RICARICA INTELLIGENTE NELLA MOTOR VALLEY CON UN PROGETTO INTEGRATO PER EVOTEK AUTOMOTIVE

L'elettrificazione dei processi industriali e la necessità di una gestione sempre più efficiente dei flussi energetici stanno spingendo le aziende verso infrastrutture capaci di integrare distribuzione elettrica, ricarica dei veicoli e monitoraggio dei consumi. Un approccio che trova applicazione nel nuovo stabilimento di Evotek Automotive a Maranello, in provincia di Modena, dove il Gruppo DKC Europe ha realizzato un ecosistema energetico integrato destinato a supportare le attività produttive dell'azienda specializzata nella realizzazione di prototipi per il settore automotive. Il progetto, sviluppato in collaborazione con Emmepi Impianti Elettrici, ha visto l'adozione delle soluzioni E.Charger del Gruppo DKC Europe per la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica elettrica scalabile e integrata all'interno dell'impianto aziendale. L'intervento è stato concepito con l'obiettivo di garantire continuità operativa, ottimizzazione della gestione energetica e possibilità di evoluzione futura in funzione delle esigenze del sito produttivo.



COGESER CHIUDE IL 2025 CON 30 STAZIONI

Il Gruppo Cogeser prosegue gli investimenti nella transizione energetica e nella mobilità elettrica. È quanto emerge dal Report di Sostenibilità 2025, presentato all'assemblea dei soci, che fotografa un anno caratterizzato dall'espansione delle infrastrutture di ricarica, dalla crescita della produzione e dell'autoconsumo di energia rinnovabile e dal rafforzamento delle iniziative per la riduzione delle emissioni. Sul fronte della mobilità elettrica, il gruppo ha portato a 30 il numero delle stazioni di ricarica operative, cinque in più rispetto alle 25 attive nel 2024. Parallelamente è aumentato anche l'utilizzo dell'infrastruttura: nel corso dell'anno sono state registrate oltre 16.370 ricariche, un dato che, secondo l'azienda, conferma una domanda in costante crescita e un utilizzo sempre più frequente della rete. L'espansione della rete di ricarica si inserisce in una strategia più ampia di sostenibilità. Nel 2025 il 64% dell'energia autoconsumata dal Gruppo Cogeser è infatti provenuta da fonti rinnovabili, in netto aumento rispetto al 48% registrato nel 2024. Crescono anche le emissioni evitate e compensate, che raggiungono 4.383 tonnellate di CO₂, quasi il doppio rispetto alle 2.479 tonnellate dell'anno precedente.



Scopri la vera libertà della ricarica ultrarapida Huawei!
Visita il Sito



KEMPOWER REALIZZA L'INFRASTRUTTURA PER LA LOGISTICA DI ESSECO



L'elettrificazione del trasporto pesante continua a trovare applicazione anche in comparti industriali particolarmente complessi. È il caso del progetto sviluppato da Kempower per Esseco Industrial, gruppo europeo attivo nella produzione e distribuzione di prodotti chimici inorganici, che ha avviato un piano per la decarbonizzazione della propria logistica tra gli stabilimenti italiani. L'iniziativa interessa non solo i collegamenti tra i siti produttivi del gruppo, ma anche i flussi logistici diretti verso hub esterni, partner industriali e clienti, con l'obiettivo di estendere progressivamente il trasporto elettrico lungo l'intera catena del valore. La transizione coinvolge inoltre gli operatori logistici storici Burchianti e Germani, chiamati a introdurre veicoli elettrici nelle attività quotidiane senza modificare in modo sostanziale l'organizzazione delle operazioni. Per supportare questo percorso Kempower ha progettato un'infrastruttura di ricarica modulare e scalabile, sviluppata a partire da un'analisi delle esigenze operative, delle condizioni di sicurezza e dei flussi di trasporto reali. Il progetto ha incluso simulazioni di ricarica basate sull'utilizzo effettivo dei mezzi e una pianificazione finalizzata a consentire futuri ampliamenti dell'infrastruttura senza interventi radicali sugli impianti esistenti. La prima installazione è stata realizzata presso lo stabilimento Altair Chemical di Pieve Vergonte, in Piemonte. Qui sono stati installati tre satelliti di ricarica Kempower alimentati da due Power Unit da 400 kW. Due Single Satellite sono dedicati ai camion elettrici, mentre un Double Satellite serve la flotta aziendale di autovetture elettriche. L'infrastruttura è progettata per erogare fino a 400 kW di potenza, consentendo sia la ricarica notturna completa dei mezzi pesanti sia eventuali ricariche opportunistiche durante le soste operative. Successivamente il progetto è stato esteso ad altri due siti del gruppo: lo stabilimento Altair Chemical di Saline di Volterra, in Toscana, e il sito Esseco di San Martino di Trecate, in Piemonte. Oggi le tre installazioni costituiscono una rete di ricarica operativa che collega gli impianti produttivi e supporta i trasporti elettrici tra le diverse sedi.

ELECTRA AMPLIA I SERVIZI E DIVENTA EMSP: CON UN'UNICA APP ACCESSO A 800.000 PUNTI DI RICARICA IN EUROPA

Electra dallo scorso 29 giugno affianca all'attività di operatore di infrastrutture di ricarica quella di Emisp. La novità consentirà agli utenti di utilizzare un'unica applicazione e un solo badge per accedere a oltre 800.000 punti di ricarica distribuiti in tutta Europa, comprese le reti di altri operatori. L'evoluzione punta a semplificare l'esperienza di ricarica riducendo la frammentazione che caratterizza oggi il mercato. Attraverso l'app Electra gli automobilisti potranno individuare le stazioni disponibili lungo il percorso, avviare e pagare le sessioni di ricarica e consultare in anticipo le tariffe applicate, senza commissioni aggiuntive sulle reti partner. Tra gli operatori già integrati figurano Ionity, Fastned e Atlante, nell'ambito della Charge League. Elemento centrale della nuova piattaforma è il sistema di pianificazione dei viaggi, che integra un algoritmo proprietario sviluppato internamente da Electra.

ENERCOM SI ESPANDE NEL CREMASCO CON NUOVE COLONNINE IN AC

La rete della mobilità elettrica nel territorio cremasco continua a crescere grazie alla collaborazione tra amministrazioni locali ed Enercom, società di vendita dell'energia del Gruppo Enercom, che ha realizzato nuove infrastrutture di ricarica nei comuni di Cremosano e Casale Cremasco-Vidolasco. L'intervento prevede l'installazione complessiva di quattro nuove colonnine che si inseriscono nel più ampio piano di sviluppo della rete di ricarica locale, contribuendo al rafforzamento dell'infrastruttura dedicata alla mobilità a zero emissioni. Le nuove stazioni sono tutte in corrente alternata con una potenza fino a 22 kW e risultano completamente interoperabili, già integrate con le principali piattaforme di servizio del mercato. Una caratteristica che consente agli utenti di accedere alla ricarica indipendentemente dall'operatore scelto, aumentando la flessibilità di utilizzo e la fruibilità del servizio. L'energia erogata è inoltre certificata al 100% da fonti rinnovabili tramite garanzia d'origine. A Cremosano l'operazione assume anche un valore simbolico, considerando la presenza della sede operativa del Gruppo Enercom, edificio certificato LEED Gold e sede di una Comunità Energetica Rinnovabile. Le due colonnine sono state collocate in punti strategici del territorio per intercettare i flussi quotidiani di residenti e lavoratori. La prima è stata installata in via della Bassa, nel parcheggio della scuola primaria, in un'area che ospita anche la palestra comunale, l'oratorio e la Casa dell'Acqua. La seconda si trova invece in via dei Tigli, nella zona industriale, nelle immediate vicinanze della sede aziendale del gruppo. Parallelamente, anche il comune di Casale Cremasco-Vidolasco ha ampliato la propria dotazione infrastrutturale con due nuove postazioni. La colonnina di Casale, situata in piazza Stella, è già operativa e si trova in posizione centrale, a pochi passi dagli ambulatori medici e dal centro prelievi. La seconda installazione, a Vidolasco, è già posata e sarà attivata a breve con il collegamento alla rete da parte di E-Distribuzione.



SUNWODA ENERGY SVELA LA NUOVA PIATTAFORMA OASIS ULTRA CHARGER



La ricarica dei veicoli elettrici integrata con i sistemi di accumulo è stata uno dei temi al centro della presenza di Sunwoda Energy a Intersolar & ees Europe 2026. Nel corso della manifestazione l'azienda ha presentato un'evoluzione della propria piattaforma tecnologica, con particolare attenzione alle applicazioni dedicate ai siti di ricarica ad alta potenza e agli scenari commerciali e industriali. Tra le principali novità figura OASIS Ultra Charger, soluzione sviluppata per operare in abbinamento al sistema di accumulo OASIS L261 AiO, con l'obiettivo di integrare la ricarica rapida in corrente continua con lo storage energetico. L'architettura è pensata per le applicazioni commerciali e industriali e per i siti di ricarica, consentendo di gestire in modo coordinato l'energia accumulata e l'alimentazione delle colonnine. Il caricatore è conforme ai requisiti della norma IEC 61851 ed è inoltre in fase di preparazione per la certificazione relativa allo standard ISO 15118.

POSTE ITALIANE: IN PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA INSTALLATE 35 COLONNINE



Poste Italiane ha incrementato la propria presenza nel settore della mobilità elettrica in provincia di Reggio Calabria con l'installazione di 35 colonnine di ricarica, parte di un più ampio programma nazionale che punta a realizzare 10.000 punti di ricarica entro il 2026. L'iniziativa rientra nel progetto Polis, il piano dedicato alla coesione economica, sociale e territoriale dei piccoli centri italiani, e rappresenta uno degli interventi più significativi avviati dall'azienda sul territorio calabrese in ambito sostenibilità. Le infrastrutture di ricarica sono state installate presso parcheggi privati di Poste Italiane e in alcune aree pubbliche in prossimità degli uffici postali, grazie alla collaborazione con le amministrazioni locali.

XCHARGE RINNOVA LA STAZIONE HPC C7: ORA CON POTENZA FINO A 480 KW

XCharge ha presentato la nuova generazione della stazione HPC C7, una soluzione progettata per rispondere alle esigenze degli operatori che realizzano hub di ricarica ad alta potenza, flotte aziendali, depositi per autobus e mezzi pesanti e aree di servizio autostradali. Evoluzione del modello già presente sul mercato europeo, la nuova versione punta a incrementare le prestazioni, migliorare l'affidabilità operativa e semplificare le attività di gestione e manutenzione. Il sistema raggiunge una potenza massima di 480 kW, con una corrente fino a 600 A, consentendo di ridurre i tempi di ricarica dei veicoli compatibili con elevate potenze di picco.





SCAME ALLARGA L'OFFERTA PER LA RICARICA AC CON LA NUOVA WALL BOX BE-R

Scame ha presentato la nuova gamma di wall box BE-R, una soluzione dedicata alla ricarica in corrente alternata dei veicoli elettrici con potenze fino a 22 kW. La nuova proposta si distingue per un approccio progettuale orientato alla semplicità d'uso e alla riduzione dei consumi, attraverso l'adozione di un'interfaccia basata su applicazione mobile in sostituzione del tradizionale display integrato. I nuovi dispositivi sono equipaggiati con un cavo di ricarica integrato dotato di connettore Tipo 2, una scelta che punta a rendere più immediata l'esperienza dell'utente nelle installazioni residenziali e semi-pubbliche. Anche il design è stato sviluppato in funzione della praticità, con una struttura pensata per consentire l'alloggiamento ordinato del cavo quando la stazione non è in uso. Il progetto estetico è stato realizzato da Trussardi+Belloni Design. Dal punto di vista tecnico, la serie BE-R è progettata e prodotta in Europa utilizzando materiali halogen free e integra caratteristiche di cybersicurezza conformi alla norma EN 18031-1, con particolare attenzione alla protezione dei dati e alla tutela della privacy degli utenti. Le wall box includono inoltre funzionalità di power management basate sul protocollo Chain 2, sviluppate per semplificare le attività di installazione e configurazione e ottimizzare la gestione della potenza disponibile.



GEWISS AMPLIA LA GAMMA JOINON DC: ARRIVANO COLONNINE FINO A 480 KW E UNA STAZIONE MOBILE DA 30 KW

Gewiss amplia la propria offerta per la ricarica in corrente continua con l'estensione della gamma Joinon DC, che ora raggiunge una potenza massima installabile di 480 kW e introduce una nuova soluzione mobile da 30 kW. L'iniziativa, denominata "DC Range Extension", completa l'attuale portafoglio DC I-FAST e punta a rispondere alla crescente domanda di infrastrutture dedicate alla ricarica ad alta potenza. Uno degli obiettivi dichiarati è consentire la realizzazione di infrastrutture scalabili, in grado di aumentare progressivamente la potenza disponibile senza richiedere interventi radicali sull'hardware già installato. Tra le novità introdotte figura HPC Compact, una stazione di ricarica DC all-in-one da 240 kW destinata ai contesti in cui la rapidità della ricarica rappresenta un elemento determinante. A questa si affianca HPC Station, una soluzione modulare che può raggiungere i 480 kW. La terza novità è Movable, una stazione DC mobile da 30 kW destinata a impieghi temporanei o flessibili. La soluzione può essere utilizzata, ad esempio, nelle officine per attività di manutenzione e assistenza, oppure come supporto operativo per flotte e veicoli industriali.



DKV MOBILITY SI RIVOLGE ALLE FLOTTE CON LE SOLUZIONI @HOME E @WORK, ORA DISPONIBILI ANCHE IN ITALIA E SVIZZERA

DKV Mobility introduce le soluzioni @home e @work anche in Italia e Svizzera. L'operazione segna un ulteriore passo nell'evoluzione dell'offerta della piattaforma, che punta a coprire in modo integrato tutti i principali scenari di ricarica per le flotte aziendali. Con questa estensione, i fleet manager attivi nei due Paesi possono per la prima volta accedere a un sistema completo che include la ricarica domestica, quella presso le sedi aziendali e l'utilizzo della rete pubblica. Quest'ultima è già disponibile attraverso il servizio @road, che consente l'accesso a circa 1,2 milioni di punti di ricarica in tutta Europa tramite la DKV Mobility Card +Charge. L'obiettivo è rispondere alla crescente domanda di soluzioni end-to-end da parte degli operatori di flotte, sempre più orientati a ridurre la frammentazione dei fornitori e a semplificare la gestione dei processi di elettrificazione. Le nuove soluzioni permettono ai driver di veicoli aziendali di ricaricare anche da casa utilizzando hardware compatibile integrato nei sistemi DKV, mentre le infrastrutture aziendali @work sono pensate per supportare sia autovetture sia veicoli commerciali elettrici, con sistemi di fatturazione automatizzata per diverse categorie di utenti. L'espansione in Italia e Svizzera si inserisce in un percorso già avviato in altri mercati europei, tra cui Germania, Austria, Francia e area Benelux, con l'obiettivo di rendere progressivamente disponibile un'offerta uniforme a livello continentale.



COMPONENTI PER COLONNINE DI RICARICA

**TEKNO
MEGA**
Evolving together



XIAOMI PRESENTA IL BRACCIO ROBOTICO PER LA RICARICA DOMESTICA: LANCIO PREVISTO NEL QUARTO TRIMESTRE 2026



Xiaomi Auto ha annunciato lo sviluppo di un braccio robotico per la ricarica domestica dei veicoli elettrici, con commercializzazione prevista nel quarto trimestre del 2026. La soluzione, secondo quanto dichiarato dall'azienda, punta a integrare in un unico ecosistema le funzionalità di parcheggio automatizzato e ricarica autonoma, offrendo un'esperienza completamente hands-free per l'utente. Il sistema è progettato per gestire in modo automatico le principali operazioni legate alla ricarica domestica. Tra le funzionalità illustrate da Xiaomi figura la cosiddetta modalità "lazy charging", in cui il processo di ricarica si avvia automaticamente una volta che il veicolo è parcheggiato, senza necessità di intervento da parte del conducente. Il braccio robotico è inoltre in grado di scollegare autonomamente il connettore al raggiungimento della soglia impostata o della carica completa, e consente l'attivazione remota della ricarica tramite smartphone, a condizione che il veicolo si trovi entro il raggio operativo del sistema.

ENEL INTRODUCE IL PLUG&CHARGE: RICARICA AUTOMATICA SENZA APP NÉ TESSERE

La ricarica pubblica dei veicoli elettrici punta sempre più sulla semplicità d'utilizzo. In questa direzione si inserisce il servizio Plug&Charge introdotto da Enel, che consente agli utenti di avviare una sessione di ricarica senza utilizzare app, QR code o tessere RFID al momento del collegamento del veicolo. La soluzione, integrata nell'ecosistema di servizi di ricarica gestiti tramite l'applicazione Enel On Your Way, sfrutta il protocollo Plug&Charge per automatizzare il processo di autenticazione tra veicolo e infrastruttura. Una volta completata la configurazione iniziale, è sufficiente collegare il cavo alla colonnina abilitata affinché il sistema riconosca automaticamente il veicolo e avvii la ricarica. Per utilizzare il servizio è necessario che il veicolo sia compatibile con la tecnologia Plug&Charge e disponga del relativo certificato digitale. L'attivazione avviene attraverso l'app Enel On Your Way, dove l'utente deve registrare il proprio veicolo e inserire il PCID (Provisioning Certificate ID), il codice identificativo associato al certificato Plug&Charge del mezzo. Dopo la verifica di compatibilità, il servizio può essere abilitato anche attraverso il sistema di bordo o l'app del costruttore del veicolo.



BEV: FINO A 12 MILIARDI RISPARMIATI ANNUALMENTE SULLE IMPORTAZIONI DI PETROLIO ENTRO IL 2030

La diffusione della mobilità elettrica non rappresenta soltanto uno strumento per ridurre le emissioni di CO₂, ma potrebbe trasformarsi in un elemento chiave della sicurezza energetica europea. È quanto emerge dal report *From Oil Dependence to Electric Security*, realizzato da E-Mobility Europe ed Ember, secondo cui il raggiungimento degli obiettivi europei di elettrificazione del trasporto stradale consentirebbe all'Unione Europea di ridurre il consumo di petrolio di circa 190 milioni di barili all'anno entro il 2030. Ai prezzi medi del greggio registrati nel 2025, questo equivarrebbe a un risparmio stimato di circa 12 miliardi di euro sulle importazioni energetiche. Lo studio parte da un presupposto preciso: il settore dei trasporti continua a rappresentare il principale fattore di dipendenza europea dal petrolio. Auto, veicoli commerciali leggeri e mezzi pesanti assorbono infatti circa due terzi della domanda complessiva di greggio dell'Unione. Di conseguenza, ogni tensione geopolitica nelle aree di produzione o ogni aumento delle quotazioni internazionali si riflette rapidamente sui costi sostenuti da imprese e cittadini.

GO-E ENTRA NELLA TOP 10 EUROPEA DELLE SOLUZIONI DI RICARICA IN AC (DATI LCP DELTA)

Go-e entra tra i primi dieci fornitori europei di soluzioni di ricarica in corrente alternata (AC) per veicoli elettrici. A certificarlo è uno studio realizzato dalla società di ricerca indipendente LCP Delta, secondo il quale l'azienda austriaca detiene una quota di mercato del 3% nel segmento europeo delle infrastrutture di ricarica AC destinate sia all'utenza privata sia a quella professionale. Lo studio evidenzia inoltre come go-e mantenga la leadership, già ottenuta nel 2023 e nel 2024, tra i produttori indipendenti dai marchi automobilistici nel mercato delle wallbox domestiche in Germania e Austria, confermando la propria posizione in due dei mercati europei più maturi per la mobilità elettrica. Alla base della crescita vi è anche la strategia perseguita dall'azienda sul fronte dell'interoperabilità. Le wallbox e le piattaforme software sviluppate da go-e sono progettate per integrarsi con sistemi di gestione energetica, piattaforme di backend e soluzioni di billing.



WALLBOX COMPLETA LA RISTRUTTURAZIONE FINANZIARIA

Si conclude con il raggiungimento di tutte le condizioni previste il percorso di ristrutturazione finanziaria di Wallbox. L'azienda ha annunciato il completamento dell'aumento di capitale da circa 11,8 milioni di euro e un ulteriore investimento da 4 milioni di euro da parte del nuovo azionista Focus. L'operazione rappresenta il passaggio conclusivo del piano di ristrutturazione avviato nei mesi scorsi e rafforza la posizione patrimoniale e la liquidità della società, che punta ora a proseguire l'attuazione della propria strategia di lungo termine. L'aumento di capitale da 11,8 milioni di euro completa il finanziamento azionario previsto dal piano di ristrutturazione. L'importo comprende i 10,65 milioni di euro già annunciati in precedenza, ai quali si aggiungono circa 1,1 milioni derivanti dalla capitalizzazione dello sconto di emissione originario (OID) e degli interessi PIK maturati sul prestito ponte sottoscritto nell'aprile 2026 con alcuni azionisti della società. All'operazione hanno preso parte gli azionisti di riferimento di Wallbox, oltre alla Generalitat de Catalunya, che attraverso IFEM aveva già annunciato un investimento da 5 milioni di euro.



UE: "LE STAZIONI CON STORAGE DEVONO DIVENTARE UN PILASTRO DELLA STRATEGIA"

Le batterie di accumulo installate a supporto delle infrastrutture di ricarica rapida dovrebbero essere riconosciute dall'Unione europea come un elemento strategico per accelerare la diffusione della mobilità elettrica e rendere più resiliente il sistema elettrico. È questo il messaggio centrale del nuovo position paper pubblicato da ChargeUp Europe, l'associazione che rappresenta l'industria europea della ricarica dei veicoli elettrici. Secondo l'associazione, la diffusione di sistemi di accumulo in abbinamento agli hub di ricarica ad alta potenza rappresenta una soluzione concreta per superare uno dei principali ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture: la limitata disponibilità di capacità sulla rete elettrica. L'installazione di batterie "behind the meter" consente infatti di immagazzinare energia quando la domanda è ridotta e di utilizzarla durante le sessioni di ricarica ad alta potenza, limitando il prelievo dalla rete e permettendo di realizzare nuovi siti anche in aree dove sarebbero necessari lunghi interventi di potenziamento della connessione elettrica. ChargeUp Europe sottolinea che queste soluzioni non devono essere considerate un'alternativa agli investimenti sulle reti, bensì uno strumento complementare per accelerare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica, migliorare la gestione dei picchi di domanda e aumentare la flessibilità del sistema elettrico.



AUTO AZIENDALI ELETTRICHE: GLI INCENTIVI FISCALI ITALIANI RESTANO INSUFFICIENTI

L'Italia continua a non offrire incentivi fiscali sufficientemente efficaci per accelerare l'elettrificazione delle flotte aziendali. È quanto emerge dalla nuova edizione della Good Tax Guide di Transport & Environment (T&E), lo studio che analizza e confronta i sistemi di tassazione dell'automobile in 31 Paesi europei valutando la loro capacità di favorire la diffusione dei veicoli a zero emissioni. Secondo l'analisi, in 18 Paesi dell'Unione Europea su 27 il vantaggio fiscale garantito alle aziende che scelgono un'auto elettrica non è sufficiente a compensare il maggiore costo iniziale rispetto a un modello equivalente con motore termico. T&E ha preso come riferimento una vettura di segmento C e ha calcolato il beneficio fiscale complessivo ottenibile durante i quattro anni medi di permanenza in flotta. Nel 2025 il differenziale di prezzo tra una versione elettrica e una a benzina è stato stimato in 10.650 euro, mentre in Italia il vantaggio fiscale si ferma a 6.753 euro, lasciando quindi scoperta una parte significativa del maggior investimento iniziale. Lo studio evidenzia inoltre come le flotte aziendali rappresentino uno snodo cruciale per la transizione energetica del trasporto stradale. Pur rappresentando il 59% delle nuove immatricolazioni europee, le auto aziendali sono responsabili del 78% delle importazioni di petrolio associate alle nuove vetture, a causa delle percorrenze mediamente più elevate rispetto ai veicoli privati.

3M: UN EVENTO PER RACCONTARE LE SOLUZIONI DEDICATE ALL'EV-CHARGING



Si è tenuto il 16 giugno presso la sede di 3M Italia a Milano un appuntamento dedicato al mondo dell'e-mobility che ha coinvolto operatori della filiera della ricarica elettrica, produttori di infrastrutture e aziende attive nello sviluppo di soluzioni per la mobilità a zero emissioni. L'iniziativa è stata organizzata con l'obiettivo di favorire il confronto sulle principali sfide tecnologiche e progettuali che stanno caratterizzando l'evoluzione del settore. L'evento ha posto al centro il contributo che materiali, tecnologie di assemblaggio, personalizzazione e soluzioni elettroniche possono offrire nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica, sempre più chiamate a rispondere a requisiti elevati in termini di affidabilità, durata, efficienza e sostenibilità. Alla giornata hanno preso parte numerosi operatori del comparto, tra cui ABB E-mobility, Alpitronic, Enel, Schneider Electric e BTicino, oltre ad altre realtà della filiera.

MOTUS-E: "GRAZIE ALL'ELETTRICO FINO A 41,5 MILIONI DI BARILI DI PETROLIO IN MENO ALL'ANNO"

L'Italia potrebbe ridurre entro il 2035 le importazioni di petrolio di una quantità compresa tra 34,6 e 41,5 milioni di barili all'anno grazie alla diffusione della mobilità elettrica. È una delle principali evidenze contenute nel nuovo "Libro Bianco sulla mobilità elettrica" presentato da Motus-E. Lo studio aggiorna le previsioni sullo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici e delle infrastrutture di ricarica in Italia, partendo dall'attuale consistenza del settore, che conta circa 830.000 veicoli elettrici e plug-in tra auto, veicoli commerciali e camion, oltre a più di 78.000 punti di ricarica pubblici installati sul territorio nazionale.



E RICARICA

WEEKLY

RICEVILA ANCHE TU

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

La newsletter E-Ricarica Weekly è una componente fondamentale dell'offerta comunicativa del magazine E-Ricarica, in cui vengono riassunte tutte le news pubblicate quotidianamente sul sito Internet della rivista e condivise sui social. La newsletter, grazie alla sezione Primo piano, ogni sette giorni mette in risalto tematiche di attualità, come decreti, bandi, nuove leggi e contenuti di particolare interesse per tutta la filiera. Gli operatori del settore possono così restare aggiornati avendo una visione d'insieme di quanto successo nel mercato nel corso della settimana. La newsletter di E-Ricarica ha un'impostazione grafica tale da rendere i contenuti fruibili anche da

smartphone. Viene inviata in direct-mail con cadenza settimanale, ogni giovedì, e raggiunge oltre 6mila professionisti che operano nel settore dell'e-v-charging. A favorire la diffusione della newsletter c'è il supporto che arriva dai social network: l'uscita della weekly viene infatti segnalata anche sulle pagine Facebook e LinkedIn della testata. E-Ricarica Weekly è anche uno strumento di supporto alle aziende in cerca di personale. In coda all'elenco delle news è infatti presente una sezione dove, su richiesta, possono essere inseriti annunci di recruitment personalizzati. Inoltre, attraverso la weekly, oltre alle news vengono divulgate le interviste e gli approfondimenti pubblicati sul portale.



TRE MODI PER ISCRIVERSI
GRATUITAMENTE



1 Inquadra il QR code e compila il form

2 Dall'home page del sito E-Ricarica.it cliccando sul menù a tendina E-Ricarica weekly

3 Digitando il link <https://e-ricarica.it/iscriviti-allanewsletter/>

FORTECH RAFFORZA IL PROPRIO POSIZIONAMENTO NEL MERCATO DELLA RICARICA PUNTANDO SU UNA PIATTAFORMA IN GRADO DI UNIRE INFRASTRUTTURA FISICA, SOFTWARE E SERVIZI DIGITALI. EV ONE RAPPRESENTA IL CUORE DI QUESTA STRATEGIA, CON FUNZIONALITÀ CHE SPAZIANO DAL PAYMENT AL FLEET MANAGEMENT. «OFFRIAMO HARDWARE, SERVIZI DIGITALI E SUPPORTO NORMATIVO ATTRAVERSO UN UNICO PARTNER», SOTTOLINEA LUCA BANCİ, HEAD OF SALES E-MOBILITY, EVIDENZIANDO IL VALORE DELL'INTEGRAZIONE COME LEVA COMPETITIVA. UNA PROPOSTA CHE INTERCETTA LA CRESCENTE DOMANDA DI SEMPLIFICAZIONE DA PARTE DI CPO, AZIENDE E UTENTE FINALE



Un unico interlocutore per hardware, software e servizi di pagamento

Fortech sta attraversando una fase di forte evoluzione, trasformando progressivamente il proprio posizionamento da azienda specializzata nei sistemi di pagamento a fornitore di piattaforme integrate per la gestione della ricarica. Un percorso che si è consolidato negli ultimi anni grazie all'espansione dell'offerta e all'ingresso in nuove aree di business, fino a coprire oggi l'intera catena di valore, dai sistemi di pagamento alla gestione software delle infrastrutture. Il cuore della strategia è l'integrazione tra hardware, software e servizi, con l'obiettivo di semplificare la gestione operativa per i Charge Point Operator e non solo. L'acquisizione di ElectriEase ha rappresentato un passaggio chiave in questa direzione, consentendo a Fortech di affiancare alle competenze storiche nel payment una piattaforma in grado di gestire end-to-end le infrastrutture di ricarica. L'offerta attuale si articola infatti su più livelli: dalla gestione dei pagamenti omnicanale ai servizi in modalità Operation as a Service, fino a una piattaforma Software as a Service pensata per supportare CPO ed EMSP nella gestione autonoma del business. Il modello punta a combinare infrastruttura, software e compliance normativa in un'unica architettura,

con l'obiettivo di ridurre complessità operative sempre più rilevanti per il settore. Elemento centrale della strategia è la piattaforma Fortech EV One, che integra funzionalità di monitoraggio, reportistica, smart charging e fleet management, posizionandosi come strumento modulare per operatori e aziende. Parallelamente infatti, cresce il ruolo delle flotte aziendali, considerate uno dei segmenti più dinamici, con esigenze sempre più strutturate in termini di rendicontazione, interoperabilità e gestione dei costi. Luca Banci, Head of Sales e-mobility in Fortech, ripercorre l'evoluzione dell'azienda, le dinamiche del mercato e le prospettive di sviluppo.

Sono passati circa due anni dall'applicazione dell'AFIR. Dal vostro punto di vista, i CPO si sono ormai adeguati oppure esistono ancora criticità?

«Con l'entrata in vigore dell'AFIR ci aspettavamo un'adesione ancora maggiore ai requisiti previsti dal regolamento e una più ampia sensibilità verso l'adeguamento delle infrastrutture. I progressi ci sono stati, soprattutto da parte dei grandi operatori, che devono rispettare queste indicazioni anche per poter accedere ai finanziamenti previsti dal PNRR. Se quindi osserviamo una forte attenzione da parte dei principali CPO, lo stesso non si può

dire per gli operatori meno strutturati e per molte realtà internazionali che operano in Italia. Sotto questo profilo c'è ancora molto lavoro da fare. La situazione è diversa tra nuove installazioni e infrastrutture esistenti. Nei nuovi impianti si cerca generalmente di essere conformi fin dalla progettazione, mentre il tema del retrofit procede con maggiore lentezza. Eppure è un aspetto fondamentale, considerando che il termine fissato per l'adeguamento delle infrastrutture già installate è il 2027.

Al momento solo i grandi operatori stanno pianificando concretamente gli interventi necessari, mentre per molti altri questa scadenza non viene ancora percepita come prioritaria. Un altro elemento determinante è che l'Italia non ha ancora definito il quadro sanzionatorio relativo al mancato rispetto dell'AFIR. Molti operatori, soprattutto quelli appartenenti a gruppi internazionali, ci fanno notare che il regolamento europeo impone determinati requisiti, ma il nostro Paese non ha ancora chiarito quali saranno le conseguenze in caso di mancato adeguamento.

Per realtà di grandi dimensioni, che effettuano valutazioni economiche molto strutturate, questo rappresenta un fattore rilevante: se non sono note le eventuali sanzioni, alcuni preferiscono riman-

dare gli investimenti finché il quadro normativo non sarà più chiaro».

Passando a Fortech, come è cresciuta negli ultimi anni l'area dedicata alla mobilità elettrica e quali sono le prospettive?

«Il business legato alla mobilità elettrica è cresciuto in modo significativo. Il primo elemento di successo è stata la diffusione della nostra soluzione per i pagamenti con carte di credito e di debito, adottata sia in Italia sia in diversi Paesi europei. È stato il nostro punto di ingresso nel mercato della ricarica elettrica e ci ha consentito di comprenderne a fondo le esigenze. Successivamente, un ruolo decisivo è stato svolto dall'acquisizione di ElectriEase, entrata a far parte di Fortech a fine 2025. Questa operazione ci ha permesso di ampliare l'offerta con soluzioni dedicate alla gestione completa delle infrastrutture di ricarica, oltre ai sistemi di pagamento. Oggi possiamo proporre una piattaforma molto più completa e integrata, che consente di rivolgerci anche a clienti che in passato non avremmo potuto servire. Offriamo una gestione a 360 gradi dell'infrastruttura di ricarica, coprendo sia il rapporto con gli EV driver sia quello con gli operatori B2B, come i CPO. Stiamo inoltre registrando un interesse crescente da parte delle aziende che desiderano gestire direttamente la ricarica all'interno delle proprie sedi. È un ambito che apre prospettive molto interessanti sul fronte delle flotte aziendali e rappresenta uno dei temi di maggiore sviluppo per il prossimo futuro».

Siete quindi passati da una forte focalizzazione sui sistemi di pagamento a un'offerta molto più ampia, che comprende software e servizi digitali...

«Esattamente. La gestione di una stazione di ricarica porta con sé numerose esigenze di carattere amministrativo, fiscale e normativo. In passato ci occupavamo principalmente degli aspetti legati alla soluzione di pagamento con carta; ora, invece, siamo in grado di gestire l'intero processo. Attraverso la nostra piattaforma software è possibile amministrare la fatturazione elettronica, la gestione dei corrispettivi e tutte le attività amministrative in modalità completamente digitale. La piattaforma, inoltre, non si limita agli aspetti operativi necessari per gestire una sessione di ricarica, ma integra tutte le componenti hardware e software indispensabili per garantire la conformità normativa, un requisito sempre più richiesto sia dal mercato italiano sia, progressivamente, da quello europeo».

Il peso dell'hardware è ancora prevalente oppure la componente software sta assumendo un ruolo sempre più importante?

«L'hardware rappresenta ancora una parte molto importante del nostro business, anche perché siamo entrati nel mercato della ricarica proprio attraverso questa tipologia di soluzione e disponiamo già di una base installata significativa. Tuttavia stiamo osservando una tendenza molto interessante, soprattutto in Italia: gli operatori preferiscono affidarsi a un unico interlocutore capace di fornire sia l'hardware sia la piattaforma software. È proprio questa integrazione a rappresentare oggi il nostro principale valore aggiunto. Offrendo hardware, servizi digitali, supporto normativo e competenze software attraverso un unico partner, permettiamo ai clienti di semplificare notevolmente la gestione operativa. Avere un solo referente significa ottenere risposte più rapide, risolvere eventuali problematiche con maggiore efficienza ed evitare la frammentazione tra diversi fornitori, che inevitabilmente genera rallentamenti».

LA SCHEDA

FORTECH s.r.l. è una società italiana specializzata in sistemi di pagamento, automazione e piattaforme digitali per la mobilità tradizionale ed elettrica. Nata nel 2006, ha sede principale a Rimini. Opera nei settori fuel retail, EV charging e software per la gestione delle transazioni.

Attività principali:

- Terminali di pagamento outdoor e self-service
- Piattaforme software per gestione ricarica e incassi
- Soluzioni integrate hardware/software per CPO e gestori
- Servizi di assistenza e supporto tecnico

Telefono: +39 0541 364611

Email: commerciale@fortech.it

Sito web: <https://www.fortech.it>

Sede: Via Coriano 58, 47924 Rimini (RN), Italia

Come si sviluppa concretamente il vostro intervento a supporto di un CPO?

«Per i CPO abbiamo sviluppato un'offerta che può essere ricondotta a due macro-ambiti. Il primo riguarda l'attività operativa. Fortech può farsi carico di tutte le operazioni che il Charge Point Operator decide di esternalizzare. Gestiamo l'intero processo dei pagamenti, sia quelli effettuati con carte di credito e di debito sia quelli eseguiti tramite app, QR code o altri strumenti digitali. Attraverso un modello Operations as a Service ci occupiamo inoltre della fiscalità, del rapporto con il cliente finale, del customer service e di tutte le attività di rendicontazione necessarie affinché il CPO possa amministrare correttamente incassi e adempimenti fiscali. Il secondo ambito è più strategico e riguarda la fornitura della nostra piattaforma in modalità Software as a Service. In questo caso Fortech opera esclusivamente come partner tecnologico, senza interferire nelle politiche commerciali o nel modello di business del cliente. Mettiamo a disposizione tutti gli strumenti hardware e software necessari, garantendo il relativo supporto tecnico, affinché il CPO possa gestire autonomamente il proprio business. Possiamo inoltre fornire applicazioni personalizzate per gli operatori che desiderano affiancare al ruolo di CPO anche quello di Emsp, oppure sviluppare una piattaforma di gestione completamente personalizzata. Essendo un software integratore, siamo in grado di adattare le funzionalità alle specifiche esigenze di ogni cliente».

In questo contesto si inserisce il recente lancio della piattaforma Fortech EV One. Quali opportunità vi ha aperto?

«Fortech EV One è la nostra piattaforma per la

gestione delle infrastrutture di ricarica e può essere utilizzata sia dai Charge Point Operator sia dai Mobility Service Provider. Si tratta di una piattaforma completa che ci ha consentito di entrare in un mercato composto sia da operatori che desiderano sostituire il software adottato in passato sia da realtà che intendono dotarsi per la prima volta di uno strumento completo per la gestione delle proprie infrastrutture. Continuiamo a investire nello sviluppo della piattaforma, introducendo funzionalità sempre più avanzate e personalizzabili. L'obiettivo è rendere il più semplice possibile la gestione del business della ricarica elettrica. Per questo EV One integra strumenti dedicati alla rendicontazione, alla diagnostica, alla reportistica analitica e al monitoraggio delle vendite. Anche in questo caso torna centrale il concetto di interlocutore unico. EV One è una piattaforma modulare che permette di integrare tutte le funzionalità oggi maggiormente richieste dal mercato, come lo smart charging per la gestione dinamica della potenza disponibile e i moduli dedicati al fleet management. Questi consentono di amministrare le ricariche delle flotte aziendali, sia effettuate presso le sedi aziendali sia attraverso reti interoperabili, gestendo anche eventuali benefit concessi ai dipendenti. L'integrazione di tutte queste funzioni rende gli operatori molto più autonomi nella gestione quotidiana del business, pur potendo contare, quando necessario, sul supporto del customer service Fortech, sia in ambito B2B sia B2C».

Oggi avete ampliato notevolmente l'offerta. Quali sono gli elementi che vi differenziano maggiormente dai competitor?

«Ritengo che oggi Fortech rappresenti un punto di riferimento importante nel mercato. Esistono naturalmente altri operatori che propongono soluzioni simili, ma il nostro principale elemento distintivo è rappresentato dall'esperienza maturata nel tempo e dalla capacità di affrontare il mercato con una visione trasversale. La nostra storia nasce infatti nel mondo del fuel, dove abbiamo costruito un patrimonio di competenze molto significativo. In quel contesto abbiamo imparato a conoscere in profondità le esigenze dell'automobilista durante il rifornimento, e oggi quello stesso automobilista è diventato l'utente della ricarica elettrica. Questa continuità ci ha permesso di progettare sia le soluzioni hardware sia quelle software mettendo sempre al centro le reali esigenze del driver. Conosciamo molto bene le operazioni che l'utente deve svolgere, le sue aspettative e gli elementi che contribuiscono a rendere il servizio semplice e intuitivo. Per questo motivo le nostre soluzioni sono in continua evoluzione e vengono sviluppate con l'obiettivo di semplificare il più possibile l'esperienza sia dell'utente finale sia degli operatori B2B».

La customer experience è sempre più centrale. Guardando al futuro, quali tecnologie renderanno ancora più semplice l'esperienza di ricarica e pagamento?

«La guida vocale rappresenta un ottimo esempio del nostro approccio. È una funzionalità che abbia-



«Il nostro principale elemento distintivo è rappresentato dall'esperienza maturata nel tempo e dalla capacità di affrontare il mercato con una visione trasversale»

FORTECH EV ONE

È la piattaforma integrata per la gestione end-to-end delle infrastrutture di ricarica elettrica. Progettata per CPO, eMSP, fleet manager e aziende, unisce in un unico ambiente operativo gestione delle colonnine, pagamenti, fatturazione, reportistica e monitoraggio in tempo reale. La struttura modulare consente configurazioni flessibili, dalla modalità "operations as a service" fino alla soluzione white label. EV One integra inoltre funzionalità avanzate come smart charging, diagnostica e fleet management, permettendo il controllo completo delle flotte aziendali e dei costi di ricarica. L'obiettivo è semplificare la gestione operativa e ridurre la complessità dei sistemi frammentati.



E-SMARTOPT

È il terminale outdoor evoluto di Fortech per la gestione dei pagamenti e delle operazioni di ricarica elettrica in self-service. Progettato per contesti ad alta intensità operativa, consente l'accettazione di molteplici metodi di pagamento, inclusi carte di credito, debito e soluzioni digitali. Integra funzioni di controllo dei connettori nei punti di ricarica e gestione delle sessioni di ricarica, garantendo affidabilità e continuità operativa.



Grazie all'architettura all-in-one e alla connettività avanzata, e-smartOPT si inserisce in ecosistemi complessi come CPO e fuel retail, assicurando elevati standard di sicurezza, interoperabilità e integrazione con i sistemi gestionali backend.

OPT COMPACT

È il terminale di pagamento compatto di Fortech progettato per la gestione self-service delle ricariche elettriche e delle operazioni su piazzale. Integra lettore carte chip & PIN, banda magnetica, NFC contactless e scanner QR, garantendo la massima flessibilità nei metodi di pagamento. Disponibile in diverse configurazioni di installazione (embedded, wall mount e stand-alone), si adatta a contesti operativi differenti, dalle singole colonnine ai siti multi-punto. Il design compatto e l'interfaccia intuitiva assicurano un'esperienza utente semplice e immediata, mentre l'integrazione con i sistemi di backend consente una gestione centralizzata, sicura e conforme delle transazioni.



mo sviluppato partendo dall'analisi delle esigenze degli utenti e nasce anche dall'esperienza maturata nel settore fuel, dove avevamo già riscontrato necessità molto simili. Disporre di un sistema che accompagna vocalmente l'utente durante le operazioni aumenta il senso di sicurezza, conferma che il dispositivo è attivo e funzionante e rende molto più immediato l'approccio al sistema di pagamento, indipendentemente dalla modalità utilizzata. Guardando al futuro, riteniamo che l'evoluzione riguarderà soprattutto il software più che l'hardware. Il settore della mobilità elettrica è caratterizzato da un'innovazione continua e tecnologie come Plug & Charge, Autocharge e Smart Charging andranno sempre più nella direzione di semplificare l'intera esperienza di ricarica. L'obiettivo dovrà essere quello di rendere tutte le operazioni, dal pagamento alla gestione della sessione di ricarica, accessibili e intuitive per qualsiasi utente. Ancora oggi alcune procedure, come

la registrazione alle app o la richiesta di assistenza, richiedono una certa familiarità con gli strumenti digitali. Le tecnologie del futuro dovranno quindi concentrarsi soprattutto sulla semplificazione dell'esperienza, affinché il servizio possa essere utilizzato con facilità da chiunque».

Torniamo al tema delle flotte aziendali. Come state affrontando questo segmento?

«Ritengo che questo sia uno dei mercati con le maggiori prospettive di crescita. Negli ultimi mesi abbiamo registrato un incremento molto significativo delle richieste legate alla gestione delle flotte. Il motivo è duplice. Da un lato cresce la volontà di sostituire progressivamente i veicoli endotermici con auto elettriche o plug-in hybrid; dall'altro incidono anche le recenti indicazioni normative e fiscali, che rendono più conveniente l'adozione di veicoli elettrici all'interno delle flotte aziendali. Questa evoluzione ha determinato una

crescita della domanda di funzionalità dedicate, già presenti all'interno della piattaforma Fortech EV One e costantemente aggiornate per rispondere alle esigenze del mercato. Il nostro obiettivo è garantire la massima flessibilità ai dipendenti che utilizzano un'auto aziendale, sia come benefit sia come strumento di lavoro. Tutte le attività quotidiane, dalla ricarica alla rendicontazione, vengono gestite in modo automatizzato dalla piattaforma, riducendo al minimo gli interventi manuali. Le aziende possono contare su una rendicontazione puntuale, sulla possibilità di esportare i dati verso i propri sistemi contabili e su strumenti che semplificano notevolmente la gestione amministrativa. Parallelamente mettiamo a disposizione degli utenti strumenti che consentono di ricaricare senza limitazioni geografiche, sfruttando l'intera rete nazionale ed europea. Tutte le operazioni vengono poi raccolte e rendicontate in modo unificato, comprese quelle effettuate all'interno delle sedi aziendali, offrendo una visione completa dei costi sostenuti da ciascun veicolo. La soluzione può essere adottata sia dai Charge Point Operator, che spesso gestiscono anche servizi dedicati alle flotte, sia direttamente dalle aziende che desiderano realizzare un'infrastruttura di ricarica e dotarsi di un partner tecnologico con competenze consolidate. Anche in questo caso siamo in grado di sviluppare personalizzazioni specifiche».

Guardando al mercato internazionale, quali differenze state riscontrando rispetto all'Italia?

«Fortech sta progressivamente ampliando la propria presenza in Europa. In alcuni Paesi siamo già operativi, mentre in altri stiamo completando le attività necessarie per entrare sul mercato. Dal nostro punto di vista esistono differenze significative rispetto all'Italia, soprattutto sotto il profilo normativo e fiscale. Il nostro Paese continua a rappresentare uno dei contesti più complessi da gestire, mentre in molti altri mercati europei la fiscalità risulta più semplice. Questo si riflette anche sulle soluzioni di pagamento, che all'estero richiedono generalmente un numero inferiore di funzionalità dedicate agli aspetti normativi e fiscali. Il panorama, tuttavia, sta evolvendo. Alcuni Paesi, come la Spagna, stanno introducendo strumenti come la fatturazione elettronica e adottando standard sempre più vicini a quelli già presenti nel mercato italiano. Da questo punto di vista partiamo con un vantaggio competitivo importante. Essendo abituati a operare in un contesto particolarmente complesso come quello italiano, siamo già preparati a supportare gli operatori europei nell'adeguamento alle rispettive normative fiscali e regolatorie. L'obiettivo è diventare un partner tecnologico di riferimento a livello europeo per tutto ciò che riguarda la gestione della ricarica elettrica e dei relativi sistemi di pagamento».

Per il futuro avete in programma anche il lancio di novità hardware?

«Continuiamo a investire sia nell'innovazione hardware sia nello sviluppo software. Nei prossimi mesi prevediamo un'evoluzione della nostra soluzione di pagamento di fascia alta, quella che fin dall'inizio ha rappresentato il prodotto di riferimento della nostra offerta. L'evoluzione riguarderà sia gli aspetti legati alla sicurezza delle transazioni sia il design del prodotto, con l'obiettivo di renderlo ancora più moderno e funzionale. Parallelamente continueremo ad ampliare le funzionalità software della piattaforma Fortech EV One. Tra gli sviluppi più importanti è prevista anche un'applicazione dedicata esclusivamente al fleet management, progettata per semplificare ulteriormente tutte le attività legate alla gestione delle flotte aziendali e integrata con il modulo già presente all'interno della piattaforma».

ER



SSEC / STORAGE & SOLAR EXPO CONFERENCE

Connections that
energize your business

22-23 September 2026

VICENZA EXPO CENTRE, ITALY

La filiera dell'energia solare e dello storage
si incontra per dare forma al tuo business.

Partecipare a SSEC significa essere protagonista
della transizione energetica. Un hub qualificato,
un'opportunità per aziende e professionisti
di sviluppare il business, incrementare
le competenze e creare relazioni strategiche.



Inquadra il Qr Code
e scopri di più!

Follow us  
@SSEC - Storage & Solar Expo Conference

Powered by



Organized by



In collaboration with



Partner





Quando la rete non basta: il ruolo strategico dei BESS nella ricarica HPC

L'ESPANSIONE DELLA RICARICA ULTRAFast RICHIEDE SEMPRE PIÙ ENERGIA, MA NON TUTTE LE LOCATION DISPONGONO DELLA POTENZA NECESSARIA. I SISTEMI DI ACCUMULO STANNO DIVENTANDO UN ELEMENTO ABILITANTE PER REALIZZARE NUOVI HUB, RIDURRE I TEMPI DI CONNESSIONE E MIGLIORARE LA REDDITIVITÀ DEGLI INVESTIMENTI

Uno dei principali ostacoli alla diffusione degli hub HPC resta la disponibilità di potenza elettrica. In molti casi, infatti, le aree ritenute strategiche per installare infrastrutture ad alta potenza – dalle aree di servizio ai parcheggi pubblici, fino ai poli commerciali e logistici – non dispongono della capacità di rete necessaria per alimentare contemporaneamente più punti di ricarica ultrafast. L'alternativa, rappresentata dal potenziamento della connessione, comporta spesso tempi autorizzativi lunghi e investimenti elevati, con il rischio di rallentare lo sviluppo dei progetti. È proprio in questo contesto che i sistemi di accumulo elettrochimico (Battery

Energy Storage System, BESS) stanno assumendo un ruolo sempre più centrale, trasformandosi da semplice componente tecnologica a vero abilitatore delle infrastrutture di nuova generazione. Il principio di funzionamento è relativamente semplice ma estremamente efficace. Il sistema accumula energia quando la richiesta è contenuta o quando il costo dell'elettricità è più conveniente, per poi restituirla durante le sessioni di ricarica ad alta potenza. In questo modo il BESS agisce come un buffer energetico capace di compensare i limiti della rete, rendendo possibile l'erogazione di centinaia di kilowatt anche in siti dove la connessione disponibile sarebbe insufficiente. Ne deriva la possibilità di realizzare hub HPC

senza attendere l'adeguamento dell'infrastruttura elettrica, riducendo sensibilmente il time-to-market delle nuove installazioni. I benefici non riguardano esclusivamente la disponibilità di potenza. L'integrazione dello storage consente infatti di implementare strategie di peak shaving e load leveling, limitando i picchi di prelievo dalla rete e riducendo gli oneri legati alla potenza impegnata. La gestione intelligente dei flussi energetici potenzialmente permette inoltre di acquistare energia nelle fasce orarie economicamente più favorevoli e utilizzarla successivamente durante i momenti di maggiore domanda. Per gli operatori delle infrastrutture questo potrebbe tradursi in una significativa ottimizzazione dei costi operativi e in un miglioramento della redditività complessiva dell'investimento. Lo storage assume un valore ancora maggiore quando viene integrato con impianti fotovoltaici o altre fonti rinnovabili. L'energia prodotta localmente può essere immagazzinata anziché immessa immediatamente in rete, aumentando l'autoconsumo e rendendo disponibile la produzione solare anche nelle ore serali o durante i periodi di maggiore richiesta. Il risultato è una minore dipendenza dalla rete elettrica, accompagnata da un miglioramento

EVBEE L'accumulo energetico al servizio dell'alta potenza

La diffusione della ricarica rapida impone nuove sfide in termini di disponibilità di potenza, costi energetici e tempi di connessione alla rete. Per rispondere a queste esigenze, EVbee ha sviluppato una gamma di sistemi di accumulo (BESS) progettati specificamente per supportare infrastrutture di ricarica pubbliche e commerciali, integrandosi con le stazioni DC per garantire prestazioni elevate anche in presenza di limitazioni della rete elettrica. La soluzione è disponibile in configurazioni da 265 kWh fino a oltre 2,1 MWh per container, consentendo di adattare il sistema a hub HPC, aree di servizio e siti con elevati fabbisogni energetici. L'impiego di celle al litio semi-solidi da 314 Ah, abbinate a un sistema di raffreddamento a liquido, garantisce un'elevata densità energetica, maggiore stabilità operativa e una vita utile fino a 12.000 cicli, contribuendo a ridurre il costo totale di esercizio. Il sistema accumula energia quando la domanda è ridotta e la rende disponibile durante i picchi di utilizzo, consentendo di alimentare sessioni di ricarica ad alta potenza senza richiedere un immediato potenziamento della connessione alla rete. Questo permette di ridurre i costi di connessione, limitare gli oneri legati ai picchi di prelievo e ottimizzare la gestione dell'energia. L'integrazione con impianti fotovoltaici e altre fonti rinnovabili favorisce inoltre l'autoconsumo e migliora la sostenibilità economica dell'infrastruttura. Pensato per hub di ricarica, retail, parcheggi pubblici, flotte aziendali e aree di servizio, il BESS EVbee offre a CPO, investitori e gestori uno strumento concreto per accelerare la realizzazione dei siti, aumentare la disponibilità di potenza e migliorare il ritorno dell'investimento, garantendo un servizio di ricarica affidabile, flessibile e pronto a sostenere la crescita della mobilità elettrica.



IL BESS EVBEE RAGGIUNGE FINO A 2,1 MWH

INGETEAM Storage integrato per infrastrutture di ricarica evolute

La crescente diffusione della mobilità elettrica richiede infrastrutture di ricarica sempre più performanti, spesso in contesti in cui la connessione alla rete è limitata o con costi elevati per la potenza disponibile. I sistemi di accumulo rappresentano quindi una soluzione strategica per supportare l'erogazione di elevate potenze di ricarica, garantendo flessibilità operativa e sostenibilità economica. Ingeteam sviluppa tecnologie di conversione di potenza e soluzioni di integrazione per sistemi storage che supportano infrastrutture di ricarica sia in nuove installazioni sia in retrofit. Le soluzioni coprono un ampio range di potenze, da sistemi di circa 100 kW in BT fino a impianti in MT che, nelle applicazioni tipiche della ricarica elettrica ad alta potenza e del trasporto heavyduty, si collocano generalmente fino a circa 10 MW. Le tecnologie sviluppate dall'azienda consentono tuttavia di realizzare sistemi di potenza anche superiore, in funzione delle esigenze specifiche. L'integrazione dello storage consente di gestire i picchi di domanda, ridurre i costi legati alla potenza impegnata e ottimizzare l'utilizzo dell'energia disponibile. Inoltre, i sistemi di accumulo permettono di valorizzare la produzione locale da impianti FV o da altre fonti rinnovabili, aumentando la quota di energia sostenibile utilizzata per la ricarica dei veicoli. Grazie all'esperienza nei sistemi di conversione di potenza e nello storage, Ingeteam opera come partner tecnologico, collaborando con una rete qualificata



di produttori di batterie e sviluppatori di progetto. È in grado di adattare le proprie tecnologie di conversione e controllo alle diverse tecnologie di accumulo e alle architetture di batteria richieste dalla specifica applicazione, garantendo flessibilità progettuale e integrazione efficace nei diversi contesti impiantistici. Le soluzioni trovano applicazione in numerosi contesti: hub di ricarica pubblici, aree di servizio autostradali, parcheggi urbani, centri commerciali, flotte aziendali e infrastrutture per il trasporto pubblico leggero e pesante. Per operatori di ricarica, investitori e gestori delle infrastrutture, l'integrazione dello storage rappresenta un'opportunità concreta per accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica, migliorare l'efficienza operativa e rendere sostenibili economicamente anche installazioni in contesti con vincoli di rete, e per questo Ingeteam si dimostra il partner perfetto avendo a portafoglio sia una gamma completa di soluzioni di ricarica fino a oltre 400kW che ampia esperienza in ambito storage.

della sostenibilità economica e ambientale dell'infrastruttura. L'evoluzione tecnologica dei sistemi di accumulo contribuisce inoltre ad ampliare le possibilità progettuali. Le piattaforme oggi disponibili coprono capacità che spaziano da poche centinaia di kWh fino a diversi MWh e possono essere configurate in modo modulare, adattandosi tanto ai piccoli siti urbani quanto ai grandi hub autostradali o ai depositi dedicati alle flotte commerciali e al trasporto pesante. La scalabilità consente di incrementare progressivamente la capacità di accumulo e la potenza erogabile seguendo l'evoluzione della domanda, evitando sovradimensionamenti iniziali e distribuendo gli investimenti nel tempo. Accanto agli aspetti energetici stanno emergendo anche nuove opportunità di business. Sistemi di controllo sempre più evoluti permettono di coordinare BESS, impianti fotovoltaici e stazioni di ricarica come un unico ecosistema energetico, mentre la crescente apertura dei mercati della flessibilità lascia intravedere ulteriori possibilità di valorizzazione degli asset. In prospettiva, quindi, lo storage non rappresenta soltanto una soluzione tecnica per superare i limiti della rete, ma diventa un elemento strategico per accelerare la diffusione della ricarica ad alta potenza, migliorare la sostenibilità economica degli investimenti e rendere gli hub HPC più resilienti rispetto all'evoluzione della domanda di mobilità elettrica.



SCHNEIDER ELECTRIC Quando la rete è un vincolo

La potenza disponibile dalla rete rappresenta spesso uno dei principali vincoli nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica, in particolare nei parcheggi ad accesso pubblico e nei contesti in cui la domanda energetica può variare rapidamente. In questo scenario si inserisce Schneider Boost Pro, sistema di accumulo BESS da 215 kWh con inverter PCS da 100 kW, progettato per crescere nel tempo in funzione delle esigenze operative. L'architettura è scalabile e può arrivare a gestire fino a 10 unità, per una capacità complessiva di 2,15 MWh e una potenza di 1 MW. La soluzione è pensata per integrarsi con sistemi di ricarica ultrarapida come Schneider Star-Charge Fast 720, anch'esso basato su un'architettura distribuita e modulare. I dispenser possono erogare fino a 600 kW per singolo connettore CCS2, rispondendo così alle esigenze dei veicoli elettrici di nuova generazione e all'evoluzione dei futuri scenari di ricarica. L'accumulo consente di supportare elevate potenze di ricarica anche in presenza di connessioni di rete limitate, riducendo i picchi di prelievo attraverso logiche di peak shaving. L'energia può essere immagazzinata dalla rete nelle fasce orarie più convenienti oppure provenire da impianti fotovoltaici e fonti rinnovabili, per poi essere resa disponibile nei momenti di maggiore domanda. Questo approccio permette di migliorare l'autoconsumo, ottimizzare i

costi energetici e contribuire al ritorno dell'investimento. Inoltre, nelle fasce di minore utilizzo dell'infrastruttura, il sistema può abilitare modelli contrattuali come il tolling, generando flussi di cassa aggiuntivi e più prevedibili. Il coordinamento dell'intera architettura è affidato a EcoStruxure Energy Asset Controller, controllore locale in grado di gestire BESS, impianti fotovoltaici e stazioni di ricarica DC. Il sistema opera anche come gateway verso piattaforme di comando, supervisione e monitoraggio, favorendo una gestione integrata degli asset. La diagnostica remota e preventiva, disponibile over-the-air e nativamente attiva su charger e BESS, contribuisce ad aumentare la continuità operativa, riducendo i tempi di fermo e migliorando il controllo dell'infrastruttura.



LA SOLUZIONE SCHNEIDER BOOST PRO

SIEMENS La formula per hub performanti e sostenibili

Combinando ricarica ad alta potenza, sistemi di accumulo e integrazione con il fotovoltaico, Siemens abilita hub di ricarica scalabili, sostenibili ed economicamente efficienti anche dove la rete pone dei limiti. L'integrazione tra sistemi di accumulo (BESS) e ricarica DC ad alta potenza è oggi la leva per abilitare hub pubblici performanti anche dove la connessione di rete è limitata. Siemens risponde combinando le piattaforme SI-CHARGE D (fino a 400 kW continui) e SI-CHARGE FLEX (architettura distribuita da 480 kW a 1.68 MW DC, con dispenser CCS e MCS) con sistemi di storage integrati, in una fascia tipica da 200 kWh a 1 MWh in base al profilo di carico del sito. Il BESS agisce da buffer energetico: accumula energia nelle ore di bassa domanda e la rilascia durante i picchi di ricarica, erogando

potenze elevate anche con allacci di rete contenuti. Il risultato è duplice: peak shaving e load leveling, con riduzione dei costi energetici e degli oneri di potenza impegnata, e possibilità di scalare l'hub senza costosi upgrade di cabina. L'integrazione con impianti fotovoltaici e altre fonti rinnovabili è nativa: massimizza l'autoconsumo on-site, riduce la dipendenza dalla rete nelle ore di punta e migliora l'impronta CO₂ per kWh erogato, abilitando modelli energy-as-a-service. I contesti applicativi ideali vanno dagli hub urbani ed extraurbani alle aree di servizio autostradali, dal retail ai depositi di flotte (bus, LCV, eTruck), fino ai parcheggi pubblici. Per CPO, investitori e gestori i vantaggi sono tangibili: CAPEX di connessione ridotto, OPEX ottimizzato, maggiore disponibilità del servizio e miglior ROI sull'intero ciclo di vita dell'asset.



LE SOLUZIONI SI-CHARGE D E SI-CHARGE FLEX

SUNGROW

Più potenza senza interventi sulla rete

La crescente diffusione delle stazioni di ricarica rapida e ultra-rapida per veicoli elettrici richiede disponibilità di potenza sempre maggiori. Tuttavia, in molti contesti – come aree di servizio, parcheggi pubblici, centri commerciali o hub di ricarica – l'incremento della potenza contrattuale o il potenziamento della connessione alla rete possono comportare costi elevati e tempi di realizzazione incompatibili con le esigenze del mercato. In questo scenario, i sistemi di accumulo a batteria (BESS – Battery Energy Storage System) rappresentano una soluzione efficace per aumentare la capacità di ricarica senza modificare l'allacciamento esistente. Il BESS agisce infatti come un "buffer energetico": accumula energia dalla rete o da fonti rinnovabili quando la richiesta è bassa e la rende disponibile nei momenti di picco, supportando l'erogazione di elevate potenze di ricarica anche in presenza di limitazioni di connessione. Oltre a garantire prestazioni elevate, il sistema consente di ottimizzare i costi energetici grazie al peak shaving, riducendo i prelievi nei momenti di maggiore domanda e migliorando la gestione dei costi di rete. Se integrato con un impianto fotovoltaico, il BESS permette inoltre di massimizzare l'autoconsumo dell'energia prodotta localmente, aumentando sostenibilità e redditività dell'investimento. Le applicazioni ideali includono hub di ricarica pubblici, stazioni autostradali, parcheggi urbani, strutture retail, depositi per flotte aziendali e logistiche. In tutti questi contesti il sistema consente di installare più punti di ricarica o di incrementarne la potenza senza attendere lunghi interventi infrastrutturali. Per CPO, investitori e gestori delle infrastrutture il beneficio è duplice: accelerare il time-to-market delle installazioni e ridurre significativamente gli investimenti necessari per il potenziamento della rete. Il risultato è un'infrastruttura più flessibile, efficiente e pronta a supportare la crescente domanda di mobilità elettrica.



IL SISTEMA ST455KWH PER APPLICAZIONI C&I

WATTKRAFT

L'ECOSISTEMA
FUSIONCHARGE DI HUAWEI

Lo storage che abilita il rifornimento ultrafast

La crescita della mobilità elettrica impone una sfida cruciale: l'adeguamento della rete di fronte a picchi di domanda di potenza sempre più elevati. In questo scenario, i sistemi di accumulo d'energia (BESS) si consolidano come l'anello di congiunzione fondamentale per abilitare una ricarica ultrafast efficiente e sostenibile. Non a caso, diversi operatori stanno già adottando soluzioni basate su sistemi integrati Huawei FusionCharge, integrando accumulo, gestione energetica e ricarica ad alta potenza in un'unica piattaforma, dimostrando come lo storage rappresenti oggi uno dei principali acceleratori dello sviluppo della rete di ricarica del futuro. Il valore dello storage risiede innanzitutto nel supporto alle reti locali. L'installazione di stazioni High Power Charging (HPC) si scontra spesso con limiti strutturali o costi di allaccio proibitivi. L'accumulo funge da "polmone buffer", immagazzinando energia nei momenti di basso carico per erogarla ad alta potenza ai veicoli, aggirando così i colli di bottiglia infrastrutturali. Ciò si traduce in una profonda ottimizzazione dei costi. Attraverso logiche di peak shaving e load shifting, i gestori tagliano i picchi di domanda, limitando gli oneri di domanda e massimizzando l'utilizzo dell'energia acquistata nelle fasce orarie più convenienti. Inoltre, lo storage massimizza l'autoconsumo se integrato con impianti fotovoltaici, catturando l'energia solare eccedente per renderla disponibile anche di sera o nei giorni di pioggia, migliorando la sostenibilità economica e ambientale del sito. I contesti applicativi sono molteplici: hub di ricarica dedicati e aree di servizio, dove la potenza simultanea è critica; retail e centri commerciali, per monetizzare le soste prolungate ottimizzando i consumi del sito; flotte aziendali e parcheggi pubblici, dove la gestione programmata dei flussi energetici è essenziale. Per i CPO, gli investitori e gestori delle infrastrutture, i vantaggi sono sia operativi che economici. Si riducono drasticamente i tempi di go-to-market dei siti, eliminando le attese per i potenziamenti di rete, e si sbloccano nuovi flussi di ricavo, inclusa la futura partecipazione ai servizi di flessibilità per la rete elettrica. Lo storage non è più un semplice accessorio, ma il pilastro di un business model resiliente e ad alto rendimento.



ZCS

Un sistema intelligente a supporto della ricarica pubblica

L'ecosistema ZCS Azzurro integra sistemi di accumulo, gestione intelligente dell'energia e infrastrutture di ricarica per rendere più efficiente la realizzazione di stazioni di ricarica pubbliche, anche in presenza di limitazioni della connessione alla rete. Il sistema di storage Power Magic, disponibile in configurazioni modulari da 215 kWh fino a oltre 6 MWh, immagazzina l'energia e la rende disponibile quando richiesto dalle colonnine di ricarica, contribuendo a sostenere elevate potenze di erogazione senza ricorrere immediatamente al potenziamento della rete elettrica. La gestione energetica è affidata all'EMS integrato e a ZCS HUB, che coordinano sistemi di accumulo, inverter fotovoltaici, stazioni di ricarica veicolo e dispositivi di monitoraggio, ottimizzando i flussi energetici, la distribuzione della potenza e l'autoconsumo. Il sistema consente inoltre la ricarica dei veicoli utilizzando l'energia prodotta da impianti fotovoltaici e altre fonti rinnovabili, favorendo una gestione più sostenibile ed efficiente dell'infrastruttura. La soluzione trova applicazione in hub di ricarica, aree di servizio, parcheggi pubblici e privati, centri commerciali, strutture ricettive, siti industriali e depositi flotte, dove è necessario coniugare disponibilità di potenza, affidabilità e controllo dei consumi. Per CPO, investitori e gestori, l'integrazione tra storage, ricarica ed energy management si traduce in una riduzione dei costi energetici, maggiore valorizzazione dell'energia rinnovabile, migliore utilizzo della potenza disponibile e una soluzione scalabile, progettata per accompagnare la crescita della mobilità elettrica.



IL SISTEMA POWER MAGIC



GREEN'UP HOME

SOLUZIONI CONNESSE PER LA
RICARICA DI VEICOLI ELETTRICI

Scalabilità, sicurezza e
rapidità di installazione



bticino

A Group brand | **legrand**



La fisica dei 5 minuti: tutti i segreti del Flash Charging targato BYD

DIETRO I TEMPI RECORD ANNUNCIATI NON C'È SOLTANTO UNA COLONNINA PIÙ POTENTE, MA UN ECOSISTEMA INTEGRATO FATTO DI BATTERIE, ARCHITETTURA ELETTRICA E GESTIONE TERMICA PROGETTATI PER LAVORARE AI LIMITI DELLA FISICA. ECCO UN'ANALISI TECNICA PER CAPIRE COSA RENDE POSSIBILE QUESTO SALTO E QUALI SFIDE RESTANO ANCORA DA AFFRONTARE

DI **FEDERICA MUSTO**

Mille kilowatt. È la potenza massima dichiarata da BYD per le prime stazioni Megawatt Flash Charging sviluppate insieme alla nuova Super e-Platform. Nella versione più recente, quella associata al debutto europeo della Denza Z9 GT, il valore sale fino a 1,5 MW, cioè 1.500 kW. Per avere un'ordine di grandezza, parliamo di potenze che fino a poco tempo fa sembravano riguardare soprattutto la ricarica dei veicoli pesanti, il Megawatt Charging System e alcune applicazioni industriali ad altissimo assorbimento. BYD le ha portate nel mondo delle auto private. Con una precisazione importante però: il dato non va letto come "20-80% in sei minuti" in senso generico. BYD, nelle comunicazioni ufficiali sulla Super e-Platform, parla di 400 km di autonomia recuperati in 5 minuti. Per la Denza Z9 GT e la tecnologia Flash Charging più recente, invece, il claim è ancora più specifico: dal 10 al 70% in 5 minuti, dal 10 al 97% in 9 minuti e, in condizioni di freddo estremo a -30 °C, dal 20 al 97% in 12

minuti. Dopo Cina, Germania e Regno Unito, la prima installazione di Megawatt Flash Charging da 1,5 MW in Italia è arrivata a Bologna, presso il nuovo hub BYD-Denza del gruppo Barchetti. Al momento della stesura di questo articolo (fine giugno 2026), si tratta della prima installazione italiana di questa tecnologia e di una delle prime in Europa. Ma la vera domanda non è se una colonnina possa erogare un megawatt. La vera domanda è: come si fa a trasferire una quantità di energia così elevata in così poco tempo senza trasformare batteria, cavi e connettori in enormi generatori di calore? Facciamo un veloce ripasso di fisica: $P = V \times A$, ovvero Potenza = Tensione $\times$ Corrente. Questa equazione descrive il rapporto tra tensione e corrente nel determinare la potenza erogata da una presa elettrica, che sia una presa domestica, una wallbox da garage o una stazione HPC autostradale. Ciò che cambia sono i numeri. Una wallbox trifase da 11 kW lavora tipicamente a circa 400 V e 16 A per fase. Le moderne stazioni HPC europee operano generalmente tra gli 800 e i 1.000 V e possono

erogare correnti dell'ordine dei 500-600 A, raggiungendo così potenze comprese tra 350 e 600 kW. La piattaforma sviluppata da BYD porta invece entrambi questi parametri su un altro ordine di grandezza: circa 1.000 V e fino a 1.000 A di corrente nella prima generazione della Super e-Platform, fino ad arrivare ai 1.500 A della nuova generazione Flash Charging da 1,5 MW, quella inaugurata da poco a Bologna.

Dati alla mano

La vera questione tecnica però non è la tensione, è la corrente. Appliciamo la legge di Joule: $P = I^2 \times R$, dove le perdite energetiche sotto forma di calore crescono con il quadrato della corrente. Raddoppiare la corrente significa quadruplicare il calore prodotto. È esattamente il motivo per cui negli ultimi anni gran parte dell'industria automotive ha iniziato a migrare verso architetture a tensione sempre più elevata. Porsche con Taycan, Hyundai con la piattaforma E-GMP, Lucid e sempre più costruttori cinesi hanno scelto di passare dai classici 400 V agli 800



V proprio per ridurre la corrente necessaria e quindi contenere il riscaldamento di cavi, connettori, inverter e batterie. BYD ha deciso di spingersi oltre. La nuova Super e-Platform porta infatti a 1.000 V non soltanto la ricarica, ma praticamente l'intera architettura del veicolo: batteria, inverter, motore elettrico, sistemi ausiliari ed elettronica di potenza sono progettati per lavorare a tensioni significativamente più elevate rispetto agli standard attuali. L'obiettivo è sempre lo stesso che guida da oltre un secolo lo sviluppo delle reti elettriche: aumentare la tensione per ridurre la corrente e quindi limitare le perdite energetiche. Ma anche questo, da solo, non basta. Perché una colonnina da 1 MW collegata a un veicolo progettato per accettare 250 kW continuerà comunque a erogare 250 kW. Ed è qui che entra in gioco il vero salto tecnologico della piattaforma BYD: la batteria.

Cos'è il C-Rate

Per capire perché bisogna introdurre un altro concetto fondamentale quando si parla di ricarica rapida: il C-rate. Il C-rate rappresenta la velocità con cui una batteria può essere caricata o scaricata rispetto alla propria capacità. Una batteria da 100 kWh caricata a 1C assorbe 100 kW e teoricamente si ricarica in un'ora. Una batteria da 100 kWh che riuscisse ad accettare stabilmente 1 MW di potenza starebbe invece lavorando a 10C, ovvero a una velocità teorica sufficiente a completare una ricarica completa in circa 6 minuti. Ed è esattamente questo il valore dichiarato da BYD per la nuova generazione di batterie Flash Charging: fino a 10C. Per capire quanto sia estremo questo numero basta un confronto. Le migliori piattaforme attualmente sul mercato, comprese quelle a 800 V, lavorano generalmente tra 3C e 4C nelle fasi di picco della ricarica. È qui che si trova probabilmente il vero salto tecnologico di BYD. La stazione può met-

tere a disposizione la potenza, ma è la batteria che deve essere in grado di accettarla. Ed è qui che iniziano anche i problemi. Il primo si chiama lithium plating, uno dei principali limiti fisici della ricarica ultra-rapida. Quando gli ioni di litio arrivano all'anodo troppo velocemente iniziano infatti a depositarsi sulla superficie sotto forma di litio metallico, aumentando la resistenza interna della batteria e accelerandone il degrado. Il secondo problema è il calore. Anche con resistenze interne estremamente basse, correnti dell'ordine dei 1.000 o 1.500 A generano inevitabilmente quantità enormi di energia termica che devono essere dissipate rapidamente per evitare il degrado delle celle. Ma il problema del calore non riguarda soltanto la batteria. Correnti di questo livello devono infatti attraversare cavi, connettori e contatti elettrici mantenendo contemporaneamente elevati standard di sicurezza e maneggevolezza. È il motivo per cui le stazioni Flash Charging utilizzano cavi raffreddati a liquido e sistemi di monitoraggio termico distribuiti lungo tutto il percorso dell'energia, dal connettore fino all'elettronica di potenza della stazione. Anche così, però, la fisica continua a presentare il conto: sezioni di rame maggiori, tubazioni per il circuito di raffreddamento, isolamento e sensori rendono inevitabilmente il cavo più pesante e complesso rispetto a quello di una tradizionale HPC. Per questo motivo BYD ha adottato un sistema di movimentazione sospeso che sostiene parte del peso del cavo e ne facilita l'utilizzo da parte dell'utente. È uno di quei dettagli apparentemente secondari che raccontano bene cosa significhi, nella pratica, portare la ricarica megawatt nel mondo delle automobili private. A questo si aggiungono le sollecitazioni meccaniche legate ai rapidi cicli di espansione e contrazione delle celle durante la ricarica ad altissima potenza. BYD non ha ancora divulgato nel dettaglio la chimica utilizzata nelle nuove batterie Flash Charging, ma nelle comunicazioni ufficiali parla di una riduzione del 50% della resistenza interna delle celle e dell'utilizzo di nuovi percorsi ionici ad alta velocità per facilitare il movimento degli ioni di litio durante la ricarica. A questo si aggiungono sistemi di gestione termica particolarmente evoluti e un raffreddamento estremamente vicino alle celle, indispensabili per mantenere temperature omogenee all'interno del pacco batteria durante le fasi di ricarica ad altissima potenza.

Il paragone con Tesla

Come accade già oggi con le HPC tradizionali, la potenza di ricarica effettivamente raggiungibile dipende dalle caratteristiche del veicolo e dalla capacità della batteria di accettarla. Nel caso della nuova piattaforma BYD, questo significa innanzitutto un'architettura elettrica a 1.000 V, elettronica di potenza progettata per lavorare a queste tensioni e batterie sviluppate specificamente per supportare C-rate nell'ordine dei 10C. È il motivo per cui i primi modelli compatibili con le massime prestazioni della rete Flash Charging sono proprio quelli sviluppati sulla nuova Super e-Platform e, in particolare, la Denza Z9 GT utilizzata da BYD come vetrina tecnologica del sistema. Una vettura progettata per lavorare a 400 V o per accettare al massimo 250 o 300 kW continuerà invece a ricaricare entro quei limiti anche se collegata a una stazione da 1,5 MW. Il paragone con Tesla viene quasi spontaneo, ma probabilmente non per il motivo che si potrebbe pensare. Almeno in questa prima fase, infatti, le stazioni Flash Charging nascono principalmente all'interno della rete dei dealer BYD e Denza. La stazione di Bologna, ad esempio, è oggi dedicata ai clienti del marchio e

rappresenta soprattutto una vetrina tecnologica della nuova piattaforma. Come spiegato dal Country Manager italiano di BYD, Alessandro Grosso, la strategia del gruppo prevede però una seconda fase basata sulla collaborazione con gli operatori di ricarica esistenti per portare la tecnologia Flash Charging anche al di fuori della rete commerciale del costruttore. Il parallelo con Tesla, quindi, non riguarda il modello della rete di ricarica. I primi Supercharger nascevano infatti come parte di un ecosistema proprietario e accessibile esclusivamente ai veicoli del marchio. Il vero punto di contatto è un altro: l'approccio industriale. Come Tesla, anche BYD sta costruendo il proprio vantaggio competitivo sul controllo diretto dell'intero ecosistema: batterie, semiconduttori, elettronica di potenza, sistemi di accumulo, infrastrutture e veicoli vengono progettati come parti di un unico sistema. Ed è proprio questa integrazione a rendere possibile un progetto come Flash Charging. Il confronto con gli altri operatori HPC racconta bene questa differenza di approccio. Le più recenti infrastrutture HPC europee arrivano già oggi a potenze comprese tra 600 kW e oltre 1 MW. Esiste però una differenza fondamentale: queste infrastrutture nascono principalmente pensando al trasporto pesante e al futuro standard MCS, sviluppato specificamente per camion e autobus elettrici. BYD è invece il primo costruttore ad aver deciso di portare potenze di questo livello nel segmento delle automobili private. È una differenza meno evidente di quanto sembri, ma potenzialmente enorme. Perché se fino a ieri il dibattito riguardava il passaggio dalle HPC da 150 kW a quelle da 350 kW, oggi la domanda inizia a diventare un'altra: quanta potenza sarà davvero necessaria per ricaricare un'automobile del futuro? Una singola stazione da 1,5



LA PRIMA STAZIONE BYD FLASH CHARGING IN ITALIA È STATA ATTIVATA A BOLOGNA E UTILIZZA SISTEMI DI ACCUMULO PER RIDURRE LA DOMANDA DI ENERGIA NEI CONFRONTI DELLA RETE

MW può richiedere, alla massima potenza, un assorbimento paragonabile a quello di centinaia di abitazioni. È anche per questo che il progetto BYD non si limita alla colonnina e al veicolo. La stazione di Bologna integra infatti sistemi di accumulo stazionario che si ricaricano progressivamente dalla rete e restituiscono poi rapidamente energia durante la sessione di ricarica, riducendo la necessità di disporre immediatamente della piena potenza dalla connessione elettrica. Per anni il settore si è interrogato su quando sarebbe stato possibile ricaricare un'auto elettrica in pochi minuti. Le stazioni Flash Charging di BYD suggeriscono che, almeno dal punto di vista tecnologico, la risposta potrebbe essere: prima di quanto immaginassimo.



Huawei Fusion Jointly Charging



Scopri di più sulle nostre
soluzioni ultra-fast charging

Building a Fully Connected, Intelligent World

isionCharge the Road Ahead





Wallbox: come scelgono gli installatori

LA QUALITÀ COSTRUTTIVA RIMANE UN REQUISITO IMPRESCINDIBILE, MA OGGI NON BASTA PIÙ. FACILITÀ DI INSTALLAZIONE, GESTIONE INTELLIGENTE DELL'ENERGIA, ASSISTENZA POST- VENDITA, INTEGRAZIONE CON FOTOVOLTAICO E SISTEMI DI ACCUMULO INFATTI SONO DIVENTATI I FATTORI DETERMINANTI NELLE DECISIONI DEGLI INSTALLATORI, CHE RIMANGONO GIOCOFORZA IL SOLO PUNTO DI RIFERIMENTO PER L'UTENTE FINALE

La diffusione della mobilità elettrica sta modificando profondamente il mercato delle infrastrutture di ricarica residenziali. Se fino a pochi anni fa la scelta di una wallbox era guidata prevalentemente da fattori come il prezzo, la potenza disponibile o il design del prodotto, oggi il processo decisionale è diventato molto più articolato e coinvolge aspetti che vanno ben oltre le caratteristiche hardware del dispositivo. La crescente maturità del mercato, l'aumento dell'offerta e la trasformazione delle abitazioni in sistemi energetici sempre più intelligenti hanno ridefinito anche il ruolo degli installatori, che non sono più semplici esecutori ma veri consulenti chiamati a progettare una soluzione integrata. Parallelamente, anche il consumatore finale ha acquisito maggiore

consapevolezza: si informa online, confronta le caratteristiche dei prodotti, legge le recensioni e arriva spesso all'incontro con l'installatore con idee già abbastanza precise. Tuttavia, quando si tratta di individuare la soluzione più adatta alle caratteristiche dell'impianto elettrico, alle esigenze di utilizzo e agli sviluppi futuri dell'abitazione, continua a essere il professionista a svolgere un ruolo determinante. Questa evoluzione ha cambiato profondamente anche le logiche con cui gli installatori selezionano i marchi da proporre ai propri clienti. Oggi la qualità del prodotto rappresenta solo uno degli elementi della valutazione complessiva. Sempre più spesso il vero fattore competitivo diventa l'ecosistema costruito dal produttore: servizi di assistenza, formazione, strumenti digitali, supporto tecnico, disponibilità di aggiornamenti

software e capacità di integrare la wallbox con gli altri componenti dell'impianto domestico. In altre parole, la wallbox sta progressivamente smettendo di essere considerata un dispositivo autonomo per trasformarsi in uno degli elementi dell'infrastruttura energetica della casa.

Cosa guida davvero gli installatori

Nel mercato professionale il rapporto tra installatore e produttore assume un'importanza crescente. La scelta di una wallbox non riguarda infatti soltanto le prestazioni del dispositivo, ma l'intero ciclo di vita dell'impianto, dalla progettazione iniziale fino all'assistenza negli anni successivi all'installazione. Per un installatore, ogni intervento aggiuntivo rappresenta un costo. Un prodotto semplice da installare,

**La parola
all'industria:**

3 VOCI

A CONFRONTO



**Fabio
Busiol**
Ceo di
Turbox



**Paolo
Gorgoglione**
Founder di
Pony Power



**Pasquale
Senese**
Ceo di
Ev Field Service



configurare e mantenere consente di ridurre i tempi di cantiere, limitare le possibilità di errore e aumentare la redditività dell'intervento. È proprio questa logica che sta portando il mercato a premiare soluzioni progettate non soltanto per essere utilizzate facilmente dal cliente finale, ma anche per semplificare concretamente il lavoro dei professionisti. Uno dei primi elementi presi in considerazione riguarda la rapidità della messa in servizio. Procedure guidate tramite app, configurazione automatica, cablaggi intuitivi e documentazione tecnica completa permettono di completare l'installazione in tempi ridotti, con evidenti benefici sia economici sia organizzativi. Ogni minuto risparmiato durante la configurazione iniziale si traduce infatti in una maggiore efficienza operativa. Accanto alla semplicità installativa cresce anche il peso della conformità normativa. Gli installatori tendono a privilegiare prodotti che integrano nativamente tutte le protezioni richieste dalla normativa vigente, evitando l'aggiunta di componenti esterni che aumentano complessità, costi e possibilità di errore. La conformità non rappresenta soltanto un requisito legislativo, ma anche uno strumento per standardizzare il lavoro e ridurre le criticità durante il collaudo. Un altro elemento sempre più determinante riguarda la qualità dell'assistenza tecnica. La diffusione delle wallbox connesse ha modificato radicalmente la natura degli interventi post-vendita. Se in passato le problematiche erano quasi esclusivamente di natura elettrica, oggi possono riguardare aggiornamenti firmware, configurazioni software, comunicazioni con l'applicazione mobile o integrazione con sistemi energetici più complessi. In questo contesto la rapidità di risposta del produttore assume un valore strategico. Gli installatori ricercano interlocutori capaci di fornire supporto tecnico

IN CHE MISURA LA SCELTA DELLA WALLBOX È DETERMINATA DAL CLIENTE FINALE E QUANTO INVECE DALL'INSTALLATORE?



Fabio Busiol
Turbox

«La scelta finale spetta sempre al cliente. Nella nostra esperienza, però, il peso della consulenza tecnica è determinante: nella grande maggioranza dei casi il cliente si affida alla soluzione che proponiamo dopo il sopralluogo. Non ci limitiamo alla pura installazione, ma affianchiamo il cliente dalla configurazione iniziale fino all'assistenza per tutta la vita dell'impianto. Per questo lavoriamo soprattutto con prodotti che conosciamo a fondo e utilizziamo da anni: ci permette di intervenire rapidamente, avere disponibilità di ricambi e gestire con maggiore efficacia qualsiasi esigenza futura. Il cliente non sceglie soltanto una wallbox, ma il servizio che la accompagna».



Paolo Gorgoglione
Pony Power

«Oggi notiamo una maggiore consapevolezza dei clienti finali: sono spesso loro a indicarci il dispositivo desiderato, sulla base di ricerche autonome. Si tratta di un cambiamento rapido: fino allo scorso anno circa il 90% si affidava completamente ai nostri consigli. L'installatore mantiene comunque un ruolo determinante nella validazione tecnica e nella verifica di compatibilità con l'impianto».



Pasquale Senese
Ev Field Service

«Il cliente finale è oggi più consapevole delle proprie esigenze: vuole ricaricare a casa, integrare il fotovoltaico, ridurre i costi energetici e gestire la ricarica in modo semplice. Tuttavia, la scelta della wallbox resta un compito dell'installatore, che deve valutare conformità normativa, caratteristiche dell'impianto e requisiti di sicurezza. Il valore del professionista consiste proprio nel trasformare un'esigenza in una soluzione tecnicamente corretta, verificando aspetti fondamentali come sistemi di protezione, dispositivi di sgancio e conformità alle norme. Elementi spesso invisibili al cliente, ma determinanti per garantire un impianto sicuro e affidabile nel tempo».

tempestivo, documentazione aggiornata, ricambi facilmente reperibili e personale competente in grado di risolvere rapidamente eventuali anomalie. La disponibilità di una rete di assistenza efficiente contribuisce infatti a ridurre i tempi di fermo dell'impianto e ad aumentare la soddisfazione del cliente finale. Anche la formazione sta assumendo un ruolo sempre più importante. La progressiva evoluzione delle tecnologie di ricarica rende necessario un aggiornamento continuo sulle normative, sui protocolli di comunicazione e sulle modalità di integrazione con gli impianti domestici. Per questo motivo molti installatori tendono a fidelizzarsi verso produttori che investono nella crescita professionale della propria rete, offrendo corsi tecnici, webinar, documentazione specialistica e supporto continuo. Il valore percepito del marchio, quindi, non dipende esclusivamente dalla qualità costruttiva della wallbox, ma dalla capacità del produttore di accompagnare il professionista durante tutte le fasi del lavoro. È una trasformazione significativa: il prodotto diventa soltanto una parte di un'offerta molto più ampia, nella quale servizi, competenze e continuità operativa assumono un peso almeno pari alle caratteristiche tecniche.

La wallbox al centro dell'ecosistema energetico

L'altro grande cambiamento che sta interessando il mercato riguarda il ruolo stesso della wallbox

all'interno dell'abitazione. L'incremento delle installazioni di impianti fotovoltaici, sistemi di accumulo, pompe di calore e dispositivi per la gestione intelligente dei consumi sta trasformando le abitazioni in piccoli ecosistemi energetici nei quali ogni componente deve dialogare con gli altri. In questo scenario la ricarica del veicolo elettrico rappresenta uno dei carichi più importanti e, di conseguenza, uno degli elementi che maggiormente influenzano l'equilibrio energetico dell'intero edificio. Diventa quindi essenziale che la wallbox sia in grado di adattare automaticamente la potenza di ricarica in funzione dei consumi domestici, evitando sovraccarichi e ottimizzando l'energia disponibile. I sistemi di gestione dinamica del carico sono ormai considerati una caratteristica quasi imprescindibile, poiché consentono di utilizzare al meglio la potenza contrattuale senza compromettere il funzionamento degli altri apparecchi presenti nell'abitazione. Parallelamente cresce l'interesse verso l'integrazione con gli impianti fotovoltaici. Sempre più utenti desiderano massimizzare l'autoconsumo utilizzando l'energia prodotta dai pannelli per alimentare la ricarica dell'automobile. Questo approccio consente non soltanto di ridurre i costi energetici, ma anche di migliorare l'efficienza complessiva dell'impianto domestico. La possibilità di dialogare con inverter, sistemi di accumulo e piattaforme di energy management rappresenta quindi uno dei principali

fattori di differenziazione tra le diverse soluzioni presenti sul mercato. L'obiettivo non è più semplicemente ricaricare il veicolo, ma gestire in modo intelligente tutti i flussi energetici della casa. In questo contesto acquistano importanza anche le funzionalità software. Le applicazioni dedicate permettono oggi di programmare le ricariche nelle fasce orarie più convenienti, monitorare i consumi, ricevere notifiche sullo stato dell'impianto e intervenire da remoto su numerose impostazioni operative. La qualità dell'interfaccia utente, un tempo considerata un elemento secondario, diventa invece uno degli aspetti maggiormente valutati sia dagli installatori sia dagli utenti finali. Anche la connettività evolve rapidamente. Wi-Fi, Ethernet, Bluetooth e connessioni cellulari permettono di mantenere costantemente collegata la wallbox, rendendo possibili aggiornamenti software automatici, diagnostica remota e gestione centralizzata degli impianti. Dal punto di vista dell'installatore ciò

significa poter individuare rapidamente eventuali anomalie senza necessariamente effettuare un sopralluogo, riducendo tempi e costi di assistenza. Il mercato guarda inoltre con crescente interesse agli standard destinati a caratterizzare l'evoluzione futura della mobilità elettrica. La predisposizione ai protocolli più recenti, alle funzionalità Plug & Charge e, in prospettiva, ai sistemi Vehicle-to-Home e Vehicle-to-Grid viene sempre più spesso interpretata come un investimento sulla durata dell'impianto. Sebbene molte di queste tecnologie non siano ancora diffuse su larga scala nel residenziale, la possibilità di installare oggi dispositivi già predisposti rappresenta un elemento di tranquillità sia per il cliente sia per il professionista. In questo scenario emerge chiaramente come la wallbox non venga più scelta esclusivamente per rispondere alle esigenze attuali, ma anche per garantire compatibilità con gli sviluppi futuri dell'infrastruttura energetica domestica.

Semplicità, intelligenza e affidabilità sono determinanti

L'analisi delle soluzioni oggi disponibili evidenzia una progressiva convergenza verso un insieme di caratteristiche tecniche considerate ormai indispensabili. Tra queste spicca innanzitutto la gestione intelligente della potenza. Il controllo dinamico dei carichi è diventato uno dei requisiti più richiesti perché permetta di modulare automaticamente la corrente destinata alla ricarica in funzione dell'energia realmente disponibile nell'abitazione. Si tratta di una funzione che migliora la sicurezza dell'impianto, evita distacchi indesiderati del contatore e rende possibile sfruttare al massimo la potenza contrattuale senza interventi da parte dell'utente. Un'altra caratteristica ormai molto apprezzata riguarda la capacità di integrarsi con gli impianti fotovoltaici e con i sistemi di accumulo. Le wallbox più evolute sono in grado di privilegiare l'energia autoprodotta, adattando

QUALI SONO I PRINCIPALI CRITERI CHE GUIDANO LA SCELTA DI UNA WALLBOX NEL SEGMENTO RESIDENZIALE E COME SONO CAMBIATI NEGLI ULTIMI ANNI?

«Oggi il cliente residenziale cerca una wallbox che sia semplice da utilizzare ma, soprattutto, che gli permetta di gestire il fotovoltaico, programmare le ricariche nelle fasce orarie desiderate e monitorare i consumi tramite app. Continua inoltre a esserci molto interesse per la sperimentazione Arera: molti clienti chiedono espressamente prodotti compatibili con i requisiti previsti. Negli ultimi anni ho notato soprattutto un cambiamento: la wallbox viene scelta sempre più per la qualità dell'app e del software di gestione».

«Oltre alle caratteristiche estetiche e tecniche, i clienti guardano sempre più alle recensioni online (Trustpilot, gruppi social). Crescono le richieste di wallbox compatibili con iniziative dei fornitori luce e gas (come l'Intelligent Octopus di Octopus Energy). Restano centrali l'efficienza dei costi e la qualità del supporto post-vendita del produttore, oggi elementi decisivi quanto le specifiche di prodotto».

«Fino a pochi anni fa il driver principale era il prezzo. Oggi non è più così. Il cliente cerca integrazione con fotovoltaico, gestione intelligente dei consumi, controllo da app e soprattutto continuità nel tempo. Ma c'è un altro elemento che sta diventando decisivo: l'assistenza. Le wallbox sono dispositivi connessi, software-based. Possono andare in blocco, possono richiedere aggiornamenti, possono avere problemi di comunicazione o configurazione. E quando succede, il cliente non vuole un manuale: vuole una risposta. Per questo si sta spostando tutto verso un modello diverso: non più acquisto online del prodotto più economico, ma scelta di un system integrator che segue il cliente nel tempo».

QUALI CARATTERISTICHE TECNICHE E OPERATIVE RENDONO UNA SOLUZIONE PARTICOLARMENTE APPREZZATA DAGLI INSTALLATORI?

«Dal punto di vista operativo, ciò che fa la differenza è la velocità di messa in servizio: una wallbox che si configura in pochi minuti tramite procedura guidata da app, con aggiornamenti firmware automatici e diagnosi da remoto. Quando possiamo leggere lo stato dell'impianto a distanza, individuiamo subito la causa di un malfunzionamento e spesso lo risolviamo senza nemmeno spostarci. Contano poi i dettagli di cantiere: cablaggio chiaro, compatibilità con i sistemi di bilanciamento del carico e flessibilità nell'integrazione con contatori e sistemi di misura. Una soluzione pensata per chi la installa, e non solo per chi la usa, ci permette di lavorare più velocemente e consegnare un impianto pronto e configurato fin dal primo avvio».

«Privilegiamo wallbox conformi al 100% alla normativa italiana vigente, così da evitare l'aggiunta di componenti accessori in fase di installazione. Un esempio sono gli shutter meccanici richiesti per le wallbox con presa, o la bobina integrata equivalente ai sensi della EN/IEC 61851-1. Conformità nativa, semplicità di configurazione e rapidità dell'assistenza post-vendita riducono i tempi di cantiere e i costi di intervento».

«Dal punto di vista operativo, gli installatori cercano tre cose: semplicità, affidabilità e prevedibilità. Una soluzione è davvero valida quando riduce i tempi di installazione, evita errori in fase di configurazione e permette una diagnostica chiara anche da remoto. Fondamentale è anche la qualità della documentazione tecnica e la possibilità di intervenire rapidamente in caso di anomalie».



Fabio Busiol
Turbox



Paolo Gorgoglione
Pony Power



Pasquale Senese
Ev Field Service

QUALI NUOVE RICHIESTE STANNO EMERGENDO DA PARTE DEI CLIENTI RESIDENZIALI E QUALI TREND INFLUENZERANNO MAGGIORMENTE IL MERCATO DELLE WALLBOX NEI PROSSIMI ANNI?

«La richiesta che riceviamo più spesso riguarda l'integrazione con impianti fotovoltaici e sistemi di accumulo, con l'obiettivo di massimizzare l'autoconsumo e ridurre il prelievo di energia dalla rete. Cresce anche l'interesse verso wallbox capaci di dialogare in modo sempre più integrato con inverter, batterie e sistemi di gestione energetica dell'abitazione. Nei condomini, invece, l'attenzione è rivolta soprattutto alla conformità normativa, alla sicurezza delle autorimesse e alla gestione intelligente della potenza disponibile. Credo che sarà proprio l'integrazione tra ricarica, produzione e gestione dell'energia a guidare l'evoluzione del mercato nei prossimi anni».

«Le richieste convergono su tre direttrici: integrazione con inverter e impianti fotovoltaici per l'autoconsumo; compatibilità con le iniziative dei fornitori energetici per l'efficientamento dei costi di ricarica; connettività di rete nativa tramite SIM 4G. Sono questi i fattori che, a nostro avviso, orienteranno maggiormente l'evoluzione del mercato residenziale nei prossimi anni».

«Sono anni che porto avanti una battaglia: la necessità di un vero patentino della ricarica elettrica. Oggi è ancora troppo facile installare una wallbox senza una reale conoscenza dell'oggetto. Si collegano cavi, si configura un'app, e si considera il lavoro concluso. Ma una wallbox non è una presa evoluta: è un sistema attivo di potenza, comunicazione e sicurezza. Troppo spesso vediamo installazioni fatte senza una reale comprensione delle normative e delle logiche elettriche che stanno dietro al sistema. E questo è il punto critico. I corsi dei produttori, in molti casi, dedicano grande spazio al software e alle funzionalità digitali, ma meno alla parte impiantistica e normativa, che è quella davvero determinante sul campo».



Fabio Busiol
Turbox



Paolo Gorgoglione
Pony Power



Pasquale Senese
Ev Field Service

OLTRE ALLE CARATTERISTICHE DEL PRODOTTO, QUANTO INCIDONO NELLA SCELTA FATTORI QUALI DISPONIBILITÀ DEL SUPPORTO TECNICO, FORMAZIONE, SERVIZI DIGITALI E AFFIDABILITÀ DEL PRODUTTORE?

«Oggi una wallbox è un sistema connesso che richiede aggiornamenti, configurazione e assistenza lungo tutto il suo ciclo di vita. Per questo la qualità del supporto tecnico e l'affidabilità del produttore incidono quanto, se non più, delle prestazioni del dispositivo. Nella scelta di un marchio privilegiamo aziende in grado di garantire risposte rapide e diagnosi tempestive. Anche il servizio post-vendita è fondamentale: mantenere una disponibilità di prodotti a magazzino consente di sostituire rapidamente eventuali unità guaste, riducendo i disagi per il cliente. È questa continuità di servizio a fare oggi la vera differenza».

«Per noi installatori incidono moltissimo: scegliamo quali wallbox proporre soprattutto in funzione di supporto tecnico dedicato, formazione e affidabilità del produttore. Questa logica si riflette anche lato consumatore, grazie alla crescente consapevolezza e alla presenza di recensioni online che rendono questi fattori sempre più visibili e determinanti nella decisione finale».

«Oggi il prodotto da solo non basta più. Supporto tecnico, formazione degli installatori, aggiornamenti software e affidabilità del produttore sono elementi determinanti nella scelta. Perché nella realtà operativa non si vende solo una wallbox: si vende continuità di servizio. E la continuità è ciò che determina la vera soddisfazione del cliente finale. Nel nostro settore non vince chi installa di più. Vince chi sbaglia di meno».

automaticamente la ricarica alla disponibilità di produzione solare e contribuendo ad aumentare i livelli di autoconsumo dell'abitazione. La semplicità di installazione continua a rappresentare un criterio fondamentale. Design modulari, cablaggi intuitivi, configurazione guidata tramite app e componentistica integrata consentono di ridurre sensibilmente i tempi di posa e di messa in servizio. Per gli installatori questo significa maggiore produttività, minori probabilità di errore e una standardizzazione delle procedure operative. Grande attenzione viene riservata anche alla diagnostica remota. La possibilità di monitorare costantemente lo stato della wallbox, verificare eventuali anomalie, aggiornare il firmware e intervenire sulla configurazione attraverso piattaforme cloud rappresenta oggi uno dei principali strumenti per migliorare la qualità del servizio post-vendita. Dal punto di vista della sicurezza, il mercato continua a valorizzare prodotti caratterizzati da elevati livelli di protezione meccanica e

ambientale, dispositivi di sicurezza integrati e piena conformità alle normative europee e nazionali. Anche questi aspetti incidono direttamente sul lavoro degli installatori, contribuendo a semplificare la progettazione dell'impianto e a garantire maggiore affidabilità nel lungo periodo. Sempre più richiesta è inoltre la compatibilità con protocolli aperti e sistemi di gestione energetica di terze parti. L'interoperabilità rappresenta infatti una delle condizioni necessarie per evitare il rischio di ecosistemi chiusi e consentire future espansioni dell'impianto senza dover sostituire la wallbox. Infine, un elemento spesso sottovalutato ma sempre più apprezzato riguarda la qualità complessiva dell'esperienza d'uso. Applicazioni intuitive, monitoraggio dettagliato dei consumi, programmazione semplice delle ricariche e interfacce chiare contribuiscono a migliorare la soddisfazione dell'utente finale e, indirettamente, a rafforzare la reputazione dell'installatore che ha consigliato quella specifica soluzione. La

direzione del mercato appare ormai evidente. La competizione tra i produttori non si gioca più soltanto sulle prestazioni della wallbox, ma sulla capacità di costruire un'offerta completa che unisca hardware, software, servizi e supporto tecnico. Per gli installatori questo significa poter contare su strumenti che semplificano il lavoro quotidiano e riducono i costi operativi; per il cliente finale significa acquistare non semplicemente un punto di ricarica, ma una soluzione capace di integrarsi nell'evoluzione energetica della propria abitazione. In definitiva, il principale driver nella scelta di un marchio non è più rappresentato dalla singola funzionalità o dal prezzo di listino. A fare la differenza è la fiducia nella capacità del produttore di garantire continuità di servizio, aggiornamenti, assistenza e interoperabilità nel tempo. È questo il vero valore aggiunto che sta orientando le decisioni degli installatori e che, con ogni probabilità, continuerà a guidare l'evoluzione del mercato delle wallbox domestiche nei prossimi anni. 

BTICINO Wallbox pronta per l'ecosistema smart home

Nel mercato delle wallbox domestiche, la scelta di una soluzione di ricarica non riguarda più soltanto la potenza disponibile o il tipo di presa, ma sempre più la capacità del prodotto di integrarsi nell'impianto elettrico e nella gestione quotidiana dell'abitazione. La ricarica del veicolo elettrico entra infatti in un contesto domestico già caratterizzato da molti carichi: elettrodomestici, climatizzazione, pompe di calore, automazioni e, in molti casi, impianti fotovoltaici. Per questo diventa centrale poter controllare la potenza assorbita, programmare la ricarica e gestire i consumi in modo semplice. In questo scenario si inserisce Green'Up Home, la gamma di stazioni di ricarica connesse di BTicino per veicoli elettrici, disponibile in versioni monofase da 7,4 kW e trifase da 22 kW, con presa Tipo 2s, con cavo integrato da 5 metri oppure in configurazione Modo 2 + Modo 3 con presa Green'Up. Le soluzioni possono essere installate a parete o su colonna, all'interno o all'esterno, e sono pensate per adattarsi a diverse esigenze applicative in ambito residenziale. Il contesto ideale è quello dell'abitazione privata singola o inserita in un contesto condominiale, in cui la wallbox deve garantire ricarica sicura, semplicità d'uso e integrazione con l'impianto domestico. Green'Up Home può

funzionare in modalità stand alone oppure come stazione connessa tramite Wi-Fi o cavo Ethernet. In modalità connessa, attraverso l'app Home + Control, l'utente può gestire la ricarica da smartphone, avviare o interrompere il ciclo, programmare giorni e orari, monitorare i consumi e ricevere notifiche.

LA WALLBOX GREEN'UP HOME



IN SINTESI

- + Integrazione con l'impianto domestico e gestione intelligente dei consumi tramite app Home + Control.
- + Disponibile in versioni fino a 22 kW, con diverse configurazioni di presa e installazione per ogni contesto residenziale.
- + Progettata per semplificare installazione, configurazione e utilizzo, ottimizzando la ricarica insieme agli altri carichi della casa.

EVBBE

LA WALLBOX LUX HOME CHARGER

Installazione semplice e veloce

Il caricatore domestico LUX AC Home Charger di EVbee è progettato per rispondere alle esigenze della ricarica residenziale con un approccio orientato all'efficienza energetica, alla semplicità di installazione e alla connettività intelligente. La soluzione supporta una potenza di ricarica fino a 22 kW, con corrente regolabile da 6 a 32 A e funzionamento sia in configurazione monofase sia trifase (230/400 V), adattandosi a un'ampia gamma di impianti domestici e veicoli elettrici. Uno degli elementi distintivi è il sistema di bilanciamento dinamico del carico, che monitora i consumi dell'abitazione e modula automaticamente la potenza erogata alla vettura. In questo modo è possibile evitare sovraccarichi dell'impianto, ottimizzare l'utilizzo dell'energia disponibile e contribuire alla riduzione dei costi di esercizio. La gestione della wallbox avviene tramite l'app EVbee, che consente di integrare il dispositivo nell'ecosistema domestico e di controllare le principali funzioni di ricarica. Dal punto di vista installativo, il LUX AC Home Charger adotta un'architettura modulare studiata per ridurre tempi e complessità di montaggio, con un'installazione che può essere completata in circa 15 minuti. Le dimensioni compatte (260 x 260 x 120 mm) e il peso di soli 3 kg ne facilitano il posizionamento in contesti residenziali, mentre il design essenziale permette un'integrazione discreta negli ambienti domestici.



IN SINTESI

- + Wallbox AC fino a 22 kW con supporto per impianti monofase e trifase.
- + Bilanciamento dinamico del carico e gestione remota tramite app e connettività avanzata.
- + Installazione rapida, design compatto e sistemi di sicurezza conformi agli standard internazionali.

DKC

La proposta made in Italy per la ricarica domestica

Per rispondere alle esigenze della mobilità elettrica in ambito residenziale, il Gruppo DKC Europe propone E.Charger, il dispositivo della Linea Energy progettato per rendere la ricarica dei veicoli elettrici semplice, sicura e intelligente in abitazioni unifamiliari e condomini. Sviluppato attraverso una filiera interamente italiana, E.Charger integra tecnologia e protezione dei dati, con informazioni personali trattate nel pieno rispetto del Regolamento GDPR. Per installatori e utenti finali, la scelta è trainata da fattori sempre più concreti: facilità di installazione, affidabilità nel tempo, gestione intelligente dell'energia e possibilità di adattarsi all'evoluzione delle esigenze di ricarica. La versione monofase, con potenza fino a 7,4 kW, risponde perfettamente alle necessità dell'ambiente domestico, mentre la disponibilità con presa Tipo 2 o cavo integrato e l'installazione a parete o su piedistallo in acciaio offrono la massima flessibilità. Il grado di protezione IP54 e la resistenza agli urti IK10 ne consentono l'utilizzo anche in ambienti esterni. Tra le funzionalità più richieste dal mercato spiccano la gestione dinamica del carico che regola automaticamente la potenza destinata alla ricarica in base alla potenza contrattuale, il load balancing per la gestione coordinata di più dispositivi e il monitoraggio dei consumi attraverso il Portale Energy, piattaforma cloud accessibile via browser che permette a utenti e installatori di controllare da remoto i dispositivi, gestire gli accessi tramite RFID Card personalizzabili e ottimizzare l'utilizzo dell'energia.



LA WALLBOX E.CHARGER

IN SINTESI

- + Soluzione per la ricarica domestica e condominiale fino a 7,4 kW, con installazione flessibile e protezione IP54/IK10 per uso interno ed esterno.
- + Gestione intelligente dell'energia con dynamic load management e load balancing per ottimizzare la potenza disponibile e i consumi.
- + Piattaforma cloud Energy Portal per controllo remoto, gestione RFID e supervisione completa dell'infrastruttura di ricarica.

GO-E

Un prodotto progettato per il futuro

Il go-e Charger CORE è la wallbox domestica di go-e pensata per chi gestisce l'energia di casa in modo consapevole. Non si limita a ricaricare il veicolo: ottimizza quando e quanto prelevare dalla rete, integrando la produzione fotovoltaica o le tariffe orarie variabili nel ciclo di ricarica. Il contesto d'uso naturale del CORE è un'abitazione con impianto fotovoltaico o una fornitura a prezzo indicizzato. In entrambi i casi, il sistema ricarica in surplus solare o negli slot tariffari più convenienti, riducendo il costo reale per chilometro percorso. Non è un vantaggio teorico: si accumula a ogni ciclo di ricarica. Tramite il go-e Controller e l'app gratuita go-e, l'utente imposta orari, potenza massima e modalità di ricarica senza dipendere da un tecnico. La curva di apprendimento è bassa. E le API aperte permettono l'integrazione con qualsiasi impianto domotico. Il CORE è compatibile con tutti i veicoli elettrici e non vincola a piattaforme proprietarie. Componentistica e software seguono standard elevati. È un prodotto progettato per durare, non per essere sostituito. Il CORE supporta la ricarica bidirezionale V2H e V2G secondo ISO 15118, si interfaccia con sistemi di gestione energetica e backend di fatturazione tramite OCPP, MQTT e Modbus TCP. Il monitoraggio in tempo reale è disponibile sull'app go-e, senza costi aggiuntivi. Il CORE è progettato tenendo conto delle esigenze pratiche di chi lo installa. Tre ingressi per il cavo di alimentazione e un hardware intuitivo riducono i tempi di posa.



LA WALLBOX CHARGER CORE

IN SINTESI

- + Ottimizzazione dei costi energetici tramite integrazione con fotovoltaico e tariffe dinamiche, con ricarica in surplus o nelle fasce più convenienti.
- + Ecosistema aperto con API e protocolli (OCPP, MQTT, Modbus TCP) e supporto a V2H/V2G secondo standard ISO 15118.
- + Installazione semplificata e configurazione autonoma, con compatibilità monofase/trifase e supporto completo per installatori e professionisti.

HUAWEI

I vantaggi dell'ecosistema energetico FusionSolar

Huawei Smart Charger è la wallbox domestica pensata per integrare la ricarica del veicolo elettrico nell'ecosistema residenziale Huawei FusionSolar. Disponibile nelle versioni SCharger-7KS-S0 monofase fino a 7,4 kW e SCharger-22KT-S0 trifase fino a 22 kW, è adatta sia ad abitazioni senza fotovoltaico sia a impianti FV o FV+Storage, dove la ricarica può essere coordinata con produzione solare, batteria e consumi dell'utenza. La scelta di installatori e clienti finali è guidata da semplicità d'uso, integrazione energetica e sicurezza operativa. La modalità "PV power preferred" privilegia l'energia fotovoltaica disponibile, mentre la potenza di carica dinamica regola l'assorbimento in funzione dei carichi domestici, contribuendo a evitare lo sgancio del contatore quando sono presenti meter e dispositivi Huawei compatibili. Sono inoltre disponibili ricarica programmata per sfruttare le fasce orarie più convenienti, autenticazione tramite RFID o app e gestione plug-and-play quando l'autenticazione è disabilitata. Per l'installatore, il prodotto semplifica le attività grazie a dimensioni compatte, grado di protezione IP54, connettività Wi-Fi, Ethernet FE e Bluetooth, configurazione guidata tramite app FusionSolar e messa in servizio in scenari "solo caricatore", FV+caricatore e FV+ESS+caricatore. La manutenzione ordinaria è facilitata da indicatori LED, diagnostica tramite app e documentazione tecnica. Huawei supporta la rete di installatori con manuali, guide rapide, FAQ, aggiornamenti software e assistenza tecnica tramite i canali FusionSolar.

LA WALLBOX SMART CHARGER



IN SINTESI

- + Integrazione nativa con Huawei FusionSolar per coordinare ricarica EV, fotovoltaico e sistemi di accumulo domestici.
- + Gestione dinamica della potenza e modalità "PV power preferred" per massimizzare l'autoconsumo e ridurre i prelievi dalla rete.
- + Installazione semplificata e messa in servizio guidata via app, con connettività completa e diagnostica integrata per l'installatore.

INGETEAM

Ricarica per ambienti residenziali e smart energy

Fusion di Ingeteam è una soluzione di ricarica in corrente alternata fino a 22kW progettata per il contesto residenziale e per piccoli ambienti commerciali, dove affidabilità, semplicità di utilizzo e integrazione con l'impianto energetico domestico sono fattori chiave. Grazie al design compatto e alla possibilità di installazione a parete o su piedistallo, Fusion si adatta facilmente a garage privati, condomini e parcheggi aziendali. Uno degli elementi che ne guidano la scelta da parte di installatori e utenti finali è la capacità di integrarsi in modo intelligente con l'impianto elettrico domestico, in particolare in presenza di impianti fotovoltaici. La gestione dinamica della potenza consente infatti di ottimizzare i consumi ed evitare sovraccarichi della rete domestica, mentre la possibilità di sfruttare l'energia prodotta dal fotovoltaico permette una ricarica ancora più

efficiente e sostenibile. La semplicità di installazione e configurazione rappresenta un ulteriore punto di forza: l'architettura del prodotto è stata progettata per ridurre i tempi di installazione e facilitare la messa in servizio da parte dei professionisti. L'interfaccia intuitiva e le funzionalità di monitoraggio consentono inoltre agli utenti di controllare facilmente le sessioni di ricarica e i consumi energetici. Tra le funzionalità più richieste dal mercato spiccano la connettività per la gestione intelligente della ricarica, la compatibilità con diversi scenari di utilizzo domestico e la possibilità di integrare la colonnina in ecosistemi energetici più ampi. A supporto della rete di installatori, Ingeteam mette a disposizione assistenza tecnica, documentazione dedicata e servizi di supporto che accompagnano i professionisti in tutte le fasi, dalla progettazione all'installazione.

LA COLONNINA FUSION



IN SINTESI

- + Soluzione AC fino a 22 kW per uso residenziale e small commercial, con installazione flessibile a parete o su piedistallo.
- + Gestione dinamica della potenza e integrazione con impianti fotovoltaici per ottimizzare consumi e autoconsumo energetico.
- + Installazione semplificata e interfaccia intuitiva con monitoraggio dei consumi e supporto tecnico dedicato per gli installatori.

MENNEKES

Soluzione pronta per il Plug & Charge

Amtron 4You 400 è la soluzione Mennekes progettata per la ricarica in ambito residenziale, condominiale e nelle aziende che desiderano mettere a disposizione uno o più punti di ricarica senza la necessità di infrastrutture particolarmente complesse. Grazie alla sua versatilità, rappresenta la scelta ideale per chi cerca una wallbox affidabile, sicura e pronta ad accompagnare l'evoluzione della mobilità elettrica. Tra i principali fattori che ne guidano la scelta da parte di installatori e utenti finali spiccano la qualità costruttiva, la semplicità di integrazione nell'impianto elettrico esistente e, soprattutto, la conformità alle più recenti evoluzioni normative. Amtron 4You 400 è infatti conforme ai requisiti del regolamento europeo AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) ed è predisposta per supportare lo standard ISO 15118 e la funzionalità Plug & Charge (PnC): una caratteristica che consente di investire oggi in una soluzione già pronta a rispondere alle esigenze del mercato e agli obblighi normativi di domani. L'installazione e la configurazione risultano particolarmente rapide grazie al design compatto, al cablaggio intuitivo e alla messa in servizio guidata tramite app. La diagnostica integrata e la possibilità di effettuare aggiornamenti software contribuiscono inoltre a semplificare le attività di manutenzione e assistenza lungo tutto il ciclo di vita del prodotto. Le funzionalità più richieste dal mercato sono tutte integrate: connettività LAN e Wi-Fi, monitoraggio dei consumi, gestione intelligente della potenza e integrazione con impianti fotovoltaici per massimizzare l'autoconsumo dell'energia prodotta. A supporto della rete di installatori, Mennekes mette a disposizione formazione tecnica dedicata, documentazione completa, webinar specialistici e un servizio di assistenza qualificato, garantendo competenza e continuità operativa in ogni fase del progetto.

LA WALLBOX AMTRON 4YOU 400



IN SINTESI

- + Soluzione versatile per residenziale, condomini e aziende, con installazione semplice e integrazione su impianti esistenti.
- + Predisposizione a standard ISO 15118 e Plug & Charge, con conformità AFIR per la futura infrastruttura di ricarica europea.
- + Connettività avanzata, gestione intelligente dei carichi e integrazione fotovoltaica per ottimizzare consumi e autoconsumo.

ORBIS

Ricarica con DLM e controllo energetico evoluto

Progettata per il mercato residenziale e per i contesti privati, Viaris UNI+ è la stazione di ricarica AC di Orbis che unisce semplicità di utilizzo, gestione intelligente dell'energia e massima flessibilità installativa in ambiti come garage di case unifamiliari o condomini. Tra i principali fattori che guidano la scelta di installatori e utenti finali spicca il DLM (Dynamic Load Management), che adatta automaticamente la potenza di ricarica ai consumi istantanei dell'abitazione, evitando sovraccarichi e ottimizzando l'energia disponibile. Con potenza da 7,4 kW monofase e 22 kW trifase, cavo integrato o presa Tipo 2 con shutter, Viaris UNI+ risponde alle diverse esigenze di ricarica domestica. La semplicità di installazione è garantita dal centralino integrato da 8 moduli DIN, dotato di sportello con chiave per l'alloggiamento di protezioni e contatore MID. La configurazione e la gestione risultano intuitive grazie alla connettività WiFi ed Ethernet (4G opzionale) e all'app e-Viaris, che consente di monitorare consumi, programmare le ricariche, aggiornare il firmware e visualizzare lo storico delle sessioni. Tra le caratteristiche oggi maggiormente richieste dall'utente figurano la gestione intelligente della potenza tramite DLM, che evita il rischio di blackout dovuti al superamento della potenza contrattualizzata, e la possibilità di monitorare consumi e ricariche attraverso l'app e-VIARIS. Sempre più apprezzata è inoltre l'integrazione con impianti fotovoltaici, che consente di ottimizzare l'utilizzo dell'energia autoprodotta. Per gli installatori, Viaris UNI+ rappresenta una soluzione semplice da configurare e installare grazie alle protezioni integrate e a un'architettura affidabile e robusta. A supporto della rete di installatori, Orbis mette inoltre a disposizione il cloud Orbis, una piattaforma gratuita per il monitoraggio remoto delle stazioni, la diagnostica in tempo reale, gli aggiornamenti firmware e la gestione centralizzata degli impianti, semplificando assistenza e manutenzione post-vendita.

LA WALLBOX VIARIS UNI+



IN SINTESI

- + Stazione AC fino a 22 kW per uso residenziale e privato, con installazione flessibile e centralino integrato per maggiore semplicità.
- + Dynamic Load Management per adattare la potenza ai consumi domestici e prevenire sovraccarichi della rete.
- + Connettività WiFi/Ethernet e app e-VIARIS con monitoraggio, programmazione e integrazione fotovoltaica per l'ottimizzazione energetica.

R-EV Wallbox compatta con controllo dinamico del carico

OneBlack di R-ev è una wallbox in corrente alternata progettata per il contesto residenziale, ideale per abitazioni private, box auto e piccoli condomini. Con una potenza fino a 7,4 kW e cavo integrato da 5 metri, offre una soluzione pratica e sicura per la ricarica quotidiana, sia in ambienti interni che esterni. Tra i principali motivi di scelta figurano la compatibilità con tutti i veicoli dotati di connettore Tipo 2, il design compatto e i livelli di protezione IP55 e IK09, che garantiscono resistenza agli agenti atmosferici e agli urti. Il misuratore di energia certificato MID assicura inoltre una rilevazione precisa dei consumi. Progettata per semplificare installazione e utilizzo, OneBlack integra un display per il monitoraggio dello stato della ricarica e il sistema Plug&Charge, che rende l'esperienza immediata. Il Controllo Dinamico del Carico (CDC) regola automaticamente la potenza disponibile in base ai consumi dell'abitazione, evitando sovraccarichi dell'impianto

e ottimizzando l'energia disponibile. A supporto degli installatori, R-ev mette a disposizione un servizio di assistenza tecnica dedicato che accompagna i professionisti nelle fasi di installazione, configurazione e post-vendita, garantendo una messa in servizio rapida e un supporto qualificato per l'intero ciclo di vita della wallbox.



LA WALLBOX ONEBLACK

IN SINTESI

- + Soluzione AC fino a 7,4 kW con cavo integrato da 5 metri, pensata per residenziale, box auto e piccoli condomini.
- + Controllo dinamico del carico per ottimizzare la potenza disponibile ed evitare sovraccarichi dell'impianto domestico.
- + Design compatto con protezioni IP55/IK09, misuratore MID e Plug&Charge per un utilizzo semplice e immediato.

PLUS EV-CHARGE

Design robusto e display LCD



LA WALLBOX W780 EVO

La W780 Evo rappresenta l'evoluzione della wallbox per la ricarica in corrente alternata, progettata da Plus EV per coniugare prestazioni professionali, robustezza strutturale e flessibilità d'uso in contesti pubblici, aziendali o privati. È una soluzione pensata per chi necessita di un'infrastruttura affidabile, capace di adattarsi a molteplici scenari installativi mantenendo standard di sicurezza e controllo evoluti. Realizzata con una scocca in lamiera da 20/10 e disponibile in acciaio verniciato o inox 316L per applicazioni in ambienti critici, la W780 Evo è progettata per resistere ad agenti atmosferici, sollecitazioni meccaniche e atti vandalici. Il design compatto consente il montaggio a parete o su palina, rendendola ideale anche in luoghi dove lo spazio è un vincolo operativo. Ogni dettaglio costruttivo riflette una logica industriale: l'antenna esterna certificata IP67 e IK10 assicura connettività stabile in ogni contesto, mentre l'elettronica integrata garantisce una gestione intelligente della ricarica, in linea con le più recenti direttive europee. Dal punto di vista funzionale, la W780 Evo è completamente conforme al regolamento AFIR e supporta il protocollo OCPP 1.6J su tutti i profili, con predisposizione al passaggio a OCPP 2.0.1. È dotata di lettore RFID di serie, display LCD da 7" protetto da pannello antisfondamento in metacrilato e interfacce utente evolute.

IN SINTESI

- + Robusta e versatile, con scocca in acciaio o inox, montaggio a parete o palina e protezioni IP67/IK10 per ambienti critici.
- + OCPP 1.6J e RFID integrato, display LCD 7" con QR code, gestione remota via CSMS e funzioni di sicurezza avanzate.
- + Dynamic Load Management ottimizza la potenza disponibile, ripristino automatico post-blackout e compatibilità con sistemi eMSP e Hubject.

SCAME

Estetica, facilità di installazione e tecnologia Chain 2

La transizione verso la mobilità elettrica richiede infrastrutture intelligenti. Per questo Scame Parre presenta la Serie BE-R, wall box compatti in AC con potenze fino a 22 kW, ideali per l'ambito domestico e residenziale. La gamma si distingue per l'elevata robustezza dell'involucro halogen-free, certificato IP54 e IK08 contro polvere, acqua e urti, e per la possibilità di personalizzare il pannello frontale. Il tutto è racchiuso in un'estetica minimale firmata Trusardi+Belloni Design. L'installazione e la manutenzione sono semplificate dai volumi ridotti del dispositivo, che facilitano il montaggio a parete o su un'apposita colonnina di supporto. Configurazione e avvio sono immediati tramite l'app Scame E-Mobility (disponibile per Android e iOS), mentre il cavo integrato Tipo 2 da 5 metri azzerà i disagi logistici nell'uso quotidiano. In un'ottica di gestione energetica evoluta e predisposizione al futuro, la Serie BE-R si integra come componente chiave dell'ecosistema di casa: tramite tecnologia Chain 2 la stazione dialoga via Wi-Fi con il contatore intelligente, ottimizzando la potenza impegnata per evitare distacchi in presenza di altri carichi energivori. Per la massima sicurezza in spazi privati o condivisi, l'accesso può essere autorizzato tramite tessere Rfid o via app, impedendo ricariche non autorizzate. A supporto degli installatori di materiale elettrico, Scame offre un servizio qualificato di assistenza tecnica e commerciale per garantire un affiancamento costante.



LA WALLBOX BE-R

IN SINTESI

- + Serie AC fino a 22 kW per uso domestico e residenziale, con involucro robusto IP54/IK08 e design personalizzabile.
- + Tecnologia Chain 2 per dialogo con contatore smart e ottimizzazione automatica della potenza disponibile.
- + Installazione e utilizzo semplificati tramite app SCAME E-Mobility, con accesso RFID e gestione sicura delle sessioni di ricarica.

ZAPTEC

Connettività e gestione energetica evoluta

Zaptec Go2 T2S è la nuova wallbox domestica pensata per chi vuole una ricarica evoluta ma semplice, ideale per abitazioni mono e bifamiliari, garage privati e piccoli contesti condominiali, sia indoor che outdoor, grazie al design compatto e a una costruzione robusta, espressione di un'elevata qualità costruttiva. Per installatori e clienti finali i principali driver di scelta sono tre: potenza fino a 22 kW in AC con regolazione automatica in base all'impianto, dimensioni ridotte che si integrano con qualsiasi facciata e un'elettronica "futureready" con compatibilità ISO 15118 e integrazione fotovoltaica. La percezione di qualità del prodotto è rafforzata da materiali curati, finiture premium e da un'attenzione particolare all'affidabilità nel lungo periodo. L'installazione è facilitata da un hardware essenziale, pochi componenti e una morsettiera pensata per il lavoro in cantiere; il nuovo display integrato e l'anello LED guidano messa in servizio e diagnostica, mentre la connessione Wi-Fi e il 4G integrato garantiscono aggiornamenti OTA senza interventi aggiuntivi. Le funzionalità più richieste dal mercato sono tutte presenti: misuratore certificato per una contabilizzazione precisa dei kWh, gestione dinamica della potenza con dispositivi dedicati, ricarica ottimizzata da fotovoltaico con commutazione automatica 13 fasi, app dedicata per monitoraggio, programma-

ne oraria e controllo remoto. Sul fronte servizi, Zaptec affianca la rete di installatori con programmi e strumenti dedicati, formazione continua e supporto tecnico qualificato, valorizzando il lavoro del professionista nel lungo periodo. A testimonianza dell'alta qualità del prodotto e del supporto, Zaptec Go2 T2S è coperta da una garanzia di 5 anni, che offre ulteriore tranquillità sia all'installatore sia al cliente finale.



LA WALLBOX GO2 T2S

IN SINTESI

- + Ricarica AC fino a 22 kW con regolazione automatica della potenza e compatibilità con scenari fotovoltaici e ISO 15118.
- + Design compatto e premium con installazione semplificata, display integrato e LED di stato per diagnostica e messa in servizio.
- + Connettività Wi-Fi e 4G con aggiornamenti OTA, misuratore certificato e app per monitoraggio, programmazione e controllo remoto.

ZCS

Energy management integrato nell'ecosistema Azzurro HUB

ZCS Azzurro CARO è una soluzione progettata per adattarsi a molteplici contesti applicativi e a diverse esigenze di installazione, dal residenziale evoluto fino al commerciale leggero e al terziario. Disponibile nelle versioni da 7, 11 e 22 kW, la gamma copre un ampio spettro di utilizzi. La versione da 7 kW è ideale per la ricarica domestica in configurazione monofase, perfetta per l'uso quotidiano in ambito residenziale standard. Il modello da 11 kW, in configurazione trifase, rappresenta invece una soluzione intermedia particolarmente versatile: può essere impiegato sia in contesti residenziali dotati di impianti elettrici adeguati, sia in piccole attività commerciali o strutture ricettive. La versione da 22 kW si rivolge infine ad ambienti commerciali, terziari e pubblici, dove sono richieste maggiore potenza, continuità di servizio e una gestione evoluta dei flussi energetici. Nella scelta di una wallbox, installatori e clienti finali ricercano oggi semplicità di installazione, affidabilità e funzionalità avanzate di energy management. CARO risponde a queste esigenze grazie a una configurazione guidata tramite app, che semplifica la messa in servizio e riduce significativamente i tempi di installazione. La soluzione supporta installazione sia a parete sia su piedistallo dedicato, garantendo flessibilità in base al contesto applicativo. Anche la manutenzione è stata ottimizzata: le viti Torx presenti sulla cover frontale consentono un accesso rapido al connettore di alimentazione e ai componenti hardware interni, velocizzando le operazioni di assistenza e riducendo i tempi di fermo. Il vero valore aggiunto emerge con ZCS Azzurro HUB, che trasforma la wallbox in un elemento attivo dell'Energy Management System. L'integrazione con inverter, sistemi di accumulo e impianti fotovoltaici consente di implementare strategie intelligenti di ricarica: privilegiare l'energia autoprodotta, sfruttare l'accumulo quando disponibile e ottimizzare i flussi energetici dell'edificio. In questo modo si massimizza l'autoconsumo, si riducono i prelievi dalla rete e si rende la mobilità elettrica più efficiente e sostenibile. Azzurro HUB non è solo un accessorio della wallbox, ma il cuore dell'ecosistema energetico ZCS. A supporto della rete di installatori, ZCS Azzurro mette a disposizione un servizio completo di prevendita, assistenza tecnica e supporto all'installazione tramite numero verde dedicato, affiancando il professionista dalla scelta del prodotto fino alla messa in servizio e al post-vendita.

LA WALLBOX CARO



IN SINTESI

- + Gamma AC da 7 a 22 kW per residenziale, terziario e commerciale leggero, con installazione flessibile a parete o su piedistallo.
- + Configurazione guidata via app e manutenzione semplificata per ridurre tempi di installazione e intervento tecnico.
- + Integrazione con ZCS Azzurro HUB per gestione intelligente dell'energia, ottimizzazione fotovoltaico e massimizzazione dell'autoconsumo.

Galbusera ed Edison Next: la ricarica diventa un servizio per clienti e territorio



DODICI PUNTI DI RICARICA, ACCESSO PUBBLICO 24 ORE SU 24 E UNA POSIZIONE STRATEGICA VICINO AL CASELLO DI AGRATE BRIANZA CARATTERIZZANO UN PROGETTO CHE INTEGRA INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ ELETTRICA E SERVIZI COMMERCIALI, OFFRENDO UN MODELLO REPLICABILE PER IL RETAIL

L'integrazione tra infrastrutture di ricarica e attività commerciali continua a rappresentare uno dei modelli più interessanti per favorire la diffusione della mobilità elettrica. Se fino a pochi anni fa le colonnine erano considerate un semplice servizio accessorio, oggi sempre più aziende le interpretano come un elemento capace di generare valore, migliorare l'esperienza del cliente e contribuire alla costruzione di una rete di ricarica più capillare. È in questo contesto che si inserisce il progetto realizzato da Galbusera insieme a Edison Next presso il punto vendita Galbusera Tre Marie Bistrot Caffetteria Store di Agrate Brianza (provincia di Monza Brianza), una posizione particolarmente strategica grazie alla vicinanza con il casello autostradale dell'A4. L'intervento rappresenta il primo progetto di questo tipo sviluppato da Galbusera e nasce con un duplice obiettivo: offrire un servizio concreto ai clienti dello storico punto vendita e, allo stesso tempo, mettere a disposizio-

ne del territorio un'infrastruttura di ricarica accessibile anche a chi è semplicemente in transito lungo uno dei principali assi autostradali del Nord Italia. Il nuovo parcheggio, affiancato a quello già esistente, è infatti aperto al pubblico 24 ore su 24, caratteristica che permette di utilizzare le infrastrutture di ricarica anche durante gli orari di chiusura dell'attività commerciale. Una scelta progettuale che amplia significativamente il bacino di utenza e trasforma il sito in un vero hub di servizio per la mobilità elettrica. Dal punto di vista tecnico, Edison Next si è occupata della progettazione, fornitura, installazione e messa in esercizio dell'infrastruttura: si tratta di dodici punti di ricarica, ottenuti attraverso due colonnine Quick AC da 22 kW e quattro colonnine Fast DC da 120 kW. La configurazione consente quindi di soddisfare esigenze differenti: dalla ricarica in corrente alternata, ideale per chi effettua soste più lunghe, fino alla ricarica in corrente rapida durante, perfetta per le soste brevi, ad esempio per chi si ferma per una colazione o un pranzo o

per gli acquisti nello store, per poi riprendere rapidamente il viaggio. La presenza di stazioni Fast da 120 kW rende il sito particolarmente interessante anche per gli automobilisti in transito sull'autostrada, che possono recuperare un'autonomia significativa durante una sosta di durata contenuta. La scelta di combinare infrastrutture AC e DC riflette una tendenza sempre più diffusa nella progettazione delle nuove aree di ricarica pubblica, dove la diversificazione delle potenze permette di rispondere a differenti modalità di utilizzo. Particolare attenzione è stata riservata anche all'espe-





L'INSTALLAZIONE NEL DETTAGLIO

Progetto: Edison Next

Punti di ricarica: 12 charging point, 8 in DC da 120 kW e 4 in AC da 2 kW

Colonnine utilizzate: Autel



rienza d'uso. Le colonnine sono interoperabili con i principali Emsp e possono essere attivate tramite le più diffuse applicazioni dedicate oppure mediante carte RFID. Accanto ai tradizionali sistemi di autenticazione, Edison Next ha previsto anche il pagamento diretto tramite terminale POS con carta di credito, soluzione ormai sempre più richiesta sia dagli utenti occasionali sia dalla normativa europea, che punta a semplificare

LA STAZIONE SI TROVA IN UN POSIZIONE PARTICOLARMENTE STRATEGICA NELLE VICINANZE DEL CASELLO DI AGRATE BRIANZA SULLA A4



l'accesso alla ricarica pubblica eliminando la necessità di registrazioni preventive. L'infrastruttura è inoltre supportata da una piattaforma di monitoraggio remoto operativa 24 ore su 24 che consente il controllo continuo dello stato delle stazioni, della loro disponibilità e dell'eventuale presenza di anomalie. La supervisione costante permette di intervenire rapidamente in caso di malfunzionamenti, migliorando l'affidabilità del servizio e riducendo i tempi di indisponibilità delle colonnine, un aspetto sempre più determinante nella gestione delle reti pubbliche. Per incentivare l'utilizzo del nuovo hub, Edison Next ha previsto anche una tariffa promozionale di lancio sulle colonnine in corrente continua pari a 0,0,40 euro/kWh IVA inclusa, disponibile attraverso il pagamento diretto con carta. Il progetto di Agrate Brianza evidenzia come le infrastrutture di ricarica possano diventare uno strumento di valorizzazione anche per attività commerciali che non appartengono direttamente al settore della mobilità. Nel caso di Galbusera, il recente ampliamento dello storico punto vendita con l'introduzione del bistrot e della caffetteria si integra con un servizio che aumenta il tempo di permanenza dei clienti e rende la struttura maggiormente attrattiva anche per nuovi visitatori.

Per Edison Next, invece, l'intervento rappresenta un ulteriore tassello nella strategia di espansione della propria rete nazionale di ricarica pubblica. La società continua, infatti, a sviluppare l'infrastruttura necessaria per abilitare la mobilità elettrica lungo tutto



*Per incentivare
l'utilizzo
dell'infrastruttura
Edison Next ha
previsto anche
l'applicazione
di tariffe
promozionali*

il territorio nazionale in modo da rendere il servizio di ricarica più capillare e contribuire ad aprire nuove rotte.

L'esempio di hub come quello di Agrate Brianza conferma anche l'importanza di avviare partnership di valore: la realizzazione di questo progetto, conferma, infatti, la strategicità di collaborazioni tra società energetiche specializzate e realtà commerciali che favoriscono l'effettiva messa a terra di soluzioni all'avanguardia, in grado di portare benefici ai territori e alla collettività.



Power2Drive 2026: flotte, ricarica ad alta potenza e gestione dell'energia guidano l'evoluzione



POWER2DRIVE EUROPE 2026 CONFERMA IL CONSOLIDAMENTO DEL MERCATO, CON L'ATTENZIONE DEI COSTRUTTORI CONCENTRATA SOPRATTUTTO SU FLOTTE, TRASPORTO PESANTE, GESTIONE INTELLIGENTE DELL'ENERGIA E INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI ACCUMULO. MENO NOVITÀ DI PRODOTTO, MA CRESCE IL PESO DI SOFTWARE E SERVIZI. LA PROSSIMA EDIZIONE DELLA MANIFESTAZIONE SI TERRÀ A MONACO DI BAVIERA DALL'8 AL 10 GIUGNO 2027

Power2Drive Europe 2026 si è chiusa confermando il ruolo centrale della manifestazione all'interno di The smarter E Europe e, più in generale, nel panorama della transizione energetica europea. L'edizione di quest'anno ha registrato circa 105mila visitatori, in calo del 2% rispetto all'anno precedente, e 2.650 espositori, in diminuzione del 3%, a fronte però di un'ulteriore crescita della dimensione complessiva dell'evento e della densità espositiva. Gli organizzatori hanno espresso soddisfazione per i risultati raggiunti, sottolineando come anche quest'anno la fiera abbia registrato il tutto esaurito. Sebbene il numero degli espositori sia leggermente inferiore rispetto al 2025, la superficie media degli stand è aumentata e sono stati utilizzati tutti i 19 padiglioni del centro fieristico di Monaco, per una superficie complessiva di 206mila metri quadrati. Nel corso della tre giorni dedicata a Intersolar e alle altre manifesta-

zioni del network fieristico, ampia attenzione è stata rivolta alle tecnologie per un sistema energetico sempre più elettrificato, decentralizzato, digitale e flessibile. In questo quadro, Power2Drive ha confermato la propria identità come piattaforma di riferimento europea per l'e-mobility, con un focus sempre più marcato sulle infrastrutture di ricarica e sulle soluzioni software a supporto della gestione dell'energia. Tra i temi protagonisti dell'edizione 2026 in ambito e-mobility figurano soprattutto le infrastrutture e i sistemi digitali dedicati all'elettificazione delle flotte, le architetture con dispenser satellitari per hub ad alta potenza destinati alla logistica pesante e i sistemi di accumulo pensati per garantire potenza e continuità di servizio anche in contesti non adeguatamente serviti dalla rete. In parallelo, hanno iniziato a comparire le prime soluzioni strutturate per la protezione contro il furto di cavi e componenti di potenza, segnale di un mercato

che entra in una fase di maggiore maturità operativa. L'edizione 2026 di Power2Drive ha restituito l'immagine di un settore che sta entrando in una fase di consolidamento tecnologico. Rispetto a KEY - The Energy Transition Expo di Rimini, le novità di prodotto sono parse meno numerose, alla luce anche della distanza temporale piuttosto ridotta che separa i due eventi. Lo spazio dedicato all'e-mobility è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'edizione precedente, occupando i padiglioni B6 e C6, mentre alcuni grandi player come Huawei e Ingeteam hanno optato per stand separati dedicati esclusivamente alla mobilità elettrica. Si segnala invece l'assenza di diversi operatori presenti negli anni precedenti, tra cui alcune aziende italiane come Scame e Daze, oltre a Circontrol, uno dei nomi storicamente più visibili nel settore europeo della ricarica. Sul piano tecnologico, il baricentro dell'innovazione si è ulteriormente spostato dall'hardware puro verso l'integra-



GO-E

Go-e rinnova la gamma di wallbox AC

John Maxa, Key Account Manager, presenta le nuove wallbox progettate per la ricarica domestica e, nella versione Pro, anche per i contesti aziendali. Tra le novità spicca il nuovo connettore, sviluppato per migliorare l'esperienza d'uso.



CHARGECLLOUD

Gestione integrata della ricarica

Riccardo Cocchini Head of Sales International racconta il core business dell'azienda che, grazie a un approccio integrato, mette a disposizione dei Cpo soluzioni complete per la gestione delle infrastrutture.



FORTECH



La nuova piattaforma EvOne

Fortech ha portato a Monaco le proprie soluzioni di pagamento per la ricarica, insieme alla nuova piattaforma di gestione EVO-ne, illustrata dall' **Head of Sales e-mobility Luca Banci**.

CONSORZIO HQ

Ricarica e Storage per rispondere alle nuove esigenze del mercato

Claudio Verga e Matteo Borghetti, rispettivamente **CEO e Head of E-Mobility**, hanno partecipato alla manifestazione per scoprire le novità legate alla mobilità elettrica, con particolare attenzione non solo alle infrastrutture di ricarica, ma anche alle soluzioni di accumulo energetico.



CARLO GAVAZZI

Nuovi meter per la ricarica megawatt

Andrea Bernardi, International Product Manager, ha mostrato le caratteristiche dei nuovi meter sviluppati dall'azienda, progettati per supportare anche le stazioni di ricarica a potenza megawatt.



HUAWEI



I vantaggi della piattaforma FusionCharge

Il **Chief Business Development Officer EV Chargers di Huawei Digital Power Italia Gaetano Belluccio** illustra le soluzioni di ricarica FusionCharge: una piattaforma end-to-end che comprende sistemi di accumulo (BESS), power unit e satelliti di ricarica.

INGETEAM



Ingeteam presenta la piattaforma Nexa da 1,2 MW

Davide Spazian, Sales Italian Director – EV Chargers, spiega le principali novità presentate allo stand dell'azienda spagnola, tra cui la nuova piattaforma distribuita Nexa, con potenze fino a 1,2 MW, e un innovativo sistema di protezione contro il furto dei cavi.

EVBE

BESS e ricarica DC

Marco Pinna, Technical Support Manager, presenta la nuova gamma dell'azienda, ampliata per rispondere alle diverse esigenze del mercato con sistemi BESS e stazioni di ricarica AC e DC. Tra le novità spicca la nuova DC125, caratterizzata da dimensioni compatte.



SIEMENS

Dall'alta potenza fino allo standard MCS

Luca Rizzi, Country Business Unit Manager – eMobility, illustra la nuova gamma Sicarge Flex, ora disponibile con tre tipologie di dispenser, da 480 kW fino alla versione Megawatt Charger.



SOLPLANET

Un ecosistema per la ricarica domestica

Solplanet ha portato a Intersolar 2026 il proprio ecosistema per l'efficientamento energetico dedicato al mercato residenziale, composto da wallbox, inverter ibrido monofase e sistema di accumulo modulare. Le novità sono state illustrate nel dettaglio dal **Country Manager Vito Pontrelli**.



SUNGROW



Wallbox DC compatta fino a 80 kW

Chris Ivanov, EV Charging Regional Sales Manager South & Eastern Europe, introduce la nuova IDC80E, una stazione di ricarica DC compatta con potenza fino a 80 kW, progettata per rispondere alle esigenze di flotte aziendali e logistica.

WATTKRAFT



FusionCharge abbina ricarica HPC e sistemi BESS

Stefano Cinti, Solution and Service Engineer, racconta i vantaggi della soluzione FusionCharge di Huawei, una piattaforma distribuita con architettura split, disponibile anche nella versione a connettore singolo con potenza fino a 480 kW. L'integrazione con sistemi BESS consente di offrire ricarica ad alta potenza anche in siti con una limitata disponibilità di energia dalla rete.

ZCS

Nuova stazione DC da 40 kW integrata con Azzurro Hub

Matteo Puddu, Product Engineer and Technical Sales, illustra le caratteristiche della nuova stazione di ricarica DC da 40 kW, dotata di display touch screen da 10 pollici, cavo integrato e modulo di potenza da 40 kW. La soluzione è compatibile con la piattaforma Azzurro Hub, che consente di collegare la stazione a un impianto fotovoltaico.



zione tra infrastrutture, software ed energia. Le soluzioni più ricorrenti riguardano architetture basate su power cabinet centralizzati con dispenser distribuiti, pensate per ottimizzare la gestione della potenza nei contesti ad alta intensità di utilizzo, in particolare per flotte aziendali e trasporto pesante. In questo segmento cresce la diffusione dello standard MCS (Megawatt Charging System), sempre più presente nelle roadmap dei principali costruttori. Un ruolo sempre più rilevante è ricoperto dalle piattaforme di energy management, diventate un elemento centrale dell'offerta. La gestione intelligente dei flussi energetici, l'integrazione con impianti fotovoltaici e sistemi di accumulo e l'ottimizzazione dei picchi di potenza rappresentano oggi una componente essenziale per la sostenibilità economica degli hub di ricarica ad alta potenza. I Battery Energy Storage System (BESS) sono ormai una presenza costante nelle soluzioni presentate, soprattutto in combinazione con infrastrutture HPC. Tra le novità più rilevanti, Ingeteam ha presentato un sistema di protezione dei cavi contro i furti che combina un rivestimento in Kevlar con sensori integrati in grado di rilevare tentativi di manomissione. In caso di taglio o sottrazione del cavo, il sistema attiva un allarme acustico e invia una segnalazione alla centrale operativa. Sungrow, invece, ha introdotto una nuova wallbox DC da 80 kW, pensata per applicazioni professionali che richiedono ricariche rapide in spazi ridotti. Più limitata, invece, la presenza di innovazioni nel segmento delle wallbox domestiche, ormai considerato maturo e caratterizzato da un'evoluzione più incrementale che disruptive. Anche il vehicle-to-grid continua a muoversi con lentezza rispetto alle aspettative del mercato: le soluzioni sono ancora poco diffuse e il tema resta principalmente confinato a progetti pilota e roadmap di medio-lungo periodo. Gli organizzatori hanno inoltre confermato le date della prossima edizione: The smarter E Europe tornerà a Monaco di Baviera da martedì 8 giugno a giovedì 10 giugno 2027.



Obiettivo 2035: quanto cambia davvero con la revisione delle regole europee

DALLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE EUROPEA AL RAPPORTO SALINI, IL QUADRO NORMATIVO SULLE EMISSIONI DELLE AUTO È IN PIENA EVOLUZIONE. LE NUOVE IPOTESI RIDUCONO LA PRESSIONE SUI COSTRUTTORI MA RISCHIANO DI RALLENTARE LA DIFFUSIONE DEI VEICOLI ELETTRICI E IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI CLIMATICI

DI FRANCESCO DALPASSO

POLIMI SCHOOL OF
MANAGEMENT

energy
&strategy

Il 16 dicembre 2025 la Commissione Europea ha presentato il "Pacchetto Automotive", un insieme di misure pensate per accompagnare il settore nella transizione verso la mobilità sostenibile, ma con un occhio di riguardo per la competitività delle imprese. Il cuore del pacchetto è la proposta di revisione del Regolamento 2019/631 relativo agli standard emissivi dei veicoli leggeri immatricolati in Europa. Per le nuove autovetture, la normativa vigente prevede che il livello medio di emissioni specifiche dei veicoli immatricolati annualmente in Europa venga ridotto progressivamente rispetto ai livelli del 2021, fino a raggiungere il valore di 0 gCO₂/km nel 2035 (con un effettivo divieto alla vendita di auto nuove alimentate a benzina o diesel a partire da quell'anno). Con la proposta di modifica, l'obiettivo di riduzione delle emissioni verrebbe ridotto da -100% a -90%, aprendo la strada alle immatricolazioni di autovetture tradizionali e PHEV anche dopo il 2035. Inoltre, verrebbe consentito ai car maker di compensare la quota emissiva rimanente rispetto agli obiettivi originali (10%) attraverso l'uso di carburanti sostenibili (-3%) e acciaio green (-7%).

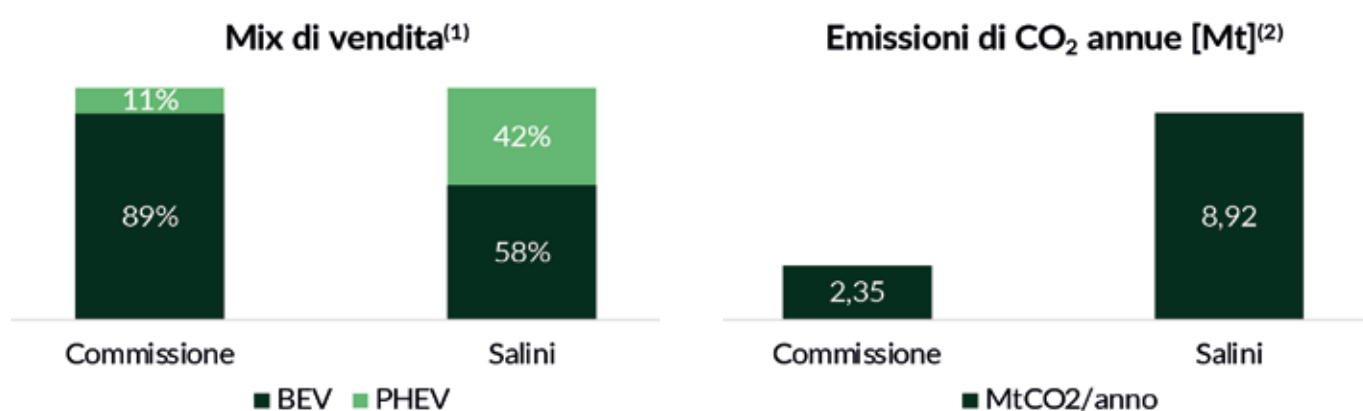
A distanza di alcuni mesi, si è aggiunto un ulteriore elemento al dossier della revisione: il rapporto dell'On. Massimiliano Salini per la Commissione ENVI del Parlamento Europeo,

pubblicato il 7 maggio 2026. La bozza Salini introduce ulteriori elementi di flessibilità per i car maker: se è vero che viene mantenuto il target di riduzione delle emissioni per le autovetture a -90%, si introduce la possibilità per acciaio green e carburanti sostenibili di contribuire al raggiungimento del target, piuttosto che di essere complementari a esso. Inoltre, si innalza la soglia massima del contributo, da 10% a 17%. Ciò implica una riduzione «de facto» del target 2035 a -73% e possibilità di immatricolare una maggiore quota di veicoli ICEV e/o PHEV al 2035.

Inoltre, si propone di non modificare la modalità di calcolo delle emissioni delle PHEV, legata al parametro dell'Utility Factor utilizzato nei test WLTP, con conseguenze distorsive sul calcolo dell'impatto ambientale delle ibride plug-in. L'effetto combinato delle misure proposte nella bozza Salini avrebbe un effetto significativo sul mix di immatricolazioni e, di conseguenza, sulle emissioni di CO₂. Assumendo che la totalità delle vendite nel 2035 sia BEV o PHEV, la traiettoria tracciata dalla Commissione porterebbe all'89% di immatricolazioni BEV e 11% di immatricolazioni PHEV, con 2,35 Mt CO₂/anno di emissioni effettive prodotte dalle PHEV. Al contrario, lo scenario Salini porterebbe a un mix di vendita dove le BEV pesano solo per il 58%, con la produzione di 8,92 Mt CO₂/anno da parte delle PHEV.

La modifica del regolamento sulle emissioni di CO₂ delle auto rischia di avere gravi impatti sugli scenari di elettrificazione, con conseguenze rilevanti per la decarbonizzazione. Per mantenere intatta l'ambizione verso il net-zero, è essenziale che l'Unione si attenga alla traiettoria definita. **ER**

L'IMPATTO DELLE PROPOSTE SUL MERCATO DELLE AUTOVETTURE AL 2035



(1) Assumendo che la totalità delle immatricolazioni sia BEV o PHEV. (2) Assumendo: 11 milioni di auto immatricolate nell'area EU27+Islanda+Norvegia e una percorrenza annua pari a 12.000 km/anno/veicolo. Fonte: analisi Energy & Strategy su dati EEA, ACEA e Transport & Environment.

Sette milioni di colonnine nel mondo, e la corsa non rallenta...

NEL 2025 LA RETE PUBBLICA MONDIALE DI RICARICA HA SUPERATO QUOTA 7 MILIONI DI PUNTI, CRESCENDO DI OLTRE IL 33% IN UN SOLO ANNO. I DATI DELL'IEA RACCONTANO UNA TRASFORMAZIONE ORMAI STRUTTURALE GUIDATA DALLA CINA MA SEMPRE PIÙ ESTESA A TUTTE LE PRINCIPALI ECONOMIE DEL MONDO

Per anni la diffusione dei veicoli elettrici è stata accompagnata da una domanda ricorrente: le infrastrutture di ricarica riusciranno a tenere il passo con la crescita del parco circolante? I dati contenuti nel Global EV Outlook 2026 dell'International Energy Agency mostrano che la risposta, almeno su scala globale, è positiva. La rete di ricarica continua infatti a espandersi con ritmi molto sostenuti, seguendo l'evoluzione del mercato e consolidando il passaggio della mobilità elettrica da fenomeno emergente a componente strutturale del sistema dei trasporti.

Alla fine del 2025 nel mondo erano presenti oltre 7 milioni di punti di ricarica pubblici, con un incremento di quasi 1,8 milioni di unità in un solo anno. Si tratta di una crescita superiore al 33% rispetto al 2024, un tasso sostanzialmente allineato all'espansione del parco globale di veicoli elettrici leggeri. Il dato assume particolare rilevanza se osservato in prospettiva: soltanto cinque anni fa la disponibilità di infrastrutture pubbliche era una frazione di quella attuale e rappresentava uno dei principali fattori di incertezza per consumatori e operatori. La fotografia globale evidenzia inoltre un progressivo miglioramento qualitativo della rete. Non cresce soltanto il numero delle colonnine, ma aumenta anche la loro potenza media. Nel corso del 2025 la quota di punti di ricarica fast e ultra-fast è aumentata più rapidamente rispetto alle infrastrutture tradizionali, portando la potenza media disponibile a livello mondiale vicino ai 50 kW per punto di ricarica, contro poco più di 40 kW dell'anno precedente. Parallelamente, la capacità pubblica disponibile per ciascun veicolo elettrico ha raggiunto 4,5 kW, in aumento rispetto ai 4 kW del 2024. L'altra faccia della medaglia riguarda però la ricarica privata, che continua a rappresentare il vero pilastro dell'ecosistema elettrico. L'IEA rileva che nel 2025 fossero presenti oltre 43 milioni di punti di ricarica privati per veicoli leggeri, a supporto di uno stock circolante di circa 76 milioni di veicoli elettrici. Un terzo di queste installazioni si trova in Cina, un altro terzo in Europa e circa un sesto negli Stati Uniti. La possibilità di ricaricare a casa rimane infatti la soluzione preferita dagli utenti grazie ai costi inferiori e alla maggiore comodità operativa.

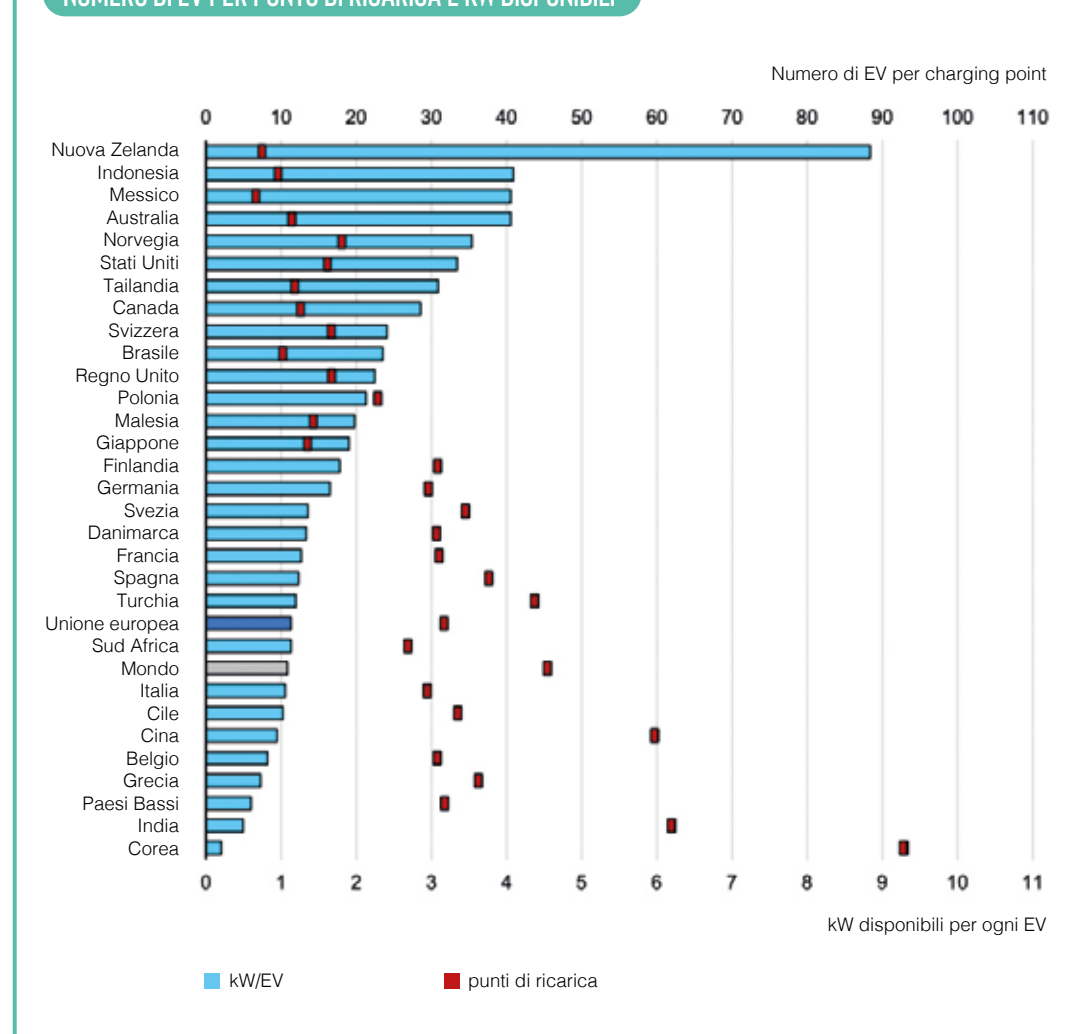
Questo elemento contribuisce a spiegare perché il dibattito sulla densità delle infrastrutture pubbliche debba essere interpretato in modo diverso da mercato a mercato. La disponibilità di ricarica domestica varia sensibilmente in funzione delle caratteristiche abitative. In Norvegia circa il 90% dei proprietari di veicoli elettrici dispone di ricarica domestica, mentre in Cina, dove prevalgono gli appartamenti rispetto alle abitazioni unifamiliari, solo circa la metà degli utenti può contare su una colonnina privata.

Cina, Europa e Stati Uniti: tre modelli diversi di sviluppo

Se esiste un protagonista assoluto nella corsa globale alle infrastrutture di ricarica, questo

è senza dubbio la Cina. Alla fine del 2025 il Paese rappresentava oltre il 65% dell'intera rete pubblica mondiale. Nel corso dell'anno il numero di punti di ricarica è passato da circa 3,4 milioni a oltre 4,7 milioni di unità, contribuendo da solo a più del 75% della crescita registrata a livello globale. L'espansione cinese non riguarda soltanto i volumi. Particolarmente significativa è la crescita delle infrastrutture ad alta potenza. Le colonnine fast e ultra-fast sono aumentate del 40% in un solo anno, raggiungendo circa 2,2 milioni di unità. Grazie a questi investimenti la capacità pubblica disponibile è arrivata a quasi 6 kW per veicolo elettrico, ben al di sopra della media mondiale. Il governo di Pechino ha inoltre annunciato un ulteriore piano di sviluppo

NUMERO DI EV PER PUNTO DI RICARICA E KW DISPONIBILI



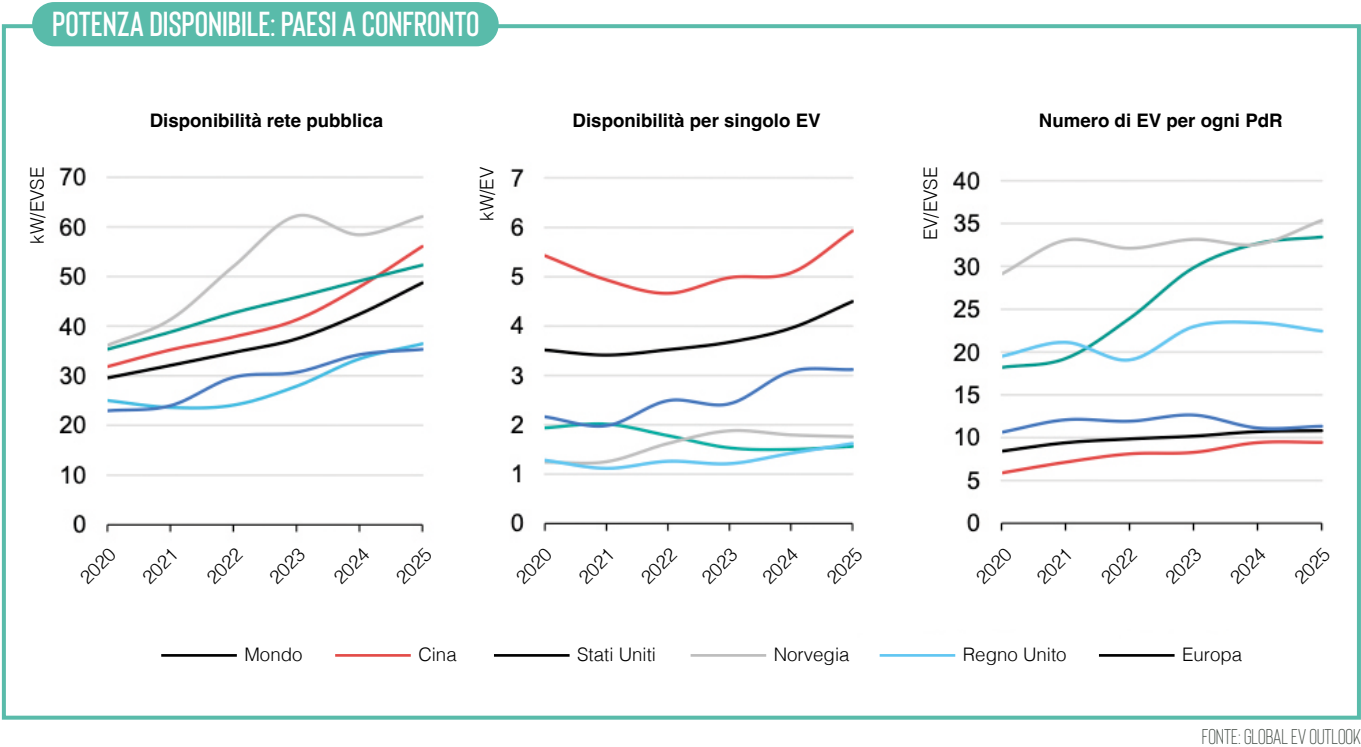
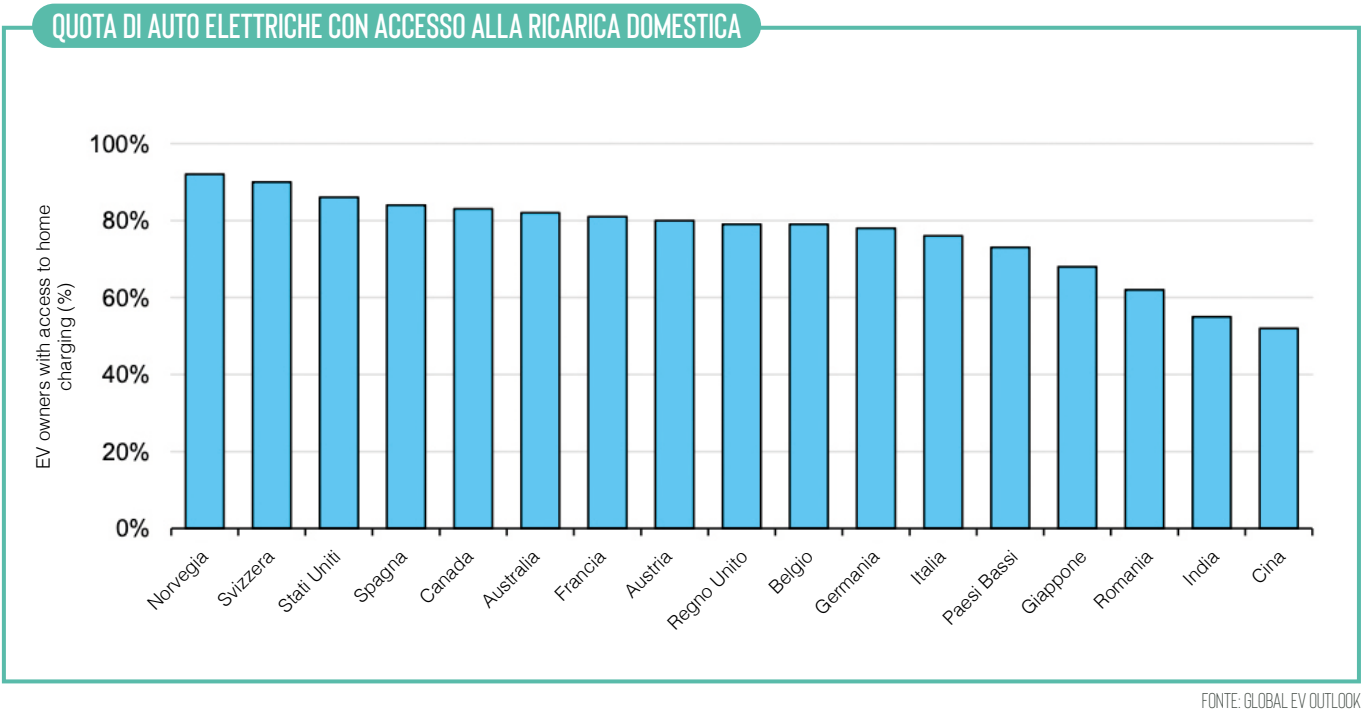
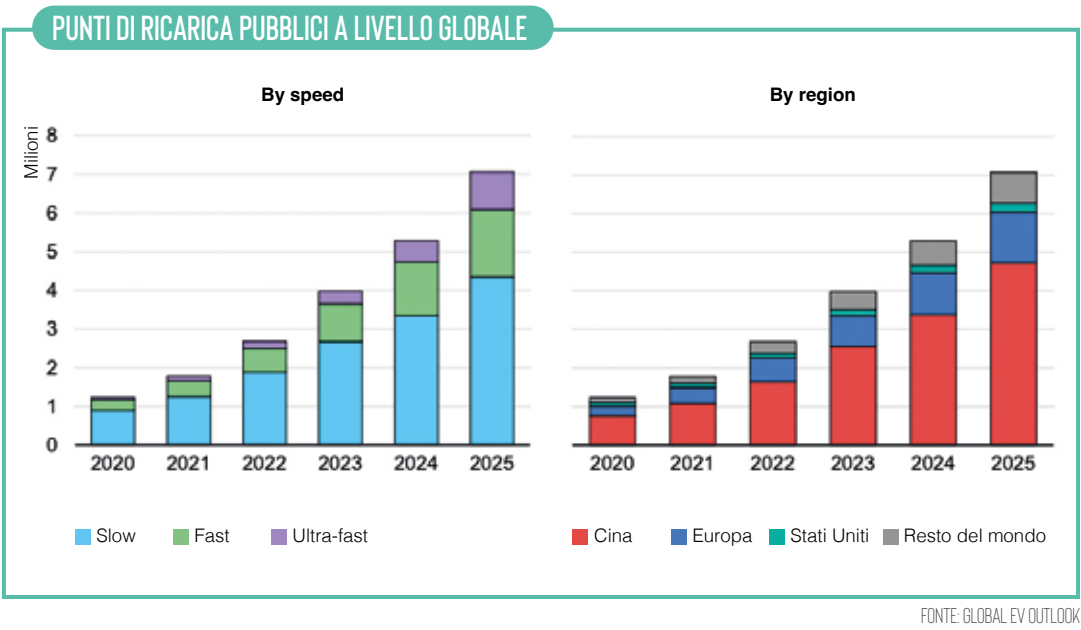
FONTE: GLOBAL EV OUTLOOK

che punta ad ampliare la rete nazionale di oltre il 60% entro il 2027 rispetto ai livelli del 2025. L'Europa continua invece a distinguersi per una crescita più distribuita territorialmente e sostenuta da un impianto normativo particolarmente articolato. Nel 2025 il numero di punti di ricarica pubblici è aumentato di circa il 20%, con alcuni Paesi dell'Unione Europea che hanno registrato incrementi superiori al 50%. Danimarca, Estonia, Lettonia, Lituania e Romania sono stati i mercati più dinamici, beneficiando anche di programmi comunitari dedicati allo sviluppo infrastrutturale. Tra i principali mercati europei, i Paesi Bassi mantengono la leadership con circa 210 mila punti di ricarica pubblici, seguiti da Germania e Francia rispettivamente con 196 mila e 185 mila unità. Il Regno Unito ha superato quota 116 mila punti, grazie a una crescita superiore al 30% nell'ultimo anno. Nel complesso, l'Unione Europea presenta un rapporto di circa undici veicoli elettrici per ogni punto di ricarica pubblico, sostanzialmente in linea con la media globale.

Diversa la situazione negli Stati Uniti. Pur avendo registrato nel 2025 il numero più elevato di nuove installazioni della propria storia, il Paese continua a mostrare una rete relativamente meno capillare rispetto alle dimensioni del proprio parco circolante elettrico. Gli Stati Uniti rappresentano infatti circa il 10% dello stock mondiale di veicoli elettrici leggeri ma soltanto il 3% delle infrastrutture pubbliche globali. Alla fine del 2025 erano presenti circa 230 mila punti di ricarica pubblici, di cui quasi 70 mila fast o ultra-fast. Il dato più significativo riguarda il rapporto tra veicoli e infrastrutture. Negli Stati Uniti si contano circa 33 veicoli elettrici per ogni punto di ricarica pubblico, un valore nettamente superiore sia alla media globale sia a quello europeo e cinese. Questa situazione è in parte compensata dalla maggiore diffusione della ricarica domestica, ma evidenzia anche un modello di sviluppo differente, basato meno sulla rete pubblica e più sulle installazioni private.

Il Tco rafforza la competitività dell'elettrico

Al di fuori dei grandi mercati tradizionali, il quadro internazionale mostra una crescente vitalità. In America Latina il Brasile ha registrato un incremento vicino al 35% delle infrastrutture pubbliche nel corso del 2025. Tuttavia la crescita del parco elettrico è stata ancora più rapida, superiore all'80%, determinando un peggioramento del rapporto tra veicoli e punti di ricarica. Anche Cile e Messico stanno accelerando gli investimenti, sostenuti da nuove misure normative e programmi di sviluppo dedicati. In Asia emergente si osservano dinamiche altrettanto interessanti. L'India ha raggiunto circa 88mila punti di ricarica pubblici, sostenuta da programmi governativi che prevedono investimenti dedicati alle infrastrutture fast. In Malesia il numero di colonnine veloci è cresciuto di oltre il 70% in un solo anno, mentre Thailandia e Indonesia stanno costruendo reti sempre più estese per accompagnare la crescita delle vendite di veicoli elettrici. Tra i casi più interessanti figura la Corea del Sud, che presenta il più elevato livello di capacità pubblica disponibile per veicolo elettrico tra tutti i Paesi analizzati dall'IEA. Con oltre 9 kW per veicolo e poco più di due veicoli per punto di ricarica, il sistema coreano rappresenta oggi uno dei benchmark più avanzati a livello mondiale.



L'evoluzione della rete non riguarda soltanto la quantità di infrastrutture ma anche la velocità di ricarica. Le stazioni ultra-fast stanno diventando una componente sempre più importante degli investimenti. Secondo l'IEA, una ricarica di 15 minuti effettuata a 150 kW può garantire circa 180 chilometri di autonomia aggiuntiva. Gli operatori stanno già investendo in tecnologie ancora più avanzate, con potenze che superano i 250 kW e, nei casi più innovativi, raggiungono addirittura il megawatt.

L'espansione delle infrastrutture ha infine un impatto diretto sul Total Cost of Ownership dei veicoli elettrici. Sebbene il costo di acquisto rimanga in molti mercati superiore a quello delle vetture tradizionali, i vantaggi operativi continuano a rappresentare un elemento determinante. L'analisi IEA evidenzia come un veicolo elettrico a batteria, ricaricato prevalentemente a casa, possa generare risparmi annuali compresi tra circa 550 e 1.000 dollari rispetto a un equivalente modello a combustione interna.



Elettificazione delle flotte: l'approccio software di chargecloud

CON LA DIFFUSIONE DEI VEICOLI ELETTRICI NELLE FLOTTE AZIENDALI CRESCE L'ESIGENZA DI SOLUZIONI IN GRADO DI COORDINARE INFRASTRUTTURE, FATTURAZIONE E SISTEMI IT. CHARGECLLOUD PROPONE UN APPROCCIO BASATO SU UNA GESTIONE CENTRALIZZATA DELL'INTERO ECOSISTEMA DI RICARICA

L'elettificazione delle flotte aziendali richiede un'infrastruttura di ricarica in grado di adattarsi a esigenze operative differenti e di integrarsi con i processi aziendali esistenti. Oltre all'installazione dei punti di ricarica, diventa infatti determinante la presenza di una soluzione software capace di gestire in modo centralizzato utenti, dispositivi, dati e flussi amministrativi. In questo ambito si inserisce l'offerta di chargecloud, azienda specializzata nello sviluppo di software per la gestione delle infrastrutture di ricarica. La soluzione chargecloud OS è progettata per supportare le imprese nella gestione dell'intero ecosistema di ricarica, dalla configurazione dei punti di ricarica fino alle attività di monitoraggio, fatturazione e integrazione con i sistemi aziendali. Uno degli aspetti centrali riguarda la capacità di gestire scenari di ricarica differenti attraverso un unico ecosistema. Le flotte possono infatti comprendere veicoli che si ricaricano presso la sede aziendale, auto assegnate ai dipendenti con ricarica domestica e mezzi che utilizzano occasionalmente l'infrastruttura pubblica. Il sistema consente di amministrare questi contesti differenziando utenti, autorizzazioni, tariffe e centri di costo senza ricorrere a strumenti separati. Un altro elemento rilevante è l'integrazione con l'infrastruttura IT aziendale. La soluzione può dialogare con sistemi ERP, software per la

gestione delle flotte e applicativi HR, consentendo di automatizzare processi amministrativi e ridurre le attività manuali. Tra le funzionalità disponibili rientra anche la gestione dei rimborsi relativi alla ricarica domestica delle auto aziendali, con registrazione delle sessioni e produzione della documentazione necessaria ai fini amministrativi. Particolare attenzione è dedicata anche all'interoperabilità. chargecloud OS è indipendente dall'hardware e supporta dispositivi di produttori differenti attraverso il protocollo OCPP, consentendo alle aziende di scegliere liberamente le stazioni di ricarica e di ampliare l'infrastruttura senza vincoli nei confronti di un singolo costruttore. Il supporto allo standard OCPI permette inoltre l'integrazione con i servizi di roaming della ricarica pubblica. La soluzione è progettata per accompagnare la crescita delle flotte e delle infrastrutture. Può gestire organizzazioni articolate su più sedi, differenti livelli di autorizzazione e un numero crescente di punti di ricarica, mantenendo un'unica base dati e strumenti centralizzati di amministrazione. A supporto della scalabilità sono disponibili anche funzionalità di gestione dinamica del carico, che distribuiscono la potenza disponibile tra i veicoli collegati in funzione della capacità della rete e delle priorità operative, contribuendo a ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura senza richiedere necessariamente un incremento della potenza impegnata. Una

rete di ricarica propria per la flotta aziendale non è un'impresa impossibile, a condizione che vengano prese in anticipo le decisioni giuste. La tecnologia necessaria esiste ed è matura. L'elemento decisivo, però, è scegliere per la realizzazione un partner affermato e affidabile, che non conosca solo l'hardware, ma padroneggi l'intera profondità operativa del tema: dall'avvio, all'assistenza durante il funzionamento, fino alla fatturazione a prova di revisione. È proprio qui che entra in gioco chargecloud: un fornitore europeo di software per l'e-mobility che, con il suo Sistema Operativo, offre una soluzione centrale per la creazione, la gestione e la scalabilità dei modelli di business per la ricarica dei veicoli elettrici. Dal 2016, chargecloud consente alle aziende di gestire, fatturare e implementare in modo efficiente le infrastrutture di ricarica. Con chargecloud OS, le imprese possono non solo costruire una base tecnologica solida per la propria infrastruttura di ricarica, ma anche svilupparla in modo flessibile man mano che crescono esigenze operative e dimensioni della flotta. chargecloud OS completa questa base con servizi come roaming, portali business e app per i driver. Grazie a un'architettura indipendente dall'hardware e a un ampio ecosistema di partner, le aziende possono integrare sistemi esistenti, ampliare i propri servizi e far crescere la propria infrastruttura di ricarica in modo efficiente, flessibile e scalabile.

VUOI ESPORRE?
INQUADRA IL QR
PER RICHIEDERE
UN PREVENTIVO



KEY

THE ENERGY TRANSITION EXPO: APPUNTAMENTO AL 2027

LA MANIFESTAZIONE DI IEG SULLA TRANSIZIONE ENERGETICA TORNA DAL 10 AL 12 MARZO DELL'ANNO PROSSIMO ALLA FIERA DI RIMINI CON UNA NUOVA EDIZIONE CHE PORTA LA MOBILITÀ ELETTRICA AL CENTRO DEL NUOVO ECOSISTEMA ENERGETICO

Nel nuovo sistema energetico, parlare di mobilità elettrica non significa fare riferimento solo a veicoli e infrastrutture di ricarica, ma sempre più spesso all'integrazione con le fonti rinnovabili, ai sistemi di accumulo, alle reti intelligenti e alla loro flessibilità e a nuovi modelli, con una visione sempre più ampia, che fa leva sulla sinergia e sulla collaborazione tra tutti gli attori della filiera per realizzare la transizione energetica.

L'attenzione è oggi all'interoperabilità della rete di ricarica, ma anche alla sostenibilità economica dei modelli di business. Tutti temi che richiedono una visione sistemica e un confronto costante tra industria, istituzioni e operatori dell'energia.

Visione trasversale sul sistema energetico

A proporre, fra i primi, una chiave di lettura trasversale del sistema energetico di domani è stata KEY - The Energy Transition Expo, la manifestazione di Italian Exhibition Group di riferimento in Europa e nel bacino del Mediterraneo sulla transizione energetica, la cui prossima edizione è in programma

alla Fiera di Rimini dal 10 al 12 marzo 2027. KEY prevede di tornare il prossimo anno con un'ambizione sempre più internazionale e un progetto espositivo che preannuncia diverse novità in termini di distribuzione degli spazi, ma anche di soluzioni, tecnologie e categorie rappresentate. In sole quattro edizioni autonome, la manifestazione ha registrato una crescita esponenziale passando da una sola ala del quartiere fieristico riminese a quasi tutti i padiglioni occupati nel 2026 e distinguendosi per la completezza della sua offerta espositiva e di contenuti che l'ha resa unica nel panorama espositivo degli altri eventi europei sull'energia. KEY è capace di riunire in un unico contesto tutti i settori coinvolti nella trasformazione del sistema energetico, dando spazio e visibilità alle energie rinnovabili (solare ed eolico), all'efficienza energetica, allo storage, all'idrogeno, alla mobilità elettrica e alle città sostenibili. L'evento rappresenta un ecosistema che rispecchia perfettamente il dinamismo di un mercato in grande fermento, dove tecnologie e competenze si incontrano per favorire l'innovazione, lo sviluppo di nuove opportunità di business e la crescita industriale. Questo approccio consente a chi partecipa alla manifestazione di confrontarsi non soltanto con il proprio mercato di riferi-

mento, ma con tutti gli altri stakeholder di una transizione che è sempre più integrata.

Risultati in continua crescita

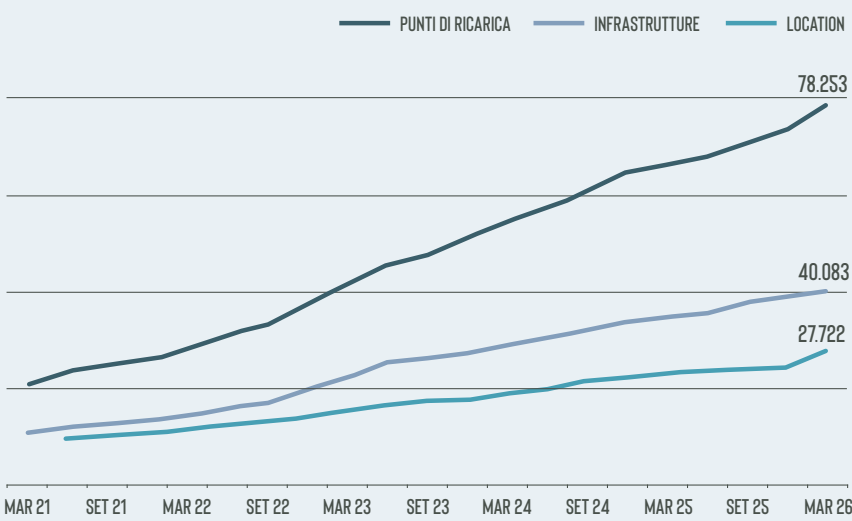
I numeri dell'ultima edizione hanno confermato la solidità del percorso di crescita di KEY, che ha registrato nel 2026 un aumento del 10% delle presenze complessive e del 9% di quelle internazionali, superando i 1.000 espositori, di cui 320 provenienti dall'estero. Sono stati circa 520 gli hosted buyer e le delegazioni provenienti da 59 Paesi, mentre oltre 160 convegni e momenti di approfondimento hanno animato i tre giorni di manifestazione, affrontando temi centrali per il futuro energetico come l'efficienza al servizio della decarbonizzazione, l'accumulo dell'energia, la digitalizzazione delle reti, l'uso dell'Intelligenza Artificiale per ottimizzare le reti elettriche, prevedere la produzione da fonti rinnovabili e gestire i flussi energetici in tempo reale, e la finanza. KEY 2026 ha messo in dialogo ingegneri, sviluppatori di tecnologie, investitori e istituzioni con l'obiettivo di rendere bancabili i progetti e accelerarne la realizzazione, riducendone il rischio. Inoltre, ha favorito il confronto con Associazioni e industrie, che sempre di più vedono nell'aumento della flessibilità della rete e nell'adozione di regole certe una necessità per incentivare gli investimenti e rimanere competitivi sui mercati globali. Tutti risultati che hanno riaffermato il ruolo di KEY non solo di semplice evento espositivo, ma di piattaforma globale di relazioni. Un luogo in cui la convergenza tra energia e mobilità è destinata ad assumere una funzione sempre più strategica.

Installazioni e vendite

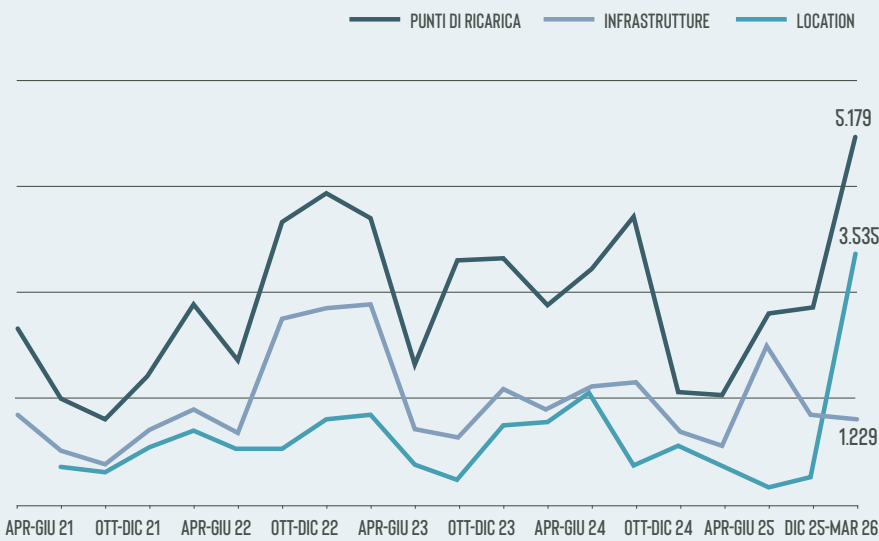
UN AGGIORNAMENTO MENSILE SULL'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO ELETTRICHE E SULLE STAZIONI DI RICARICA PUBBLICHE ATTIVATE IN ITALIA

Charging point in Italia

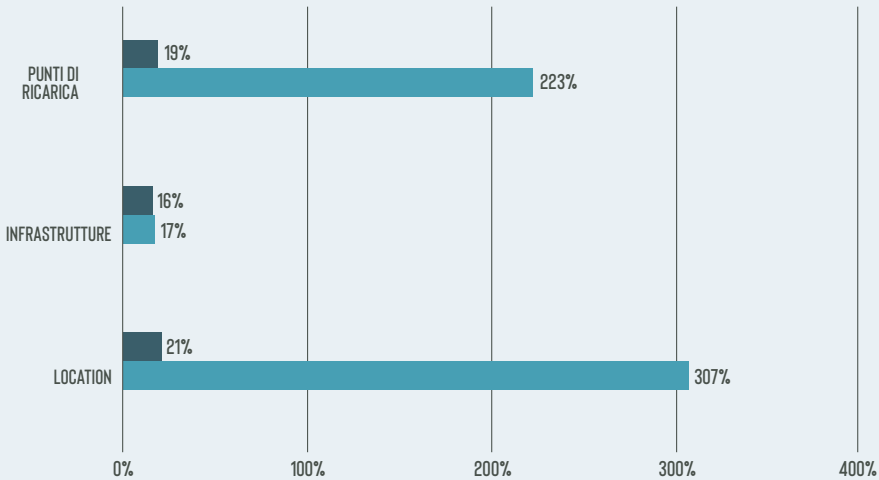
EV-CHARGER: NUMERO INSTALLAZIONI CUMULATE



EV-CHARGER: INSTALLAZIONI TRIMESTRALI



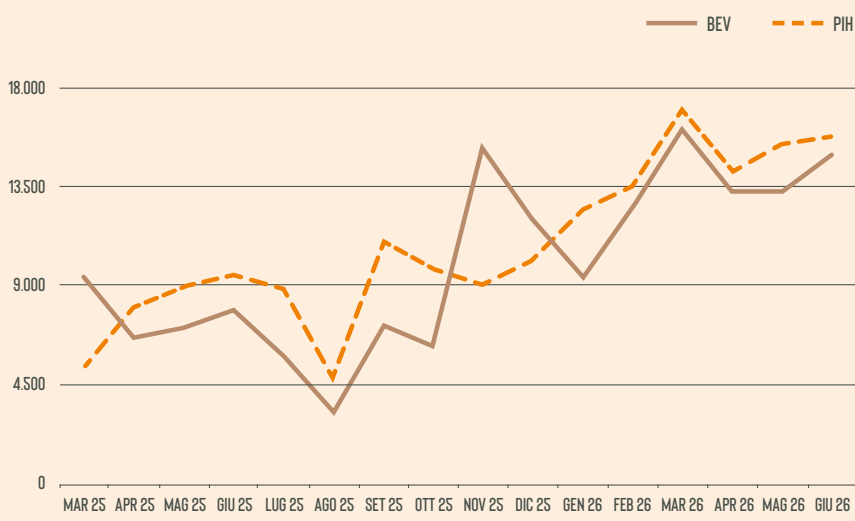
EV-CHARGER: TREND NUOVE INSTALLAZIONI - CONFRONTO ULTIMO TRIMESTRE E ANNO MOBILE



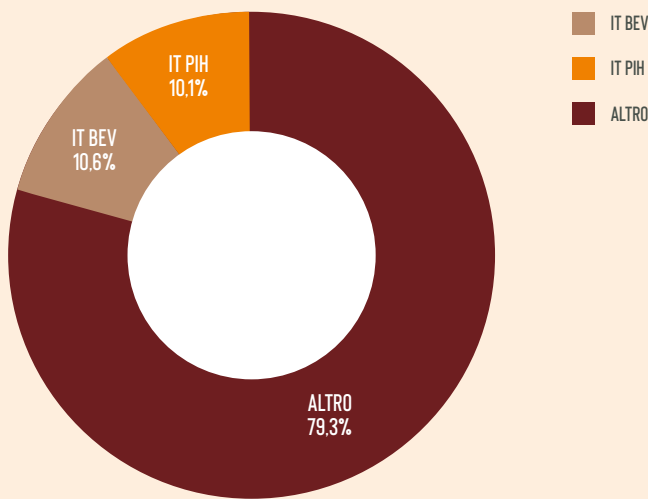
FONTE: MOTUSE

Immatricolazioni auto in Italia giugno 2026

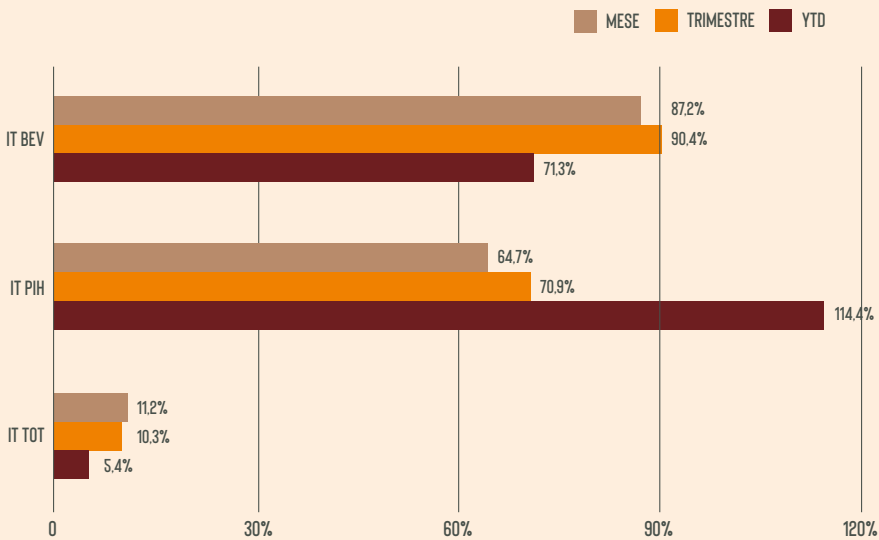
AUTO ELETTRICHE E IBRIDE - ANDAMENTO VENDITE ITALIA (UNITÀ)



AUTO: QUOTE % PER SEGMENTI SU IMMATRICOLAZIONI



TREND IMMATRICOLAZIONI SU ANNO PRECEDENTE



FONTE: UNRAE

*Il dato relativo alle location è stato aggiornato utilizzando una nuova metodologia di raccolta

EVbee

Energy Beyond Charging

www.evbee.com

AD Multi Form



Massima potenza. Minimo ingombro. La nuova EVbee DC 125.

Progettata per offrire il miglior equilibrio tra prestazioni, compattezza e gestione intelligente dell'energia, è la soluzione ideale per la ricarica rapida in tutti i contesti dove lo spazio è una risorsa preziosa.

1. Massimo rapporto potenza/dimensioni della categoria
2. 125 kW di ricarica rapida in corrente continua
3. Gestione dinamica della potenza con due moduli da 62,5 kW
4. Display LED da 21" con interfaccia intuitiva
5. Integrazione con impianti fotovoltaici e sistemi di accumulo



DRIVING
THE ENERGY
TRANSITION

27

KEY

THE
ENERGY
TRANSITION
EXPO

10 → 12
MARCH
2027

RIMINI
EXPO
CENTRE
ITALY

GET A
QUOTE



key-expo.com
#climatefriends

Organized by

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**
Providing the future

In collaboration with



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

ITA[®]
ITALIAN TRADE AGENCY



Simultaneously with



**ITALIA
SOLARE**
Il fotovoltaico è di tutti



**Forum
Tech**