

11/06/2026

# **Contributo degli stakeholder: implementazione dell'AFIR e trasparenza dei prezzi di ricarica dei veicoli elettrici**

di Adiconsum Nazionale

**ADICONSUM**  
Associazione Difesa Consumatori APS  
*dal 1987*

Contributo per conto di FIER Sustainable Mobility, che sta attualmente conducendo uno studio di ricerca per la Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo (TRAN) e per Transport & Environment sulla tariffazione della ricarica pubblica dei veicoli elettrici.



Lo studio supporta l'attuale supervisione parlamentare del Regolamento sulle Infrastrutture per i Combustibili Alternativi (AFIR) e si concentra in particolare sulla trasparenza dei prezzi, sulla comparabilità e sull'esperienza utente nella ricarica pubblica. Un obiettivo chiave è comprendere come i prezzi di ricarica siano percepiti e percepiti dagli automobilisti nella pratica, e dove possano esistere lacune nell'attuazione a livello nazionale o locale.

Apprezziamo molto la profonda competenza e la prospettiva incentrata sul consumatore che portate su questo argomento.

Vi siamo grati per il vostro contributo e per l'impegno che i vostri colleghi stanno dedicando alla preparazione dei dati, all'analisi e alle posizioni politiche.

Saremo lieti di condividere con voi i risultati dello studio una volta ultimato il lavoro, poiché concordiamo sul fatto che questa prospettiva europea più ampia possa essere preziosa per l'analisi e la promozione in corso.

In particolare, saremmo lieti di ricevere qualsiasi contributo desideriate condividere sui seguenti argomenti:

**- Informazioni sui prezzi prima della sessione:**

In base alla tua esperienza, come possono gli autisti ottenere una stima realistica e affidabile del prezzo totale di ricarica prima di iniziare una sessione?

**- Confronto prezzi:**

Cosa aiuta o ostacola i conducenti nel confrontare i prezzi di ricarica tra operatori, sedi o metodi di pagamento?

**- Costi nascosti e abbonamenti:**

Ci sono esempi di tariffe poco chiare, addebiti imprevisti o situazioni in cui gli automobilisti si sentono spinti ad abbonarsi per accedere a prezzi ragionevoli?

**- Lacune nell'attuazione:**

Dal punto di vista dell'utente, dove vedi delle lacune tra le intenzioni dell'AFIR e il modo in cui funziona nella pratica la tariffazione pubblica a livello nazionale o locale?

Gentile FIER Sustainable Mobility,

Vi ringraziamo per averci contattato a nome di FIER Sustainable Mobility in merito allo studio di ricerca per la Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo e per Transport & Environment sul pricing delle ricariche pubbliche per veicoli elettrici. Come Adiconsum, associazione nazionale dei consumatori legalmente riconosciuta in Italia e membro anche del BEUC, da più di 10 anni svolgiamo il nostro lavoro ponendo forte attenzione allo sviluppo della sostenibilità integrale in tutti gli ambiti consumeristici e quindi curando con attenzione anche la mobilità sostenibile soprattutto quella elettrica. Negli ultimi tempi poniamo molto l'attenzione sulla trasparenza dei prezzi di ricarica delle auto elettriche, sulla comparabilità tra auto termiche ed elettriche e sull'esperienza utente nella ricarica pubblica nell'ambito del Regolamento sulle Infrastrutture per i Combustibili Alternativi (AFIR). Da più di un anno abbiamo deciso di monitorare attivamente questo settore realizzando il nostro "Osservatorio prezzi delle tariffe di ricarica della mobilità elettrica" (al momento unico in Italia), lanciato a dicembre 2024 in collaborazione con TariffEV (App di comparazione prezzi fra MPS). Questo strumento ci permette di fornire confronti mensili delle tariffe delle ricariche applicate dai principali 20 operatori italiani e internazionali (CPO e MPS), con l'obiettivo di aumentare la trasparenza del mercato, supportare scelte informate dei consumatori e promuovere tariffe più eque.

Di seguito condividiamo le nostre evidenze sui temi da voi indicati, basata sui dati del nostro Osservatorio (da dicembre 2024 a dicembre 2025), sui feedback dei consumatori italiani e sui riscontri diretti visto che il nostro staff guida da 10 anni elettrico.

### **Informazioni sul prezzo pre-sessione**

Per gli utenti italiani capire il prezzo di ricarica praticato da una colonnina, prima di arrivarci, non è affatto facile come non è facile capire chi pratica il prezzo più basso alla medesima colonnina. Dalla nostra osservazione i conducenti possono effettuare stime affidabili del costo totale che dovranno affrontare per ricaricare la propria auto, solo se hanno dimestichezza con le app dei numerosissimi e-Mobility Service Provider (EMSP) o, se vogliono risparmiare, consultando piattaforme come TariffEV, che aggregano dati in tempo reale e offrono comparazioni di più operatori. L'automobilista meno digitalizzato (in Italia oltre il 50% della popolazione non è digitalizzato) o che si affida ad uno o due EMPS pagherà con molta probabilità molto cara la ricarica mentre chi non utilizza App rischia di non riuscire a caricare (ancora troppe colonnine non permettono il pagamento con moneta elettronica) o pagare prezzi alti. Quanto descritto rende la ricarica alle colonnine pubbliche troppo differente dalle modalità di rifornimento con i carburanti tradizionali, creando, secondo noi, una forte barriera allo sviluppo della mobilità elettrica. Un tentativo per orientare meglio i consumatori e studiare il mercato è il nostro Osservatorio che supporta gli utenti pubblicando tabelle mensili con i prezzi più bassi, con i prezzi medi, per operatori, permettendo di anticipare i costi anche in base al tipo di ricarica (AC, DC o HPC).

Ad esempio, a dicembre 2025 i prezzi medi si sono attestati intorno a 0,63 €/kWh per AC (lenta/media), 0,75 €/kWh per DC (veloce) e 0,75 €/kWh per HPC (ultra-veloce). Tuttavia, l'affidabilità può variare: i prezzi molto dinamici (es. per fasce orarie o occupazione) non sempre sono aggiornati in tempo reale su tutte le app, generando discrepanze. Buone pratiche includono operatori come Tesla Supercharger, dove le anteprime nell'app sono precise e includono stime totali di sessione. Casi problematici si verificano nelle aree rurali o meno competitive, con prezzi che possono raggiungere 1,01 €/kWh in alcune zone.

### **Confronto dei prezzi**

Il nostro Osservatorio facilita notevolmente la comparazione pubblicando tabelle mensili chiare che confrontano le tariffe tra operatori, località e metodi di pagamento (es. vs. abbonamento). Questo permette di individuare risparmi significativi – ad esempio, tariffe come 0,25 €/kWh AC di EmobItaly o 0,39 €/kWh DC di Electra come le migliori nel 2025. Strumenti simili promuovono la concorrenza, con alcune app che mostrano differenze percentuali (fino al 30-40%) tra la tariffa propria del CPO e alternative più convenienti di EMSP rivali alla stessa colonnina. Una differenza sostanziale, non paragonabile a 1-2 centesimi come nel carburante tradizionale: ad esempio, sulle colonnine Free To X in autostrada, si passa da 0,61 €/kWh con EMSP alternativi a 0,79 €/kWh con l'app proprietaria o pagamento con carta di credito – ben 18 centesimi di differenza, che su una ricarica media di 60 kWh equivalgono a 10,80 € in più, un impatto non trascurabile per turisti o automobilisti italiani.

Gli ostacoli principali sono la frammentazione del mercato (oltre 20 CPO principali in Italia), ci sono troppi operatori di ricarica diversi, i dati non sono standardizzati e ognuno ha il suo modo di farti pagare: c'è chi ti fa pagare solo i kWh, chi aggiunge una quota fissa a ogni sessione, chi somma anche il tempo di ricarica, per questo è complicato capire qual è davvero la migliore opzione in modo semplice e intuitiva per il consumatore. Inoltre, ad esempio, nelle aree urbane come Milano/Roma ci sono più scelte, ma nelle zone rurali o nel Sud Italia le opzioni sono limitate, sebbene l'AFIR incoraggi informazioni standardizzate.

Un consiglio che il nostro Osservatorio rivolge ai consumatori: verificare sempre, stando davanti alla colonnina, tramite app specializzate per trovare la tariffa EMSP più bassa, riducendo i costi del 20-30%. Per migliorare ciò, una soluzione specifica per l'Italia ma anche in tutta Europa potrebbe essere obbligare ogni colonnina a visualizzare sul monitor o tramite QR CODE (che rimanda ad un sito di ente europeo o statle), oltre alla tariffa proprietaria del CPO, anche le migliori 3-5 tariffe di operatori alternativi, favorendo una trasparenza immediata e un confronto reale sul posto.

### **Commissioni nascoste e abbonamenti**

Dai report degli utenti e dal nostro monitoraggio, le commissioni poco chiare o inattese riguardano meno "costi nascosti" e più strutture tariffarie opache. Ad esempio, alcuni operatori applicano penali per sosta post-ricarica (idle fees o occupancy fees) o sovrapprezzi orari non chiaramente indicati in anticipo, con conti finali superiori del 10-20% rispetto alle stime.



Il Codice della Strada già vieta e multa l'occupazione degli stalli delle colonnine se non si è in fase di ricarica, quindi le penali post ricarica sono un maggior guadagno per gli EMPS non giustificato. Gli abbonamenti risultano spesso necessari per prezzi "ragionevoli": le tariffe ad-hoc possono essere del 20-40% più alte rispetto a quelle con abbonamento, spingendo i conducenti – soprattutto gli utenti frequenti – verso piani mensili (es. 5-10 €/mese per kWh scontati).

Tuttavia, gli abbonamenti stanno diventando sempre meno disponibili e spesso non convenienti rispetto al "Pay for Use" o alle tante offerte proposte (come se fosse montepremi del supermercato), rendendo il sistema complesso e meno accessibile per utenti occasionali o utenti con poca dimestichezza di app o sistemi digitali.

Esempi includono CPO in cui i non abbonati pagano premium, creando una sensazione di costrizione in un contesto di prezzi base elevati (es. 0,89 €/kWh AC ad-hoc vs. 0,50 €/kWh con abbonamento).

Buone pratiche: ci sono operatori trasparenti, che minimizzano queste differenze e elencano chiaramente tutti i componenti.

In generale, ciò genera percezione di iniquità, specialmente per utenti occasionali senza ricarica domestica, dove i costi pubblici sono 2-3 volte superiori a quelli casalinghi (0,22-0,30 €/kWh in Italia).

Per quanto riguarda specificamente le penali per occupazione post-ricarica (idle fees), queste dovrebbero essere normate da regole europee per essere praticate da tutti gli operatori e in tutta Europa, senza alcuna distinzione. Se si decide, ad esempio, che per le colonnine AC non c'è addebito per occupazione nella sosta notturna (alcuni operatori fanno dalle 23:00 alle ore 7:00) anche se la ricarica è terminata, questa regola deve valere uniformemente per tutti, altrimenti si crea un caos normativo che rende difficile viaggiare in sicurezza e conoscere le regole del posto, spesso poco chiare o variabili.

Regole omogenee a livello UE per tutti i cittadini europei sono essenziali per evitare confusione, discriminazioni e barriere alla mobilità transfrontaliera, in linea con lo spirito dell'AFIR che promuove trasparenza e non discriminazione. Su tale tematica anche le norme del Codice della Strada, applicate negli stati membri, dovrebbero essere armonizzate con l'applicazione delle penali per occupazione post-ricarica praticate dagli EMPS

### **Lacune di implementazione**

Dal punto di vista utente, le principali lacune nell'implementazione dell'AFIR in Italia riguardano lo scollamento tra i prezzi all'ingrosso dell'energia (PUN medio 0,109-0,115 €/kWh nel 2025, in calo del 15-19% annuo) e le tariffe pubbliche persistentemente elevate, che non si sono ridotte in proporzione.

Ciò indica problemi strutturali, come oneri di rete più alti per i CPO in Italia rispetto a Francia o Germania, limitando accessibilità e adozione EV. A livello locale, la distribuzione disomogenea delle infrastrutture lascia aree rurali senza opzioni ad-hoc o display, contraddicendo gli obiettivi AFIR di accesso user-friendly.

Casi problematici: i prezzi restano complessivamente "troppo alti" (medie annue 2025: AC 0,62 €/kWh, DC 0,73 €/kWh, HPC 0,75 €/kWh), con scarsa concorrenza nelle regioni meno servite. Da una nostra analisi, se vogliamo veramente cambiare le abitudini degli italiani e incidere sull'adozione della mobilità elettrica, dobbiamo mirare a tariffe pubbliche che costino realmente meno dei carburanti tradizionali, quindi non superiori a 0,60-0,65 €/kWh.

**Tutte le problematiche evidenziate derivano dalla pessima scelta originaria di ritenere il mercato della ricarica elettrica in pubblico un libero mercato non regolamentato. La vendita dell'energia elettrica in tutta Europa è un SERVIZIO UNIVERSALE DI PUBBLICA UTILITA' e per tale motivo regolamentato da un'Autorità (in Italia ARERA), a tutela delle imprese e dei consumatori ma l'elettricità venduta per ricaricare l'auto, incomprensibilmente, fa eccezione e ogni EMPS fa ciò che vuole. Tutto ciò crea moltissime problematiche perché anche la fornitura dell'energia alle colonnine è legata alla rete elettrica e quindi sottoposte alle regole dell'Autorità che quindi si impone su installazione, uso della rete e costi specifici ma non può intervenire sulla vendita della ricarica.**

Le stazioni di rifornimento dei carburanti tradizionali sono ritenute SERVIZI DI PUBBLICA UTILITA' e regolamentate, la vendita dell'energia elettrica SERVIZIO UNIVERSALE è regolamentato mentre la ricarica delle colonnine è libero mercato come la vendita del profumo. Occorre intervenire **ai sensi della Direttiva 2014/94/UE e del D.Lgs. 257/2016**, che impongono lo sviluppo del servizio di ricarica in regime di libera concorrenza: proprio per questo la determinazione dei prezzi finali non è soggetta alla regolazione tariffaria dell'Autorità (ARERA). **È qui che nascono tutte le principali problematiche evidenziate.** Sarebbe necessario modificare queste norme ormai datate – o quantomeno introdurre deroghe mirate alla libera concorrenza – al fine di tutelare il carattere di servizio di pubblica utilità della ricarica pubblica, in linea con l'evoluzione della mobilità elettrica e con le sue future funzioni di supporto alla rete (V2G, V2H, V2L).

Inoltre, devono esserci regole europee omogenee per tutti perché, per esempio, in Italia vengono costruite e collegate colonnine AC e DC che poi vengono attivate anche con 1 o 2 anni di ritardo. Questo crea duplici problemi all'utente perché riduce i parcheggi disponibili e gli utenti elettrici non possono beneficiare di quelle ricariche.

Chiediamo che siano stabiliti tempi di installazione e attivazione uguali per tutti e soprattutto di velocizzare l'attivazione per rendere quel l'installazione è fruibile nell'immediato ciò darebbe anche un'elevata percezione di affidabilità della rete, possibilità di ricarica su suolo pubblico e una fiducia al consumatore per acquistare un veicolo BEV invece che continuare con un'auto termica.

Inoltre, l'esperienza utente deve essere semplificata: basterebbe copiare il modello Tesla Supercharger, con zero problemi, funzionamento prossimo al 100%, tariffe chiare e utilizzo semplice senza pari.

## Versione Italiana

Per tutte le colonnine (AC, DC e HPC), si dovrebbe rendere obbligatorio un sistema tra l'altro già esistente (autocharge o plug&charge) dove l'utente deve registrarsi a poche app (magari se fosse solo una per nazionale o a livello europeo), inserire il cavo per avviare la ricarica, eliminando decine di app o carte complicate, simulando al meglio l'esperienza alla stazione di servizio.

A livello nazionale, il nostro Osservatorio colma alcune lacune promuovendo consapevolezza, ma serve una più piena applicazione dell'AFIR per informazioni tariffarie standardizzate alle stazioni.

Un'ulteriore soluzione europea potrebbe essere una piattaforma App/Web ufficiale gestita dall'UE, dove ogni CPO e EMSP è obbligato a caricare i prezzi in real time tramite API; ciò permetterebbe di inquadrare un QR Code su ogni colonnina per accedere immediatamente a tutti i prezzi, simile a TariffEV ma su scala europea e obbligatoria.

Speriamo che questo contributo sia utile per il vostro studio.

Per maggiori dettagli, inclusi il riepilogo completo 2025 dell'Osservatorio, è possibile visitare il nostro sito <https://adiconsum.it/riepilogo-del-2025-sullosservatorio-prezzi-delle-tariffe-di-ricarica-della-mobilita-elettrica-di-adiconsum-e-tariffev/> o la sezione dedicata dove sono presenti tutte le tabelle di ogni mese <https://adiconsum.it/iniziative/osservatorio-prezzi-delle-tariffe-di-ricarica-della-mobilita-elettrica/>.

Il contributo è stato effettuato da:

Gianluca Vergari - Adiconsum

Mauro Vergari - Adiconsum

Dear FIER Sustainable Mobility

thank you for contacting us in the framework of the research study for the European Parliament's Committee on Transport and Tourism (TRAN) and for Transport & Environment on the pricing of public charging for electric vehicles.

As Adiconsum, a nationally recognized consumer association in Italy and also a member of BEUC, for over 10 years we have carried out our work with strong attention to the development of comprehensive sustainability in all consumer areas, and therefore we pay careful attention to sustainable mobility, especially electric mobility. In recent times, we have placed great emphasis on the transparency of electric car charging prices, the comparability between thermal and electric vehicles, and the user experience in public charging within the framework of the Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR).

For over a year, we have decided to actively monitor this sector by creating our “Observatory on Prices of Electric Mobility Charging Tariffs” (currently the only one in Italy), launched in December 2024 in collaboration with TariffEV (a price comparison app among Mobility Service Providers - MSPs).

This tool allows us to provide monthly comparisons of the charging tariffs applied by the main 20 Italian and international operators (CPOs and MSPs), with the aim of increasing market transparency, supporting informed consumer choices, and promoting fairer tariffs.

Below we share our evidence on the topics you indicated, based on data from our Observatory (from December 2024 to December 2025), on feedback from Italian consumers, and on direct experiences, as our staff has been driving electric vehicles for 10 years.

### **Pre-session price information**

For Italian users, understanding the charging price applied by a charging station before arriving is not easy at all, nor is it easy to determine who offers the lowest price at the same station. From our observation, drivers can make reliable estimates of the total cost they will face to charge their car only if they are familiar with the apps of the numerous e-Mobility Service Providers (EMSPs) or, if they want to save money, by consulting platforms like TariffEV, which aggregate real-time data and offer comparisons among multiple operators.

The less digitally savvy motorist (in Italy, over 50% of the population is not digitized) or one who relies on just one or two EMSPs will very likely pay a high price for charging, while those who do not use apps risk not being able to charge at all (still too many stations do not allow payment with electronic money) or paying high prices. What is described makes public charging too different from traditional fuel refueling methods, creating, in our opinion, a strong barrier to the development of electric mobility.

An attempt to better guide consumers and study the market is our Observatory, which supports



users by publishing monthly tables with the lowest prices, average prices by operator, allowing cost anticipation also based on the type of charging (AC, DC, or HPC).

For example, in December 2025, average prices stood around 0.63 €/kWh for AC (slow/medium), 0.75 €/kWh for DC (fast), and 0.75 €/kWh for HPC (ultra-fast). However, reliability can vary: highly dynamic prices (e.g., by time slots or occupancy) are not always updated in real time on all apps, generating discrepancies. Good practices include operators like Tesla Supercharger, where app previews are accurate and include total session estimates. Problematic cases occur in rural or less competitive areas, with prices reaching up to 1.01 €/kWh in some zones.

### **Price comparison**

Our Observatory greatly facilitates comparison by publishing clear monthly tables that compare tariffs among operators, locations, and payment methods (e.g., ad-hoc vs. subscription). This allows identifying significant savings—for example, tariffs such as 0.25 €/kWh AC from EmobItaly or 0.39 €/kWh DC from Electra as the best in 2025. Similar tools promote competition, with some apps showing percentage differences (up to 30-40%) between the CPO's own tariff and more convenient alternatives from rival EMSPs at the same station. A substantial difference, incomparable to 1-2 cents as in traditional fuel: for example, on Free To X highway stations, you go from 0.61 €/kWh with alternative EMSPs to 0.79 €/kWh with the proprietary app or credit card payment—18 cents difference, which on an average 60 kWh charge equates to an extra 10.80 €, a non-negligible impact for tourists or Italian drivers.

The main obstacles are market fragmentation (over 20 main CPOs in Italy), too many different charging operators, non-standardized data, and each having its own payment method: some charge only per kWh, some add a fixed session fee, some also include charging time, making it complicated to understand the truly best option in a simple and intuitive way for the consumer. Moreover, in urban areas like Milan/Rome there are more choices, but in rural areas or southern Italy options are limited, although AFIR encourages standardized information.

A piece of advice our Observatory gives to consumers: always check, while standing at the station, using specialized apps to find the lowest EMSP tariff, reducing costs by 20-30%. To improve this, a specific solution for Italy but also across Europe could be to require every station to display on the monitor or via QR code (linking to a European or national authority site), in addition to the CPO's own tariff, also the best 3-5 tariffs from alternative operators, fostering immediate transparency and real on-site comparison.

### **Hidden fees and subscriptions**

From user reports and our monitoring, unclear or unexpected fees concern less "hidden costs" and more opaque tariff structures. For example, some operators apply penalties for post-charging parking (idle fees or occupancy fees) or hourly surcharges not clearly indicated in advance, with final bills 10-20% higher than estimates.

## English Version

The Highway Code already prohibits and fines occupation of charging bays if not in charging phase, so post-charging penalties are an unjustified extra profit for EMSPs. Subscriptions are often necessary for "reasonable" prices: ad-hoc tariffs can be 20-40% higher than those with subscription, pushing drivers—especially frequent users—toward monthly plans (e.g., 5-10 €/month for discounted kWh).

However, subscriptions are becoming less available and often less convenient compared to "Pay for Use" or the many offers proposed (like supermarket prize draws), making the system complex and less accessible for occasional users or those with little familiarity with apps or digital systems.

Examples include CPOs where non-subscribers pay a premium, creating a sense of coercion in a context of high base prices (e.g., 0.89 €/kWh AC ad-hoc vs. 0.50 €/kWh with subscription).

Good practices: there are transparent operators that minimize these differences and clearly list all components.

In general, this generates a perception of unfairness, especially for occasional users without home charging, where public costs are 2-3 times higher than home ones (0.22-0.30 €/kWh in Italy).

Regarding specifically post-charging occupancy penalties (idle fees), these should be regulated by European rules to be applied by all operators across Europe, without distinction. If, for example, it is decided that for AC stations there is no occupancy charge during nighttime parking (some operators apply from 23:00 to 07:00) even if charging is finished, this rule must apply uniformly to all; otherwise, a regulatory chaos is created that makes safe travel difficult and knowledge of local rules unclear or variable.

Homogeneous EU-wide rules for all European citizens are essential to avoid confusion, discrimination, and barriers to cross-border mobility, in line with the spirit of AFIR promoting transparency and non-discrimination. On this topic, the Highway Code rules applied in member states should also be harmonized with the application of post-charging occupancy penalties practiced by EMSPs.

### Implementation gaps

From the user perspective, the main gaps in AFIR implementation in Italy concern the disconnect between wholesale energy prices (PUN average 0.109-0.115 €/kWh in 2025, down 15-19% annually) and persistently high public tariffs, which have not decreased proportionally. This indicates structural problems, such as higher grid charges for CPOs in Italy compared to France or Germany, limiting accessibility and EV adoption. At the local level, uneven infrastructure distribution leaves rural areas without ad-hoc options or displays, contradicting AFIR's user-friendly access objectives.

Problematic cases: prices remain overall "too high" (2025 annual averages: AC 0.62 €/kWh, DC 0.73 €/kWh, HPC 0.75 €/kWh), with poor competition in less served regions.

## English Version

From our analysis, if we truly want to change Italians' habits and impact electric mobility adoption, we must aim for public tariffs that actually cost less than traditional fuels, therefore not exceeding 0.60-0.65 €/kWh.

All the highlighted issues stem from the poor initial choice to consider the public electric charging market as an unregulated free market. The sale of electricity throughout Europe is a UNIVERSAL PUBLIC UTILITY SERVICE and therefore regulated by an Authority (in Italy ARERA), to protect businesses and consumers, but electricity sold for car charging inexplicably makes an exception, and every EMSP does what it wants. This creates many problems because the supply of energy to stations is tied to the electricity grid and therefore subject to Authority rules on installation, grid use, and specific costs, but it cannot intervene on charging sales. Traditional fuel stations are considered PUBLIC UTILITY SERVICES and regulated, electricity sale is a UNIVERSAL SERVICE and regulated, while station charging is a free market like perfume sales. It is necessary to intervene pursuant to Directive 2014/94/EU and Legislative Decree 257/2016, which impose the development of charging services under free competition: precisely for this reason, the determination of final prices is not subject to tariff regulation by the Authority (ARERA). This is where all the main problems highlighted arise. It would be necessary to amend these now outdated rules—or at least introduce targeted derogations to free competition—in order to protect the public utility nature of public charging, in line with the evolution of electric mobility and its future grid support functions (V2G, V2H, V2L).

Moreover, there must be homogeneous European rules for all because, for example, in Italy AC and DC stations are built and connected but then activated with 1 or 2 years delay. This creates dual problems for users because it reduces available parking and electric users cannot benefit from those charges.

We call for the establishment of equal installation and activation times for all and especially to speed up activation to make the installation immediately usable; this would also give a high perception of network reliability, possibility of public charging, and consumer confidence to purchase a BEV instead of continuing with a thermal car.

Furthermore, the user experience must be simplified: it would suffice to copy the Tesla model at Superchargers, with zero problems, near-100% functionality, clear tariffs, and simple use without equal.

For all stations (AC, DC, and HPC), a system that already exists (autocharge or plug&charge) should be made mandatory, where the user registers with few apps (perhaps just one nationally or at European level), plugs in the cable to start charging, eliminating dozens of complicated apps or cards, best simulating the service station experience.

At the national level, our Observatory fills some gaps by promoting awareness, but a fuller application of AFIR is needed for standardized tariff information at stations.

An additional European solution could be an official EU-managed App/Web platform where

every CPO and EMSP is required to upload prices in real time via API; this would allow scanning a QR code at every station to immediately access all prices, similar to TariffEV but on a European scale and mandatory.

We hope this contribution is useful for your study.

For more details, including the full 2025 Observatory summary, you can visit our website <https://adiconsum.it/riepilogo-del-2025-sullosservatorio-prezzi-delle-tariffe-di-ricarica-della-mobilita-elettrica-di-adiconsum-e-tariffev/> or the dedicated section where all monthly tables are available <https://adiconsum.it/iniziative/osservatorio-prezzi-delle-tariffe-di-ricarica-della-mobilita-elettrica/>.

The contribution was made by:  
Gianluca Vergari – Adiconsum  
Mauro Vergari – Adiconsum