

Autovia Padana e il "buco nero" delle colonnine sulla A21

A quasi due anni dalle sollecitazioni del dicembre 2023, la tratta autostradale Piacenza-Cremona-Brescia rimane completamente priva di infrastrutture di ricarica elettrica. Le 6 procedure competitive avviate da Autovia Padana non hanno prodotto risultati visibili: nessuna aggiudicazione pubblicata, nessun cantiere aperto, nessuna colonnina operativa. Mentre ASPI ha completato 100 stazioni con oltre 582 punti di ricarica attraverso Free To X, questo segmento dell'A21 rappresenta oggi uno dei principali vuoti nella rete autostradale italiana per la mobilità elettrica. La scelta della "sollecitazione" invece della gara diretta, unita a requisiti tecnico-economici stringenti, potrebbe aver scoraggiato gli operatori CPO dal partecipare.

Il concessionario: un'articolata catena di controllo nel Gruppo Gavio

Autovia Padana S.p.A. è una società di progetto costituita il 14 dicembre 2015 per partecipare alla gara MIT per la concessione della tratta centrale dell'A21. La convenzione di concessione, sottoscritta il 31 maggio 2017 e registrata dalla Corte dei Conti il 22 dicembre 2017, ([autoviapadana](#)) ha segnato il subentro ad Autostrade Centropadane S.p.A. a partire dal **1° marzo 2018**.

La concessione ha durata **25 anni** (scadenza febbraio 2043) e copre **88,6 km** dell'A21 Piacenza-Cremona-Brescia, ([Astm](#)) più la diramazione di circa 12 km per Fiorenzuola d'Arda ([Wikipedia](#)) e il nuovo raccordo Ospitaletto-Montichiari di 30 km inaugurato nel 2024. I **7 caselli gestiti** sono: Barriera Brescia Centro, Brescia Sud, Manerbio, Pontevico-Robecco, Cremona, Castelvetro, Caorso e Fiorenzuola d'Arda. ([Autorita-trasporti](#))

L'azionariato riflette l'operazione Ardian del 2017: **SATAP S.p.A. (50,9%)**, **Ardian Infrastructure Fund IV (49%)** e **Itinera S.p.A. (0,1%)**. ([Toplegal](#)) La direzione e coordinamento è esercitata da ASTM S.p.A., ([autoviapadana](#)) secondo operatore autostradale mondiale con circa 5.900 km di rete. La catena di controllo risale a Nuova Argo Finanziaria, controllata dalla famiglia Gavio (Aurelia) al 50,5% e da Ardian al 49,5%. ([Wikipedia](#))

L'A21 completa (Torino-Brescia, 238 km) è oggi suddivisa tra due soli concessionari: ([Telepass](#)) **ITP S.p.A.** (Consorzio SIS-SACYR) gestisce dal 1° dicembre 2024 i 149 km del tratto Torino-Piacenza, subentrata a SATAP dopo procedura di gara. ([Wikipedia](#)) Autovia Padana mantiene il segmento orientale verso Brescia.

Le sollecitazioni del 22 dicembre 2023: procedura insolita, requisiti stringenti

Il 22 dicembre 2023 Autovia Padana ha pubblicato **6 sollecitazioni** distinte per l'affidamento in subconcessione del servizio di ricarica veicoli elettrici, ([autoviapadana](#)) con scadenza per la presentazione delle domande fissata al **29 febbraio 2024**:

Codice	Area di servizio	Posizione
AP-A21-EL1	Nure Sud	km 166, dir. Piacenza
AP-A21-EL2	Nure Nord	km 166, dir. Brescia
AP-A21-EL3	Cremona Sud	km 191,5, dir. Brescia
AP-A21-EL4	Centro Servizi Cremona	km 194,5, dir. Piacenza
AP-A21-EL5	Ghedi Est	km 230,4, dir. Brescia
AP-A21-EL6	Ghedi Ovest	km 230,4, dir. Piacenza

La "**sollecitazione a presentare domanda di partecipazione**" si fonda sull'art. 11, comma 5-ter della L. 498/1992, che disciplina gli affidamenti di servizi nelle aree autostradali (Bosetti & Gatti) con una procedura competitiva sui generis. A differenza di un bando di gara ordinario ex D.Lgs. 36/2023, questa procedura **non vincola il concessionario** né all'espletamento della gara, né alla diramazione degli inviti, né all'aggiudicazione finale. Il documento stesso specifica che "il progetto tecnico-commerciale prevale sulle condizioni economiche".

I requisiti tecnici imposti erano particolarmente ambiziosi: **1,2 MW di potenza** disponibile per area (0,6 MW per CPO), punti di ricarica con potenza minima di **150 kW**, presenza obbligatoria di **2 CPO** per garantire neutralità tecnologica. I requisiti economici per partecipare richiedevano un fatturato generale di €1,5 milioni negli ultimi 3 anni e un fatturato specifico di €750.000, oltre al possesso già operativo di almeno **40 punti HPC >150 kW** oppure **70 punti >50 kW**. La durata della subconcessione era fissata in **10 anni**, con valore stimato di €750.000 per ciascun lotto. (autoviapadana)

Esito delle procedure: il silenzio che parla

Non risulta alcuna aggiudicazione pubblicata a quasi due anni dalla scadenza del termine per le domande. La sezione "Esiti di gara" del sito Autovia Padana non riporta alcun riferimento alle 6 procedure per le colonnine. La Carta dei Servizi 2025, aggiornata ad aprile, indica per tutte le aree di servizio "**Contratto Elettrico – Applicazione ART 130/2022: NO**". (Autovia Padana A21 +2)

Le verifiche effettuate sui principali database di infrastrutture di ricarica confermano l'assenza totale:

- **OpenChargeMap**: nessun risultato per le aree A21 Piacenza-Brescia
- **Chargemap e Nextcharge**: nessuna stazione registrata
- **Mappe Enel X Way, Be Charge, Plenitude**: nessuna presenza

Le cause probabili di questo stallo includono diversi fattori interconnessi. I **requisiti di qualificazione elevati** (40-70 punti HPC già operativi) escludevano molti operatori medio-piccoli. (autoviapadana) Il **traffico relativamente limitato** (circa 984 milioni veicoli-km/anno, con 4,4 milioni di transiti annui su Ghedi Ovest) rende il business case meno attraente rispetto ad arterie come A1 o A4. La **natura non vincolante** della sollecitazione potrebbe aver scoraggiato investimenti in progettazione da parte degli operatori. Infine, i **tempi di allaccio Enel** rappresentano un problema sistemico: secondo Motus-E, il 18% dei punti di ricarica italiani è in attesa di connessione. (Motus-E)

Il confronto impietoso con ASPI e Free To X

Il divario con Autostrade per l'Italia è macroscopico. ASPI ha adottato un **modello ibrido** in due fasi: prima ha creato **Free To X**, startup controllata che ha investito direttamente **75 milioni di euro** realizzando 100 stazioni HPC con 582 punti di ricarica entro l'estate 2023 (398 da 300 kW e 184 da 64 kW). Solo successivamente, dal 2023, ha avviato bandi competitivi per operatori terzi, (Autostrade per l'Italia) aggiudicando ad esempio 8 stazioni ad **Atlante** (Gruppo NHOA).

Indicatore	ASPI/Free To X	Autovia Padana
Stazioni attive	100+	0
Punti di ricarica	582+	0
Prima attivazione	Maggio 2021	N/D
Investimento diretto	75 mln €	0 (esternalizzato a CPO)
Interdistanza media	50 km	N/A
Tempi realizzazione	2 anni (2021-2023)	>2 anni senza risultati

La differenza strategica fondamentale è che **ASPI ha assunto direttamente il rischio imprenditoriale** attraverso una controllata, garantendo la copertura della rete indipendentemente dall'interesse dei terzi. Autovia Padana ha invece scelto di esternalizzare completamente investimenti e rischio ai CPO, trovandosi esposta al fallimento delle procedure quando il mercato non ha risposto.

Il quadro normativo: obblighi disattesi, ma sanzioni limitate

Il regime giuridico applicabile si articola su più livelli. La **Delibera ART 130/2022** impone ai concessionari autostradali requisiti specifici per le subconcessioni di ricarica: (Autorita-trasporti) potenza minima 100 kW per punto, almeno 2 CPO per area (Sicurauto) (con deroga a 1 nei primi 5 anni), (Quattroruote) servizio H24/365, durata affidamenti 5-12 anni. (HDmotori) (Sicurauto) Le sollecitazioni di Autovia Padana risultano formalmente conformi a questi requisiti.

L'art. 1, comma 697 della **Legge di Bilancio 2021** (L. 178/2020) aveva imposto ai concessionari di dotare le tratte di propria competenza di punti di ricarica ad alta potenza "entro 180 giorni", garantendo tempi di attesa comparabili ai rifornimenti tradizionali. (Autorita-trasporti) Questa scadenza, originariamente fissata a giugno 2021, è stata ampiamente disattesa da numerosi concessionari senza conseguenze evidenti.

Il **Regolamento AFIR** (UE 2023/1804), entrato in vigore ad aprile 2024, impone stazioni ≥150 kW ogni 60 km sulla rete TEN-T (Elettricopertutti) con potenza di uscita ≥400 kW entro fine 2025. (Regione Toscana) Tuttavia, **l'A21 non rientra nella rete TEN-T Core** (i corridoi principali che attraversano l'Italia sono Scandinavo-Mediterraneo, Mediterraneo e altri), il che potrebbe giustificare target meno stringenti. La tratta potrebbe però rientrare nella Comprehensive Network, con scadenze al 2050.

Autovia Padana ha dichiarato all'ART nel 2022 di aver predisposto il Piano di Diffusione dei Servizi di Ricarica ex art. 18 D.Lgs. 257/2016, (Autorita-trasporti) (Autorita-trasporti) specificando che le misure della delibera 130/2022

"troveranno applicazione nell'ambito del piano di diffusione". [Autorità-trasporti](#) [Autostrada SAV A5](#) Alcune subconcessioni delle aree di servizio, prorogate dal D.L. 121/2021, scadranno solo nel 2028, [Autostradealtoadriatico](#) offrendo margine temporale per i nuovi affidamenti.

Conclusione: un caso emblematico dei limiti del modello esternalizzato

La vicenda Autovia Padana illustra plasticamente i rischi di un approccio che delega interamente al mercato la realizzazione di infrastrutture strategiche. La scelta della "**sollecitazione**" **non vincolante**, combinata con requisiti di qualificazione elevati e un business case poco attraente, ha prodotto quello che appare un fallimento procedurale: **zero colonnine operative a novembre 2025**, nonostante sollecitazioni pubblicate quasi due anni prima.

Tre insight emergono da questa analisi:

1. **Il modello ASPI (investimento diretto + gare per terzi) si è dimostrato più efficace** del modello Autovia Padana (solo gare per terzi), almeno nella fase iniziale di sviluppo della rete.
2. **La clausola di non vincolatività delle sollecitazioni** può trasformarsi in un'arma a doppio taglio: protegge il concessionario ma disincentiva gli operatori dall'investire risorse in progettazione senza garanzie.
3. **L'assenza di sanzioni effettive** per il mancato rispetto degli obblighi di legge (scadenza 2021 della Legge di Bilancio) rimuove l'urgenza dall'agenda dei concessionari.

Per i possessori di veicoli elettrici che percorrono la A21 Piacenza-Brescia, la realtà resta invariata: **89 km senza alcun punto di ricarica**, [Autovia Padana A21](#) in un'Italia che conta ormai 70.272 punti pubblici ma solo 1.274 in autostrada. [Motus-E +2](#) L'A21 di Autovia Padana contribuisce allo 0% di questa statistica.