



alboautotrasporto

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

# Programma di sviluppo di aree di sosta e parcheggio sicure e protette (SSTPA) in Italia

Documento di indirizzo strategico



Dicembre 2022





**alboautotrasporto**

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

**RAM** S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

# **Programma di sviluppo di aree di sosta e parcheggio sicure e protette (SSTPA) in Italia**

## **Documento di indirizzo strategico**

**Dicembre 2022**

## **Gruppo di lavoro**

### *Indirizzo e coordinamento*

**Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano  
l'autotrasporto di cose per conto terzi**

Presidente Dott. Enrico Finocchi

Vicepresidente Dott.ssa Roberta De Santis

Dott. Vittorio Giorgi

### *Elaborazione del documento*

**Rete Autostrade Mediterranee Logistica Infrastrutture Trasporti S.p.A.**

*Società In House del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Prof. Dott. Francesco Benevolo

Dott. Matteo Arena

Ing. Alfredo Baldi

*Con la collaborazione del* **Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'Università degli  
Studi di Napoli Federico II** - referente scientifico Prof. Ing. Fulvio Simonelli



# SOMMARIO

<b>Abbreviazioni</b>	5
<b>Introduzione</b>	6
<b>1. Inquadramento del mercato del trasporto stradale merci in Italia</b>	9
<b>1.1 Analisi della domanda</b>	10
1.1.1 La panoramica europea	10
1.1.2 Il trasporto stradale merci in Italia	15
<b>1.2 L'analisi dell'offerta imprenditoriale</b>	19
<b>1.3 Criticità e fabbisogni per il trasporto stradale merci e le più recenti disposizioni legislative</b>	22
1.3.1 Breve disamina della struttura ed evoluzione del mercato	22
1.3.2 Le condizioni di lavoro e sociali del comparto	24
1.3.3 Gli aspetti legati alla sicurezza	27
1.3.4 Le recenti modifiche nella disciplina europea dell'autotrasporto	29
<b>2. Impianto pianificatorio e definitorio delle SSTPA in Europa ed in Italia</b>	33
<b>2.1 Caratterizzazione delle Safe and Secure Truck Parking Areas</b>	34
2.1.1 Genesi	35
2.1.2 Normativa di riferimento	38
2.1.3 Definizione, caratteristiche e standards	40
<b>2.2 La programmazione delle aree di parcheggio per i veicoli pesanti in Italia</b>	49
<b>3. I programmi di finanziamento europei e nazionali ed i progetti in corso</b>	53
<b>3.1 I programmi di finanziamento a livello europeo</b>	54
<b>3.2 I finanziamenti a livello nazionale</b>	57
<b>3.3 I progetti in corso in Italia</b>	59
3.3.1 Il Progetto PASS4CORE 1	59
3.3.2 Il Progetto PASS4CORE 2	61
3.3.3 I Progetti finanziati dal MIT DG trasporto stradale e per l'intermodalità	62
<b>4. Domanda e offerta attuale e futura di SSTPA in Italia</b>	65
<b>4.1 Lo studio europeo</b>	66
<b>4.2 L'analisi nazionale aggiornata</b>	69
4.2.1 Domanda di trasporto merci su strada	69
4.2.2 Offerta di sosta su strada attuale e progetti di SSTPA	77
4.2.3 Metodologia per la stima del fabbisogno di sosta	81
4.2.4 Stima del fabbisogno di sosta	84
<b>5. La definizione del programma nazionale per le SSTPA</b>	91
<b>5.1 Premesse</b>	92
<b>5.2 La Visione, gli Obiettivi e le Strategie del Programma</b>	94
<b>5.3 Le Azioni ed i risultati attesi del Programma</b>	97
<b>5.4 Il quadro sinottico del Programma</b>	103

<b>6. Le modalità di attuazione, monitoraggio e valutazione del Programma</b>	105
<b>6.1 L'attuazione del Programma</b>	106
<b>6.2 Gli strumenti per il monitoraggio in-itinere</b>	109
<b>6.3 Valutazione ex-post</b>	112
<b>7. Conclusioni</b>	113
Bibliografia e riferimenti	116
Elenco delle figure	118
Elenco delle tabelle	119
Annex	120

## Abbreviazioni

AISCAT	Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori
ANFIA	Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
CAGR	Tasso di crescita annuale composto
CCISS	Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale
CCTV	Closed-circuit television
CEF	Connecting Europe Facility
CINEA	European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency
COMITATO CENTRALE	Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi
DEF	Documento di economia e finanza
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport
EC	European Commission
eFTI	Electronic freight transport information
ESPORG	European Secure Parking Organisation
EU/UE	Unione Europea
HGV	Heavy Goods Vehicles
ICT	Information and Communication technologies
ISTAT	Istituto nazionale di statistica
ITS	Intelligent Transport System
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MLD	Miliardi
MLN	Milioni
NAP	National Access Point
NUTS	Nomenclatura delle unità territoriali statistiche
P.A.	Per annum
PNRR	Piano nazionale di ripresa e resilienza
PNSS	Piano nazionale per la sicurezza stradale
RAM	Rete Autostrade Mediterranee Logistica Infrastrutture Trasporti S.p.A.
SSL	Sistemi locali del lavoro
SSTPA	Safe and Secure Truck Parking Area
TAPA	Transported Asset Protection Association
TEN-T	Trans European Network - Transport
TONN-KM	Tonnellate-chilometri

## INTRODUZIONE

Il Programma per lo sviluppo delle Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPAs) in Italia rientra nel quadro dei compiti di indirizzo propositivo di governo e di direzione strategica che il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi (Comitato Centrale) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti svolge nel settore dell'autotrasporto merci, ai sensi della Legge 6 giugno 1974 n. 298 e della Legge di Stabilità che ne ha ampliato il raggio di azione.

In tale quadro, e sentite previamente le associazioni di categoria componenti il Comitato Centrale, è **emersa l'esigenza di pervenire alla definizione di un programma nazionale per lo sviluppo di aree di sosta per veicoli pesanti sicure e protette**, anche sulla base degli sviluppi e della rilevanza che tale tematica sta acquisendo a livello europeo e dell'iniziativa PASS4CORE che ha visto al 2022 il cofinanziamento di due progetti con beneficiari italiani a valere sul programma europeo CEF Transport, **al fine di realizzare uno studio strategico in materia, seguito dall'implementazione di strumenti operativi e di finanziamento per tali infrastrutture**.

Coerentemente a tale approccio, è stato siglato il **29.07.2021 un Protocollo d'Intesa** che regola la modalità di collaborazione tra il Comitato Centrale e **le società in house Rete Autostrade Mediterranee per la Logistica, le Infrastrutture e i Trasporti S.p.A. (RAM) e SOGESID S.p.A., ulteriormente disciplinato da singole Convenzioni**, rispettivamente per la fornitura di un supporto tecnico specialistico finalizzato alla definizione di un programma di sviluppo delle aree di sosta e parcheggio sicure e protette (SSTPA) con RAM S.p.A. e per la definizione dei requisiti di partecipazione, delle procedure tecnico/economiche e dei requisiti funzionali e tecnici progettuali per l'avvio di un bando nazionale per le SSTPA in Italia con SOGESID S.p.A.

L'interesse per la tematica deriva sostanzialmente da due osservazioni elementari sul sistema trasportistico europeo e nazionale. La prima riguarda **la rilevanza ed il peso in termini di quota modale del trasporto merci su strada**, che, fermi restando gli orientamenti generali sia a livello europeo che nazionale finalizzati alla diversione modale, ancora oggi rappresenta il principale vettore negli scambi intra-europei e nazionali nel settore cargo, con una quota modale dei trasporti terrestri che supera il 74% in tutta l'Unione Europea, quota che peraltro risulta ancora più pronunciata a livello nazionale.

La seconda osservazione riguarda **i trend in atto nel comparto**, attraversato dai paradigmi dell'efficientamento, della limitata attrattività anche occupazionale del settore, delle scarse condizioni di vita e professionali generalizzate degli autisti, del miglioramento delle performances ambientali, della persistente questione della sicurezza del personale e dei carichi e della digitalizzazione e delle possibili soluzioni a tali dinamiche, al fine poter realizzare e sviluppare infrastrutture e servizi in grado di rispondere orizzontalmente ai fabbisogni descritti, in tempi brevi ed in maniera efficace.

I presupposti sopra menzionati spiegano l'oggetto del presente documento, vale a dire la definizione di uno **studio di indirizzo strategico per lo sviluppo delle SSTPA a livello nazionale**, fornendo da un lato un quadro di contesto e conoscitivo sulla tematica e sui fenomeni sottostanti, e dall'altro lato ad individuare le strategie e le linee di azione specifiche per contribuire ad incrementare la dotazione di tale tipologia di infrastrutture a servizio del trasporto merci. **Infrastrutture individuate in primis a livello europeo quale componente decisiva finalizzata sia all'incremento della sicurezza nell'ambito trasporto stradale merci, che al miglioramento delle condizioni di lavoro degli addetti all'autotrasporto nonché all'efficientamento della catena logistica nel suo complesso.**



Come rappresentato nello schema logico di cui sopra, lo studio dapprima fornisce una fotografia di contesto sullo stato dell'arte e sull'andamento del traffico stradale merci in Italia, anche in chiave comparativa rispetto al quadro europeo, analizzando altresì la struttura del mercato e quindi le caratteristiche principali dell'offerta dei servizi di trasporto stradale. Vengono quindi individuate le principali criticità ed i fabbisogni che caratterizzano il settore e che spiegano la necessità di promuovere delle aree di parcheggio basate su standard armonizzati a livello europeo, letti anche alla luce della più recente normativa europea in materia di tempi di guida e di riposo nell'autotrasporto.

Successivamente l'analisi si concentra nella definizione, nell'evoluzione normativa e nella caratterizzazione degli standard delle SSTPAs, solo recentemente disciplinate legislativamente con Regolamento Delegato (UE) 2022/1012, e nell'individuazione delle iniziative e misure di carattere programmatico che sono state intraprese sulla tematica a livello nazionale.

Al fine di fornire un quadro anche sulle opportunità di finanziamento per la realizzazione di SSTPA, vengono individuate le principali caratteristiche dei programmi finanziari a ciò dedicati a livello europeo e nazionale, focalizzando l'attenzione sulla descrizione qualitativa delle iniziative attualmente in corso per l'implementazione delle aree di sosta secondo gli standard europei in Italia. Tale capitolo fornisce gli input necessari all'analisi sviluppata con componenti modellistiche sull'offerta e la domanda nazionale di SSTPA, sia nello scenario attuale che prospettico al 2027, anno di conclusione preventivato del Programma nazionale in questione in vista della definizione, attualmente in discussione, dei requisiti europei TEN-T per le SSTPA lungo la rete stradale core al 2030. Le analisi sviluppate permettono di individuare, anche attraverso la rappresentazione di mappe tematiche, le aree territoriali nazionali in cui sia allo stato attuale che in prospettiva permane un deficit di SSTPA e di domanda non soddisfatta, e che quindi dovrebbero essere tendenzialmente oggetto di premialità nell'ipotesi di bando pubblico finanziato dal Comitato Centrale per lo sviluppo di tali infrastrutture.

Sulla base di tali premesse ed analisi, lo studio si conclude con la definizione vera e propria della visione, degli obiettivi, delle strategie e delle linee di azione del Programma del Comitato Centrale finalizzato a sviluppare in Italia le Safe and Secure Truck Parking Areas, con la contestuale individuazione di linee di indirizzo per l'elaborazione dei requisiti amministrativi, tecnici e finanziari del bando nazionale e l'adozione di strumenti ed indicatori di monitoraggio in-itinere e di valutazione ex-post del Programma.



1

# Inquadramento del mercato del trasporto stradale merci in Italia



# 1. Inquadramento del mercato del trasporto stradale merci in Italia

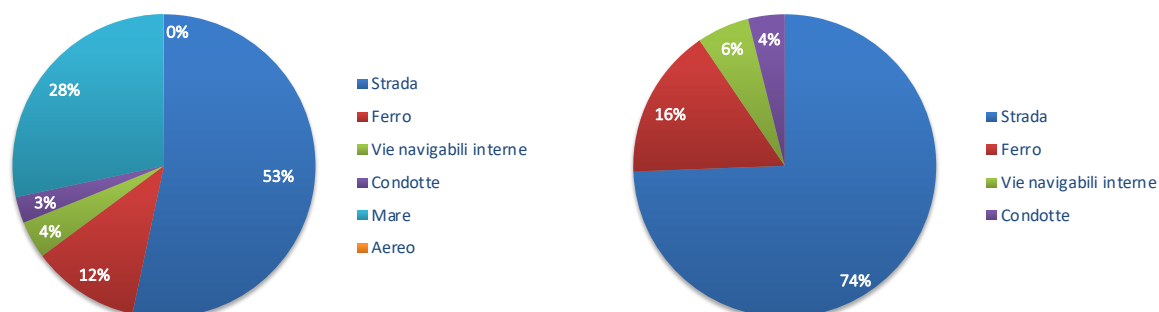
## 1.1 Analisi della domanda

### 1.1.1 La panoramica europea

L'analisi della domanda di trasporto merci nell'Unione Europea a 27 (esclusa UK) riporta come dato incontrovertibile che la movimentazione di beni nel vecchio continente avviene prevalentemente su strada.

Il ruolo del settore dell'autotrasporto nel generale mercato del trasporto merci è comprovato dagli ultimi dati disponibili Eurostat relativi allo split modale unionale: nel 2020 infatti il trasporto stradale merci conta per **1.745,0 miliardi tonnellate-km, il 53,3% del totale** (era il 52% nel 2019, il dato viene calcolato considerando anche la modalità aerea e marittima ma solo nelle componenti del trasporto domestico ed intra-EU 27) ed addirittura il **74,4% del totale (era il 73,1% nel 2019) dei trasporti terrestri europei**, entrambi i dati vedono una crescita della quota modale stradale di oltre l'1% rispetto alla annualità precedente.

Figura 1 - Modal split trasporto merci EU 27, 2020, tonn-km in % (a sinistra) e focus modal split trasporto merci terrestre EU 27, 2020 tonn-km in % (a destra)



Fonte: Eurostat 2022, grafico a sinistra: dati per mare ed aereo comprensivi solo del traffico domestico ed intra EU 27; traffico stradale comprensivo solo di vettori con mezzi registrati nell'Unione Europea con mezzi di portata >3,5 tonn; grafico a destra traffico stradale comprensivo solo di vettori con mezzi registrati nell'Unione Europea con mezzi di portata >3,5 tonn

Se dunque la prevalenza del settore stradale era prevedibile, sorprende l'allargamento delle quote di mercato in relazione all'adozioni di politiche di sostenibilità che privilegiano l'uso della modalità ferroviaria o marittima.

Analizzando anche l'evoluzione storica delle performances delle diverse modalità di trasporto nell'Unione Europea a 27, si nota che, il trasporto stradale, nonostante abbia avuto tassi di crescita inferiori al trasporto marittimo ed aereo, ha mantenuto negli anni un andamento crescente con una variazione del **+7,7% delle tonnellate-km nell'arco temporale 2006-2019**, a fronte di un andamento altalenante del trasporto su ferro che solo nel 2018 raggiunge i livelli del 2006 per poi scendere nuovamente di 2,5 punti percentuali. **Nel 2020, anno della pandemia da Covid-19, il trasporto merci su strada ha dimostrato grande solidità calando appena del 1,1%, molto di meno rispetto a tutte le altre modalità di trasporto merci.**



Tabella 1 - Andamento 2006-2020 modalità di trasporto merci EU 27, Mld tonn-km

	Strada	Ferro	Vie navigabili interne	Condotte	Mare	Aereo	Totale
2006	1638,8	416,2	138,4	125,8	843,0	1,9	3164
2007	1697,6	430,7	145,4	118,2	842,9	2,0	3237
2008	1676,5	421,7	146,9	114,8	841,1	1,9	3203
2009	1515,3	344,4	132,6	111,6	769,8	1,8	2875
2010	1558,3	375,0	155,4	111,0	834,1	1,8	3036
2011	1541,6	401,1	141,8	108,3	850,1	1,9	3045
2012	1481,7	385,2	149,8	105,0	838,4	1,8	2962
2013	1516,4	384,3	152,6	102,1	851,0	1,8	3008
2014	1527,4	388,7	150,7	101,1	875,1	2,1	3045
2015	1562,0	395,9	147,4	104,1	863,6	2,1	3075
2016	1619,7	405,3	147,2	104,7	901,1	2,4	3180
2017	1707,3	408,6	147,2	104,0	916,3	2,2	3286
2018	1707,5	416,6	131,8	104,1	977,9	2,2	3340
2019	1764,2	406,4	139,7	101,0	978,8	2,3	3392
2020	1745,0	377,3	131,7	91,7	924,3	2,1	3272
Var% 2019-2006	7,7%	-2,4%	1,0%	-19,7%	16,1%	21,7%	7,2%
Var% 2020-2019	-1,1%	-7,5%	-5,7%	-9,2%	-5,6%	-11,2%	-3,6%
Var% 2020-2006	6,5%	-9,4%	-4,8%	-27,1%	9,6%	9,3%	3,4%

Fonte: Eurostat 2022, dati per mare ed aereo comprensivi solo del traffico domestico ed intra EU 27; traffico stradale comprensivo solo di vettori con mezzi registrati nell'Unione Europea con mezzi di portata >3,5 tonn

Nell'arco dell'ultimo decennio, la crescita leggera ma costante del trasporto stradale ha fatto sì che il riparto modale lato merci nell'Unione Europea non subisse ampie variazioni, con il trasporto su gomma che ha mantenuto un "market share" sempre superiore al 50%, nonostante le importanti iniziative messe in campo in primis a livello europeo e formalizzate nel Libro Bianco dei Trasporti del 2011<sup>1</sup> in termini di riequilibrio modale.

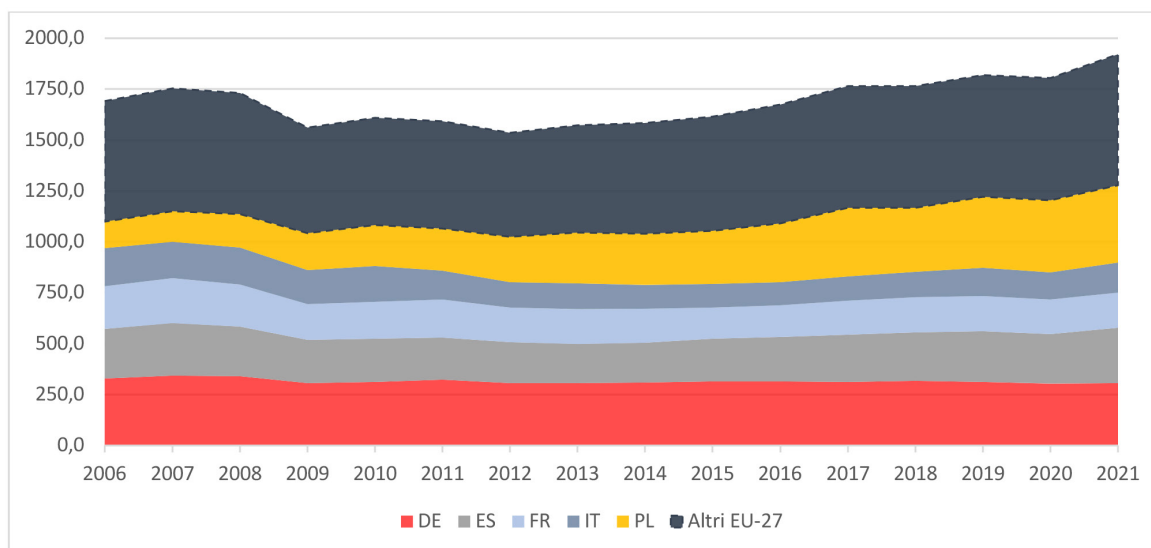
Il dettaglio di caratterizzazione del trasporto stradale merci europeo ci permette di avere già una panoramica del 2021, anno per il quale, soprattutto in ambito di trasporti, le conseguenze della pandemia sono quasi del tutto superate. Dall'analisi del cargo stradale merci in conto proprio e in conto terzi, (che rispettivamente contavano, dato 2021, per il 10,3% e l'89,7 % delle movimentazioni stradali), emerge come **Germania, Francia, Spagna, Polonia e Italia siano i 5 maggiori paesi dell'Unione Europea in termini di tonnellate-km movimentate con una quota di mercato del 66,5% del trasporto stradale europeo**, valore superiore a quello registrato nel 2006 (64,9%), ma sostanzialmente stabile negli ultimi 4 anni (66,3% nel 2018).

Nel periodo 2006-2021, tra i principali mercati maturi dell'autotrasporto solo la Spagna riesce ad incrementare le tonnellate-km, mentre Germania, ma soprattutto Francia e Italia registrano un crollo, probabilmente causato anche da un tessuto industriale fortemente colpito dalle crisi del 2009 e del 2011-2012.

<sup>1</sup> Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, COM (2011) 144 def. del 28/3/2011

Inversamente, la Polonia è diventato nell'ultimo decennio un player fondamentale nel trasporto stradale europeo, registrando dato 2021 su dato 2006 addirittura un +196%; infine gli altri paesi europei registrano un +10,4% delle tonnellate-km trasportate nell'arco temporale considerato, trainati in particolare dalla crescita dei paesi dell'Est Europa.

Figura 2 - Andamento 2006-2021 trasporto stradale merci calibrato per paese EU 27, Mld tonn-km



Fonte: Eurostat 2022, Trasporto stradale calibrato per territorialità, inclusivo del cabotaggio e cross-trade nei singoli paesi, veicoli con portata >3,5 tonn

Altro dato fondamentale per analizzare il mercato europeo del trasporto stradale merci, riguarda l'articolazione tra trasporto nazionale ed internazionale, in questo caso misurato per ciascun paese sulla base delle tonnellate-km percorse dai mezzi registrati nei rispettivi paesi dell'EU 27.

A livello EU 27<sup>2</sup> il traffico domestico degli Stati Membri nel 2021 conta il 61,3% del trasporto stradale in tonnellate-km (stabile rispetto alle annualità precedenti), con andamento crescente (+7,9%), ma non paragonabile alle performance del **trasporto internazionale, che è cresciuto del 25,9% nello stesso arco temporale, raggiungendo una quota di mercato del 38,7% su trasporto stradale merci totale**. In ogni caso, nel 2021, rispetto al dato 2020 si riscontra una netta ripresa di entrambi i segmenti: +7,9% nazionale e +6,9% internazionale.

A livello Stato Membro, dato 2021, la Germania con una quota del 23,1% (24,5% nel 2019) è il Paese che pesa di più sulla componente del traffico nazionale dell'UE, seguono Spagna e Francia rispettivamente al 15,5% e al 13,8%; mentre la Polonia si conferma al primo posto per traffico internazionale con una quota del 33,0%, seguita dalla Spagna con il 11,8%. Relativamente al traffico internazionale, appaiono notevoli le performances dei paesi dell'Est Europa negli ultimi anni che stanno acquisendo quote di mercato sempre crescenti, si cita in particolare il +76,0% della Bulgaria nel biennio 2019-2021.

<sup>2</sup> Nei dati 2006 a livello UE27 non è disponibile il dato della Croazia che in termini di quote nel 2021 rappresenta meno dello 0,7% del movimentato UE in tonnellate-km

Tabella 2 - Traffico stradale domestico, Variazione 2006-2021 e quota su trasporto stradale totale

Mld tonn-km	Var% 2021-2006	2021 - % Trasporto stradale totale
EU-27	7,9%	61,3%
DE	8,2%	88,5%
FR	-11,0%	93,0%
ES	4,5%	67,5%
PL	126,7%	35,5%
IT	-17,3%	88,7%
Altri EU 27	11,0%	46,2%

Fonte: Eurostat 2022, Trasporto stradale merci con veicoli registrati nel paese dichiarante, veicoli con portata >3,5 tonn

Tabella 3 - Traffico stradale internazionale, Variazione 2006-2021 e quota su trasporto stradale totale

Mld tonn-km	Var% 2021-2006	2021 - % Trasporto stradale totale
EU-27	25,9%	38,7%
DE	-55,1%	11,5%
FR	-57,2%	7,0%
ES	30,5%	32,5%
PL	255,7%	64,5%
IT	-48,0%	11,3%
RO	19,7%	66,9%
LT	238,9%	93,3%
NL	-35,3%	48,1%
SK	40,4%	79,1%
HU	23,6%	60,2%
BG	227,9%	74,3%
CZ	-0,9%	53,3%

Fonte: Eurostat 2022, Trasporto stradale merci con veicoli registrati nel paese dichiarante, inclusivo del cabotaggio e cross-trade, veicoli con portata >3,5 tonn

Relativamente al trasporto internazionale, che conta nel 2021 nell'UE 27 743,1 Mld tonn-km e che di regola impiega mezzi più pesanti ed è caratterizzato da distanze più lunghe e da carichi a vuoto inferiori rispetto al trasporto nazionale, è utile articolare le diverse tipologie di trasporto sviluppate per via dei processi di liberalizzazione del trasporto internazionale stradale merci. Il trasporto internazionale si divide nelle sue componenti di trasporto internazionale bilaterale, trasporto *cross-trade*<sup>3</sup> e trasporto di cabotaggio<sup>4</sup>. Nel 2021 del totale del trasporto stradale internazionale, il 65,1% è traffico internazionale bilaterale (era il 66,1% nel 2019), il 27,5% è traffico *cross-trade* (ammontante a 204,6 miliardi di tonnellate-km) e 7,4% è la quota in regime di cabotaggio (55,0 miliardi di tonnellate-km, erano 49,4 miliardi nel 2019);

<sup>3</sup> Si definisce *cross-trade* quel trasporto effettuato tra due Paesi da un autotrasportatore di un Paese terzo

<sup>4</sup> Il cabotaggio consiste nell'eseguire trasporti interni in un Paese membro dell'Unione Europea diverso da quello in cui il trasportatore è stabilito

rispetto al 2019 dunque cresce la quota del *cross-trade* e del cabotaggio di circa un punto percentuale passando dal 33,9% al 34,9%, nel 2018 era del 32,6%.

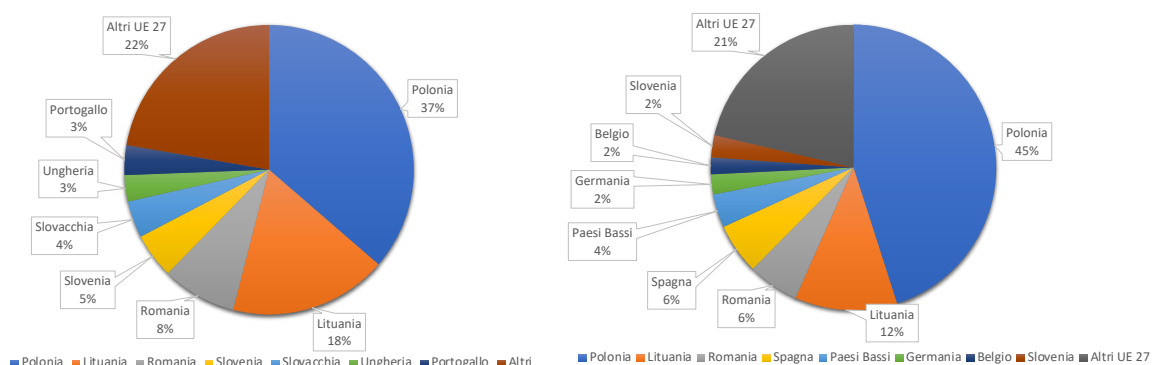
Sul traffico internazionale bilaterale, analizzando i principali flussi (in milioni di tonnellate) da Paese a Paese all'interno dell'UE, il peso degli autotrasportatori dei due Paesi e la penetrazione degli autotrasportatori di Paesi terzi espressa in percentuale, emerge come la Germania sia *"uno dei due paesi di origine/destinazione in quasi la metà dei 20 principali flussi paese-paese, assumendo il ruolo centrale nei flussi commerciali intra-UE. Tuttavia, la quota dei trasportatori tedeschi sui volumi totali trasportati risulta meno della metà della maggior parte dei flussi bilaterali, con soltanto il 4,2% nel traffico bilaterale tra Germania e Polonia e tra Germania e Spagna"*<sup>5</sup>.

Analogamente, *"i trasportatori di paesi terzi hanno trasportato il 54,2% del volume totale trasportato tra Germania e Italia, il 52,5% tra Austria/Italia e il 51,3% tra Germania/Francia"*<sup>6</sup> con l'autotrasporto polacco che risulta essere il principale trasportatore *"di paesi terzi nel trasporto di merci da paese a paese"*<sup>7</sup>.

Come già anticipato nel paragrafo precedente, il trasporto *cross-trade* è fortemente cresciuto negli ultimi anni (+210% nel periodo 2006-2021) con la Polonia che continua ad essere il Paese più attivo in tale tipologia di traffico, le cui attività nel 2021 valgono il 36,3 % del *cross-trade* totale (era il 33% nel 2018) ed altri paesi dell'Est Europa che detengono importanti quote di mercato (Lituania, Romania, Slovacchia, Bulgaria, Slovenia e Ungheria in particolare).

Lato cabotaggio, inteso come trasporto interno in uno Stato membro dell'Unione Europea diverso da quello in cui il trasportatore è stabilito e che quindi per il paese *"reporting"* è considerato un trasporto internazionale, tale segmento è cresciuto del 324,8% nel periodo 2006-2021 con forti incrementi nel biennio 2017-2021 in Lituania, Francia, Italia, Croazia e Austria. Anche in questo caso, ad eccezione dei vettori tedeschi, spagnoli e olandesi, sono gli operatori dei paesi dell'Europa orientale a detenere le quote di mercato più importanti, con importanti risvolti sui costi di trasporto e sulla competizione con i rispettivi vettori nazionali, spesso causati da condizioni socioeconomiche fortemente differenziate (salari più bassi, agevolazioni fiscali nei Paesi nuovi membri UE, come affronteremo più avanti).

**Figura 3 - Quote % su UE27 dei principali paesi europei attivi nel cross-trade, tonn-km, 2021 (grafico a sinistra) e quote % su UE27 dei principali paesi europei attivi nel cabotaggio, tonn-km, 2021 (grafico a destra)**



Fonte: Elaborazioni RAM su dati Eurostat

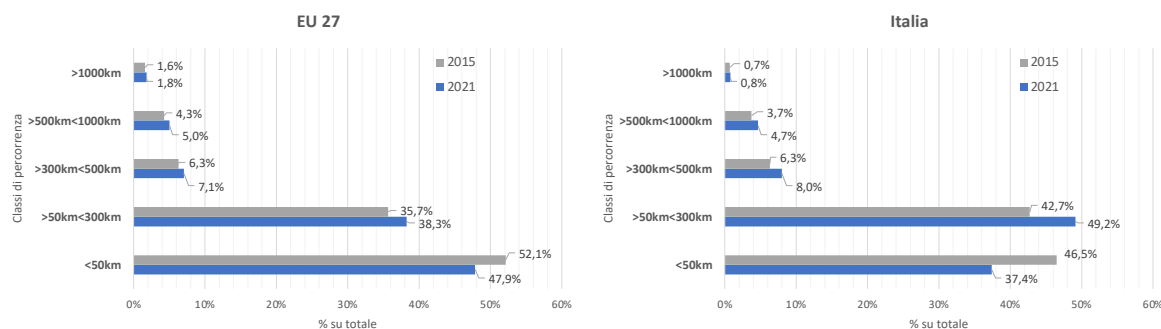
<sup>5</sup> Anfia-Area Studi e Ricerche, DOSSIER Trasporto merci su strada, aprile 2020

<sup>6</sup> Ibidem

<sup>7</sup> Ibidem

Da ultimo, appare interessante ai fini del presente lavoro analizzare le classi di percorrenza del trasporto stradale merci nell'Unione Europea. **Sebbene il trasporto stradale si concentra per larga quota (86%) in percorrenze inferiori ai 300km, nel 2021 il 6,8% delle tonnellate trasportate ha riguardato percorrenze superiori ai 500 km, con un incremento rispetto alla quota del 5,9% del 2015. In maniera analoga nel contesto nazionale, le tonnellate con percorrenze superiori ai 500 km sono passate dal contare il 4,4% nel 2015 al 5,4% nel 2021.**

Figura 4 - Traffico merci su strada in EU 27 e Italia, tonnellate per classi di percorrenza, 2015 e 2021



Fonte: Elaborazioni RAM su dati Eurostat

### 1.1.2 Il trasporto stradale merci in Italia

In maniera analoga a quanto accade per l'analisi della domanda di trasporto merci a livello UE27, in Italia lo studio dei dati rileva il ruolo centrale che l'autotrasporto dispone all'interno dell'intero settore cargo, con quote modali relevantissime.

Il trasporto stradale, supportato da una offerta infrastrutturale stradale molto capillare, rappresenta un **elemento insostituibile per garantire l'accessibilità ad un sistema produttivo, distributivo e di consumo, particolarmente diffuso sul territorio come quello italiano, basti pensare alla conformazione del tessuto economico caratterizzato da un'estesa polverizzazione territoriale e dalla diffusa presenza di imprese medio-piccole sul territorio.**

Nonostante l'importante funzione che il settore merci stradale riveste per l'economia nazionale, ai fini di una corretta definizione del sistema logistica nazionale si riscontra una nota problematica di quantificazione del fenomeno dovuta alla varietà delle stime disponibili ed a fonti informative non del tutto omogenee come evidenziato anche nel recente studio del MIT MOVEO:

*" [...] esiste una differenza sostanziale nella stima delle tonnellate-km su strada tra fonte Conto Nazionale del MIMS e Ufficio Studi Confcommercio. Una recente ricerca del Cluster Nazionale Trasporti va in questa direzione, pervenendo ad un totale dei veicoli-km merci sulle strade italiane al 2019 superiore ai 90 miliardi di veicoli-km. Adottando alcune ipotesi di peso medio dei veicoli merci per tipo di veicolo e per tipo di strada si perviene ad una stima di oltre 580 miliardi di tonnellate-km, al di sopra dunque delle stime disponibili dalle altre fonti<sup>8</sup>."*

<sup>8</sup> Fonte Mobilità e Logistica Sostenibili, Analisi e indirizzi strategici per il futuro, MIT, Ottobre 2022

Conseguentemente, anche la rilevazione delle quote modali del trasporto merci nazionale non risulta di agevole misurazione, fermo restando la netta prevalenza della modalità stradale in qualsiasi rilevazione pubblicata sul modal split nazionale. Da ultimo, sulla base delle risultanze del citato studio MOVEO del MIT di ottobre 2022, nella quale non sono computati i contributi dei trasporti internazionali marittimi ed aerei, comunque marginali in termini di tonnellate-chilometro prodotte nel territorio nazionale, emerge **la relevantissima quota modale del trasporto su gomma che conta per l'87% del totale.**

**Tabella 4 - Stima quote modali trasporto merci in Italia anno 2019**

	Milioni di tonn-km	Quota modale
trasporto su strada	580.201	87,81%
cabotaggio marittimo	57.975	8,77%
trasporto su ferrovia	21.309	3,22%
trasporto aereo nazionale	1.216	0,18%
vie d'acqua interne	55	0,01%
<b>Totale</b>	<b>660.756</b>	<b>100%</b>

Fonte: MOVEO MIT su dati Cluster Trasporti (dato stradale) e Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Nota dunque la problematica della misurazione, per la seguente analisi vengono riportati e analizzati le informazioni della banca dati Eurostat in quanto comprensivi di caratterizzazioni di fenomeni interni al settore dell'autotrasporto di interesse per la seguente trattazione.

Il trasporto stradale in Italia nel 2020 (ultimo dato disponibile), effettuato all'interno del territorio nazionale con qualsiasi veicolo, **conta 152,8 miliardi di tonnellate km (nel 2019 era 158,3 miliardi)<sup>9</sup>, più dell'80% del totale delle movimentazioni merci nei trasporti terrestri nazionali, peraltro, al netto del dato 2020 condizionato dalla pandemia, con un calo abbastanza vistoso nel periodo temporale 2006-2019 (-16,7%) ma con un andamento crescente a partire dal 2014 (+19,0%) e ben +8,2% rispetto al 2018.**

In termini di tipologia di trasporto stradale, e tenuto conto di una ripartizione del trasporto stradale cargo nazionale in tonnellate-km del 4,7% in conto proprio e 95,3% di quota in conto terzi<sup>10</sup>, il trasporto su strada da vettori nazionali con mezzi di portata superiore alle 3,5 tonnellate ammontano a 133,2 miliardi di tonnellate-km (erano 124,9 nel 2018), il cui differenziale rispetto ai 152,8 miliardi visti in precedenza rappresenta sostanzialmente la quota di trasporto stradale merci effettuato in Italia da vettori stranieri di nazionalità europea (19,5 miliardi di tonnellate-km), fortemente aumentato rispetto al 2006 in cui lo stesso differenziale misurava circa 3 miliardi di tonnellate-km.

**In aggiunta all'incremento della quota dei vettori esteri nei trasporti stradali italiani, si può notare nel trasporto dei vettori nazionali, per il quale è disponibile il dato al 2021, il drastico calo registrato dal trasporto internazionale che è sceso del 48,1% nel periodo 2006-2021 (era tuttavia -58,4% nel periodo 2006-2018), passando da una quota di mercato sul traffico totale del 16,9% nel 2006 al 11,3% nel 2021 (era il 10,8% nel 2018).** Dei 15,5 miliardi di tonnellate-km, oltre il 90% ha riguardato il traffico bilaterale e il restante il cross-trade e il cabotaggio. La diminuzione è stata comunque evidente anche per il traffico interno che da 155,4 miliardi di tonnellate-km nel 2006 è sceso a 128,5 miliardi nel 2021 (era appena 111,7 miliardi nel 2018).

<sup>9</sup> Fonte Eurostat e DG Move Statistical Pocketbook 2022

<sup>10</sup> Fonte Ibidem

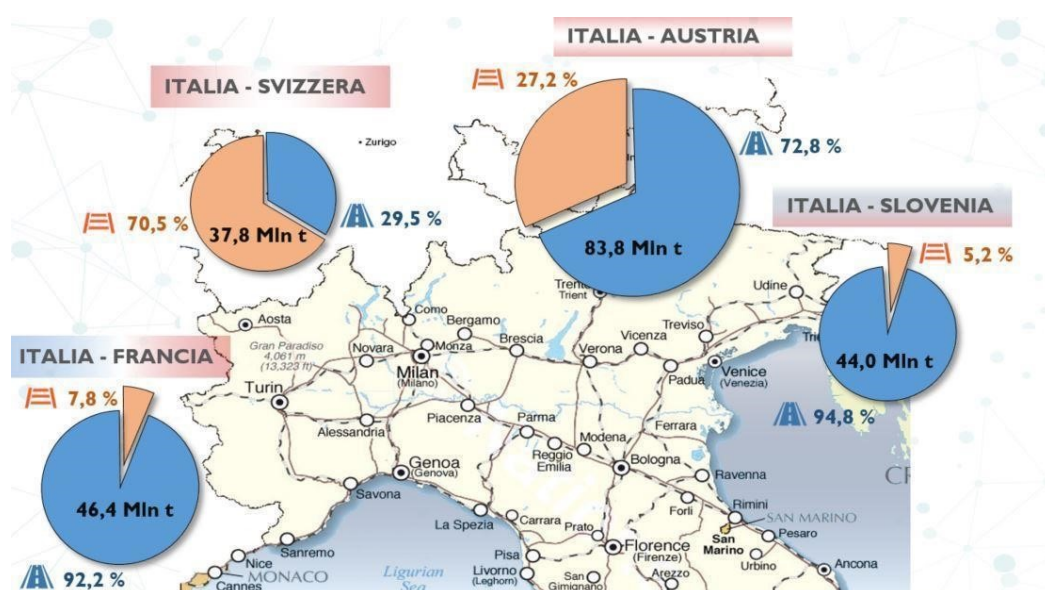
Tabella 5 - Andamento 2006-2021 trasporto stradale merci Italia per natura (Mld tonn-km)

Mld tonn-km	2006	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var% 2021-2006
<b>Domestico</b>	155,4	149,2	127,7	111,8	112,0	102,4	104,1	100,3	106,7	111,7	122,5	118,1	128,5	-17,3%
<b>Internazionale</b>	31,6	26,5	15,2	12,2	15,3	15,5	12,7	12,4	13,0	13,2	15,5	15,0	16,4	-48,1%
<b>Totale</b>	187,1	175,8	142,8	124,0	127,2	117,8	116,8	112,6	119,7	124,9	138,0	133,2	145,0	-22,5%

Fonte: Istat e Eurostat 2022, traffico stradale con mezzi di portata >3,5 tonn registrati in Italia

Relativamente al traffico stradale merci internazionale che interessa in origine/destinazione l'Italia, appare interessante rimarcare la rilevanza di tale modalità di trasporto nei flussi di import-export nazionali. Il trasporto stradale possiede una quota di mercato rilevantissima, **con una quota modale del 64,2% dei flussi in import e del 67,5% in export negli scambi Italia-EU 27 in volume e del 77,3% in import e del 83,9% in export nell'interscambio in valore verso i paesi EU 27 nel corso del 2021<sup>11</sup>.**

Figura 5 - Traffici merci lungo i valichi alpini italiani e modal split - Mln tonn, 2019



Fonte: Elaborazioni RAM S.p.A. su dati Alpinfo, Ufficio Statistico Repubblica di Slovenia e Osservatorio asse ferroviario Torino-Lione; stime 2019 su Tarvisio applicando elasticità decoupling PIL su PIL Istat Italia 2019

La fotografia dei flussi di traffico internazionali da/verso il paese è leggibile attraverso la rappresentazione del traffico ai valichi alpini transfrontalieri nazionali di cui sopra che, sempre nel corso del 2019, hanno visto transitare 216,1 milioni di tonnellate (erano 209,9 Mln di tonnellate nel 2018), di cui 48,2 milioni di tonnellate da/verso la Slovenia, 83,8 milioni di tonnellate da/verso l'Austria, 37,8 milioni di tonnellate da/verso la Svizzera e 46,4 milioni di tonnellate da/verso la Francia, con un aumento stimato tra il 2018-2019 del +2,9% (era +3,9% tra 2017 e 2018). Ebbene, su tali flussi il trasporto stradale possiede un modal share del 74,20% dei traffici totali (circa 160,4 Mln tonn) mentre il 25,8% transita su ferro (circa 55,7 Mln tonn),

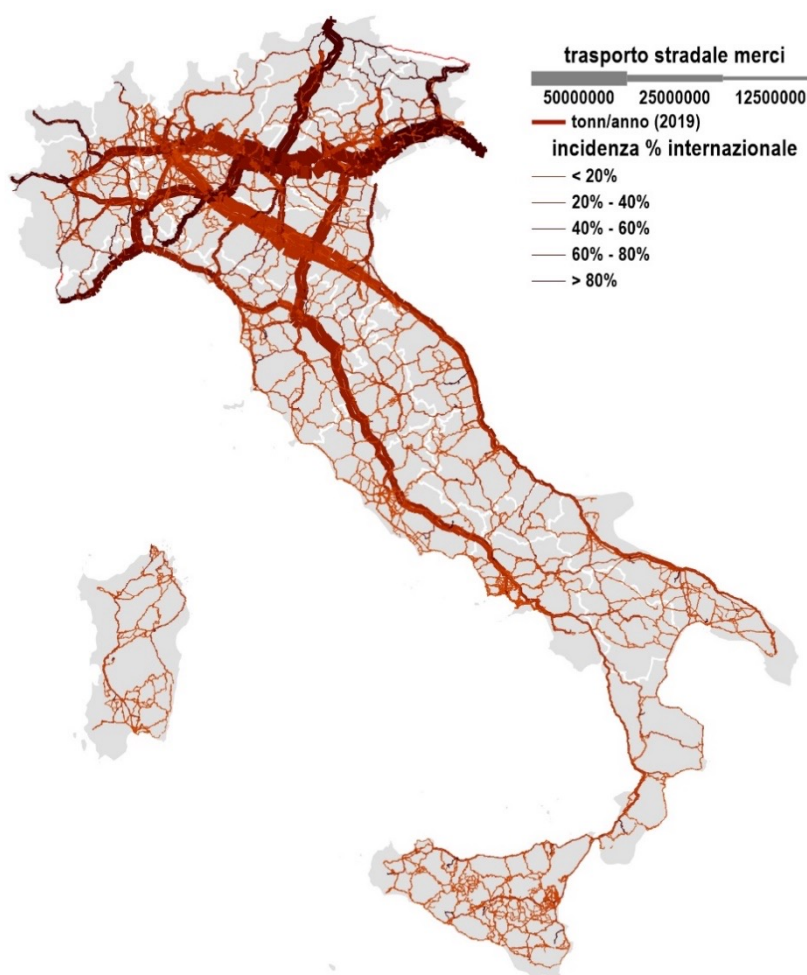
<sup>11</sup> Dati ISTAT Coeweb 2022 al netto del "Non dichiarato".



con importanti divergenze sui diversi assi<sup>12</sup>: se è netta la prevalenza del trasporto stradale sull'asse Italia-Slovenia ed Italia-Francia (oltre il 90%), tale dato si inverte sull'asse Italia-Svizzera, dove il ferro conta per il 70,5% mentre sull'asse Italia-Austria vi è una prevalenza su strada del 72,8% contro un 27,2% di merci trasportate su ferro, solo per la Svizzera la quota modale ferroviaria è peraltro in ulteriore crescita, con il 74,9%<sup>13</sup> raggiunto nel 2021. Dai dati qui riportati, dunque, risulta evidente l'importanza del trasporto stradale in relazione alle dinamiche di import ed export verso i paesi europei.

La fotografia per l'annualità 2019 in termini di tonnellaggio/annuo, fonte Allegato Infrastrutture al DEF e MOVEO, fornisce una stima del traffico totale in 1,05 miliardi di tonnellate, prevalentemente concentrato *"lungo le direttrici autostradali del Nord (che genera oltre il 65% del totale del traffico stradale merci in tonnellate), con una incidenza rilevante del trasporto internazionale nel Nord-Est"*<sup>14</sup> come rappresentato nella figura che segue, con oltre 200 milioni di tonnellate generate (emesse) da Regione Lombardia, seguita da Emilia-Romagna e Veneto.

Figura 6 - Traffico stradale merci in Italia (tonn, 2019)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su modello Università Federico II - DICEA. Nota: trasporti con veicoli di portata superiore a 3.5 tonn

<sup>12</sup> Divergenza legate anche all'implementazione di differenti politiche incentivanti per il trasporto ferroviario ed investimenti in infrastrutture ferroviarie decisamente non omogenee tra i paesi confinanti con l'Italia.

<sup>13</sup> Mobilità e Logistica Sostenibili, Analisi e indirizzi strategici per il futuro, MIT, Ottobre 2022

<sup>14</sup> Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2020 e MIT MOVEO ottobre 2022



## 1.2 L'analisi dell'offerta imprenditoriale

Analizzando i dati delle imprese che effettuano trasporto stradale merci in Italia, esattamente come nella sezione relativa alla domanda è doverosa la premessa circa una certa disomogeneità dei dati derivante sostanzialmente da una forte promiscuità dei segmenti di mercato del trasporto stradale e della logistica e non solo in realtà, per cui la verticalizzazione di molte aziende del settore, la formazione di grandi gruppi europei, i processi di concentrazione, l'esplosione delle figure degli operatori logistici e degli operatori multimodali, rende non semplice la clusterizzazione specifica degli operatori del settore. Sulla base degli ultimi dati ISTAT si rileva la dimensione del settore dell'autotrasporto, con **un apporto occupazionale di oltre 354.600 addetti<sup>15</sup> nel 2020 in Italia a fronte di 58.813 imprese attive nel comparto<sup>16</sup> e un fatturato di oltre 49 miliardi di euro (che peraltro pre-pandemia aveva raggiunto i 50 miliardi)**. Nell'andamento storico a partire dal 2014 si nota il **leggero consolidamento del settore** che registra un aumento del 19% degli addetti contro un calo delle imprese attive del 12% ed un aumento del fatturato del 9%. Se il numero medio degli addetti per impresa è salito dal 4,4 del 2014 a 6 addetti nel 2020, è altrettanto vero che **le imprese di autotrasporto con meno di 50 addetti rappresentano il 98,8% del settore e che le imprese mono-addetto sono il 45% dell'intero campione**.

Tabella 6 - Occupazione, numero imprese e fatturato aziende di trasporto merci in Italia, 2014-2020

	Trasporto ferroviario di merci	Trasporto di merci su strada	Trasporto marittimo e costiero di merci	Trasporto di merci per vie d'acqua interne	Trasporto aereo di merci	
Numero di addetti delle imprese attive (valore medio)	2014	1.354,1	297.295,8	10.133,4	593,9	751,2
	2018	5.229,0	341.646,6	8.935,1	716,2	725,5
	2019	5.314,7	347.598,0	8.650,9	747,7	673,3
	2020	5.323,6	354.101,1	8.276,2	663,8	669,9
	Var. % 2020/2014	293%	19%	-18%	12%	-11%
Numero imprese attive	2014	15	66.916	178	115	27
	2018	15	61.526	176	114	26
	2019	15	60.387	179	113	23
	2020	17	58.813	179	110	25
	Var. % 2020/2014	13%	-12%	1%	-4%	-7%
Addetti medi per impresa	2014	90,3	4,4	56,9	5,2	27,8
	2018	348,6	5,6	50,8	6,3	27,9
	2019	354,3	5,8	48,3	6,6	29,3
	2020	313,2	6,0	46,2	6,0	26,8
Fatturato (migliaia di euro)	2014	265.881,0	43.347.831,0	5.982.574,0	40.395,0	466.014,0
	2018	483.590,0	49.773.791,0	5.323.263,0	51.384,0	464.627,0
	2019	550.989,0	49.964.158,0	5.091.790,0	54.875,0	408.370,0
	2020	546.310,0	47.253.234,0	4.500.761,0	40.189,0	508.283,0
	Var. % 2020/2014	105%	9%	-25%	-1%	9%

Fonte: Istat 2022, dati 2020

<sup>15</sup> Corrispondenti ai posti di lavoro occupati ma concetto non coincidente con quello di occupati, in quanto una persona occupata può avere più di un posto di lavoro.

<sup>16</sup> Imprese che hanno svolto una attività produttiva per almeno sei mesi nell'anno di riferimento

Simili osservazioni, in termini di consolidamento del settore e di aumenti del fatturato per il segmento dell'autotrasporto vengono rilevati nelle elaborazioni dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano in MOVEO del MIT, in cui peraltro si fa presente il recente forte aumento dei costi operativi degli operatori legato principalmente al caro-carburante.

Dalla fotografia aggregata mostrata nella tabella precedente e precisamente dai dati sugli addetti e sulle imprese attive nel comparto del trasporto stradale merci, emergono le specificità del trasporto stradale nazionale.

La pluralità degli attori, infatti, da un lato ha garantito una concorrenza spinta a beneficio dei prezzi finali applicati ai clienti, dall'altro lato ha creato difficoltà e criticità nella competizione europea, tenuto conto della sostanziale mancanza di grandi operatori nazionali che operano anche al di fuori dei confini italiani.

Nonostante, come visto sopra, sia in atto un processo di graduale concentrazione, la struttura del settore dell'autotrasporto in Italia è caratterizzata da un'estesa polverizzazione territoriale e dalla diffusa presenza di imprese medio-piccole, in cui sembra resistere una rilevantissima quota degli operatori definiti "padroncini", che d'altronde riflette la parcellizzazione del tessuto produttivo del paese, incardinato in piccole e medie imprese diffuse sul territorio.

La struttura di mercato così rappresentata genera evidentemente *"un elevato livello di competizione, in particolare sui segmenti più indifferenziati dei servizi di autotrasporto, ed un basso potere contrattuale delle aziende nei confronti dei clienti, con tutta una serie di ricadute di natura contrattuale, prima tra tutte la limitata possibilità di praticare proporzionali adeguamenti delle tariffe in seguito all'aumento dei costi"*<sup>17</sup> nonché una forte pressione alla competizione delle imprese estere di maggiori dimensioni che risultano più competitive, più resilienti in casi di diminuzione dei ricavi e che infatti ormai controllano il mercato di trasporto merci e logistica nazionale.

Tale affermazione è particolarmente evidente dall'ultima indagine di Banca d'Italia (pubblicata a giugno 2022) sui trasporti internazionali in cui emerge con forza **la quota di volumi trasportati da/per l'Italia da vettori stranieri che ormai raggiunge il 77,5% del totale dei flussi in import/export su strada nel 2021**, rispetto al 34,7% di trazione italiana dei flussi merce internazionali su strada che si registrava nel 2006.

---

<sup>17</sup> OSCAR: Osservatorio sulle strategie alternative di rifornimento del carburante, LUIC, Fabrizio Dallari in collaborazione con Nicola Torre.

## 1. INQUADRAMENTO DEL MERCATO DEL TRASPORTO STRADALE MERCI IN ITALIA

Tabella 7 - Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia - 2021

ANNI	Nave						Strada	Aereo	Media complessiva (1)
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)			
2002	23,3	8,0	16,0	16,0		16,5	33,0	34,7	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4		18,4	33,0	24,5	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6		11,7	36,1	23,6	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7		13,5	35,2	29,3	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7		13,7	34,7	30,3	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9		13,6	32,1	30,2	23,0
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	14,9	30,7	26,3	22,6
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	12,7	28,6	17,4	20,8
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	8,5	27,9	21,5	18,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	9,7	27,4	20,6	19,4
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	9,1	26,4	19,2	18,3
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	8,5	25,7	15,7	18,0
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	8,7	25,6	16,9	17,8
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	8,3	26,8	16,3	18,2
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	7,4	22,1	17,4	16,1
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	8,0	20,2	17,3	14,9
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	10,8	20,5	18,0	16,4
2019	11,6	4,7	1,8	7,9	42,1	9,1	20,0	15,6	15,3
2020	8,2	1,7	2,3	14,3	55,6	11,7	19,1	15,1	15,7
2021	9,9	2,3	2,7	10,8	43,6	7,1	22,5	14,3	14,4

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci, giugno 2022. Pesi basati sui volumi movimentati

### 1.3 Criticità e fabbisogni per il trasporto stradale merci e le più recenti disposizioni legislative

Come analizzato nei precedenti paragrafi, il trasporto stradale merci rappresenta il “backbone” del sistema trasportistico e della logistica in Europa ed in misura ancora più evidente in Italia, con una ricaduta notevole anche in termini di valore aggiunto generato ed addetti impiegati.

Ciò nondimeno il comparto è attraversato da una serie di criticità, fabbisogni e sfide, in parte comuni ed in parte specifiche a livello continentale e italiano, affrontate negli ultimi anni con diverse iniziative finalizzate, in linea generale, a mantenere competitivo il mercato specifico, ad armonizzare la disciplina in materia di condizioni di lavoro e sociali degli operatori tra i diversi paesi europei, ad incrementare la sicurezza sia in circolazione che durante le soste e a promuovere la penetrazione nel settore dei paradigmi della decarbonizzazione e della digitalizzazione.

Tali aspetti, compiutamente presi in conto nella strategia europea denominata “Europe on the Move” che ha portato all’approvazione di numerosi pacchetti legislativi finalizzati alla “Safe, clean and connected mobility”<sup>18</sup> e agli obiettivi del successivo “European Green Deal”<sup>19</sup>, vengono analizzati sinteticamente di seguito per macroarea, al netto dei driver “orizzontali” della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione che rientrano quota parte in ogni area di criticità/fabbisogno esposta.

#### 1.3.1 Breve disamina della struttura ed evoluzione del mercato

Il mercato del trasporto stradale merci in Europa è profondamente cambiato negli ultimi trent’anni in funzione della progressiva liberalizzazione dei servizi registrata negli anni novanta che se da un lato ha contribuito al completamento del mercato interno europeo e ne ha tratto al tempo stesso giovamento, dall’altro ha introdotto una dinamica di forte concorrenza tra gli operatori, ancora più marcata dopo le adesioni all’Unione Europea dei paesi dell’Est Europa. Il tradizionale mercato dell’offerta di autotrasporto è stato messo sotto pressione a causa del forte sviluppo della competizione e della concorrenza nel settore<sup>20</sup>, legato allo sviluppo del mercato unico europeo dei servizi, e al conseguente aumento del trasporto internazionale stradale, attraverso i fenomeni del cabotaggio e del cross-trade alla conseguente modifica strutturale dei servizi di trasporto in termini di percorrenze dei viaggi e di lunghezza delle trasferte, all’accesso all’Unione Europea degli Stati dell’Europa orientale che hanno registrato delle ottime performance economiche e di industrializzazione del proprio tessuto produttivo con conseguenze dirette sui flussi merci, nonché ai cambiamenti avvenuti nei processi di produzione e di erogazione dei servizi logistici (es. consegne just-in-time, emersione dei grandi operatori logistici internazionali). Tale liberalizzazione del mercato, peraltro, non è andata di pari passo con l’armonizzazione della dimensione sociale-economica e delle condizioni di lavoro degli autisti tra i diversi Stati Membri come si vedrà nel sottoparagrafo successivo, creando una accentuata disparità con dei processi concorrenziali basati sostanzialmente sulla riduzione dei costi a discapito delle condizioni di lavoro del settore.

<sup>18</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social committee and the Committee of the Regions “Europe on the move” - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean. COM/2018/293 final

<sup>19</sup> COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Il Green Deal europeo COM/2019/640 final

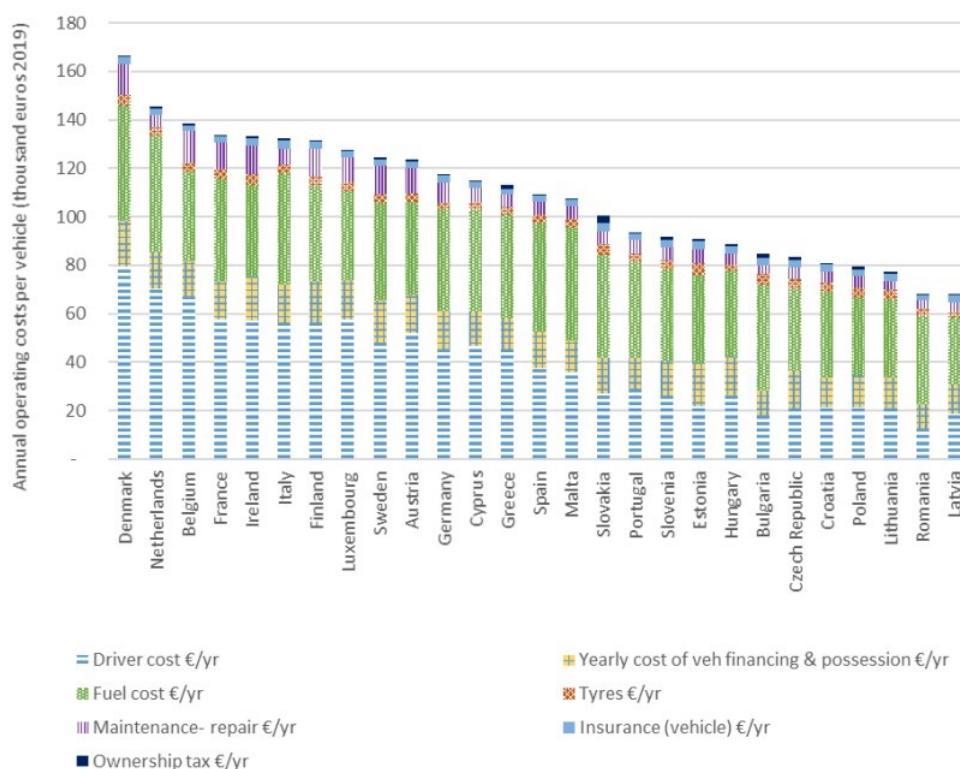
<sup>20</sup> Broughton, A., Curtarelli, M., Bertram, C., Fohrbeck, A., Hinks, R., Tassinari, A. (2015), Employment Conditions in the International Road Haulage Sector, Study for the EMPL Committee, European Parliament, Directorate General For Internal Policies Policy Department A: Economic And Scientific Policy. Brussels: EP.

Tornando più nel dettaglio sulla struttura ed evoluzione del mercato dell'autotrasporto in Europa, l'offerta di servizi è caratterizzata da un'imponente base di imprese artigiane, individuali o comunque di ridotte dimensioni (numero medio di 5,7 addetti per impresa in EU 27), sebbene con sensibili differenze tra paesi (dai 17 addetti medi per azienda del Lussemburgo, passando ai 12 di Germania e Francia per arrivare ai 3 in Spagna) che **denota la forte frammentazione del mercato, a monte delle quali esistono grandi operatori logistici europei ed internazionali** (i cosiddetti "third party logistic providers - 3PL e "fourth party logistics providers" - 4PL). **Un mercato, pertanto, fortemente polarizzato e frammentato**<sup>21</sup>.

Peraltro, tali grandi gruppi molto spesso non effettuano direttamente il trasporto con mezzi propri<sup>22</sup>, ma esternalizzano tali servizi alle mini-imprese di autotrasporto, le più diffuse nel settore, che spesso si ritrovano ad operare in regime di "mono-committenza" nei confronti di tali grandi operatori logistici.

Un'altra caratteristica del settore riguarda la **forte incidenza del costo del personale**, che ad esempio in Italia sulla base di un recente studio commissionato dalla Commissione Europea DG Move<sup>23</sup>, incide per circa il 45% dei costi di esercizio annui totali, con un'incidenza decisamente più elevata rispetto ad altri paesi unionali quali la Bulgaria, Romania, Lituania, Estonia, Repubblica Ceca, Polonia, Lettonia e Croazia.

Figura 7 - Articolazione dei costi di esercizio annui sul trasporto stradale merci nell'Unione Europea (2019)



Fonte: Ricardo 2021 Final Report Study contract no. MOVE/C1/SER/2050-557/SI2.830443 per DG MOVE

<sup>21</sup> PASTORI, E., et al., 2014. Questioni di Economia e Finanza - L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati, no 223. Banca d'Italia <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2014-0223/QEF-223.pdf>

<sup>22</sup> PASTORI, E., et al., 2014. Questioni di Economia e Finanza - L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati, no 223. Banca d'Italia <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2014-0223/QEF-223.pdf>

<sup>23</sup> Ricardo per conto di DG MOVE, Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 - Final Report Study contract no. MOVE/C1/SER/2050-557/SI2.830443, ISBN : 978-9276-30202-5, febbraio 2021.

Negli ultimi decenni, come abbiamo visto nel paragrafo precedente, grandi quote di mercato del trasporto internazionale sono state occupate dalle imprese di autotrasporto dell'Europa orientale che presentano costi operativi più bassi, dovuti a minori livelli di protezione sociale e peggiori condizioni di lavoro rispetto alle analoghe imprese degli Stati Membri occidentali (con fenomeni anche di cosiddetto "dumping sociale"). L'Italia è stata particolarmente colpita da questa crisi del settore e così si spiega la diminuzione delle aziende di autotrasporto nazionali, ridottesi di circa il 20% negli ultimi 10 anni secondo i dati ISTAT, fenomeno non del tutto ascrivibile al consolidamento del settore. Nel territorio italiano si ritrovano infatti tutte quelle caratteristiche elencate in precedenza: il costo aziendale dell'autista, che è uno dei più alti in Europa, la frammentazione dell'offerta legata alla parcelizzazione della domanda (caratterizzazione tipicamente nostrana del tessuto economico indirizzato verso la micro, piccola e media impresa) e, collegata alle condizioni di cui sopra, la quasi esclusiva preferenza del franco-fabbrica in esportazione e del franco-destino in importazione per la resa della merce da parte delle aziende italiane, che ha fatto sponda per l'ingresso nel contendibile mercato italiano dei grandi player logistici europei che offrono prezzi competitivi e servizi logistici integrati relegando funzioni e margini minoritari agli operatori italiani che non possiedono le dimensioni per poter competere con le multinazionali straniere anche nel mercato interno.

### 1.3.2 Le condizioni di lavoro e sociali del comparto

L'allargamento e la liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto in Europa, l'introduzione dei diritti del trasporto in cabotaggio, le dinamiche specifiche del mercato dominato da grandi gruppi internazionali che ricorrono ad una spinta esternalizzazione dei servizi verso le microimprese del comparto, ha esacerbato la concorrenza tra imprese giocata prevalentemente nella minimizzazione dei costi e quindi nella ricerca di condizioni di lavoro e di livelli di retribuzione più vantaggiosi.

Rispetto a quanto sopra, se si aggiungono le difficoltà nel garantire un controllo ed un enforcement efficace sul rispetto delle misure e della normativa in materia di autotrasporto ed una armonizzazione legislativa sulle condizioni economiche e sociali dei lavoratori del comparto in Europa che non è andata di pari passo con il processo di liberalizzazione del mercato, per cui prevalgono ancora oggi forti differenze nella struttura del mercato del lavoro, delle protezioni sociali, degli strumenti di regolazione del fenomeno tra i diversi Stati Membri europei, il quadro che ne deriva è **un sostanziale generale peggioramento delle condizioni di lavoro nel settore, una forte pressione sul contenimento della retribuzione media per gli autisti e l'aumento al ricorso ad espedienti anche contra-legem**<sup>24</sup>.

Il combinato disposto di tali dinamiche rende ovviamente il settore fortemente soggetto a pratiche di dumping sociale, falsando il pieno dispiegamento di un vero mercato europeo dell'autotrasporto basato sulla "*fair competition*" tra gli operatori dei diversi Stati Membri, a detrimento pertanto delle condizioni di lavoro, dei salari e delle protezioni sociali dei lavoratori del comparto. È ormai riscontrabile **una drammatica e cronica carenza di autisti in tutta Europa**, che l'IRU stima in oltre 380.000 unità nel 2021<sup>25</sup>, e che a livello nazionale ammontano secondo le ultime stime di Confrtrasporto e ANITA in un **gap di 17.000 unità di personale**.

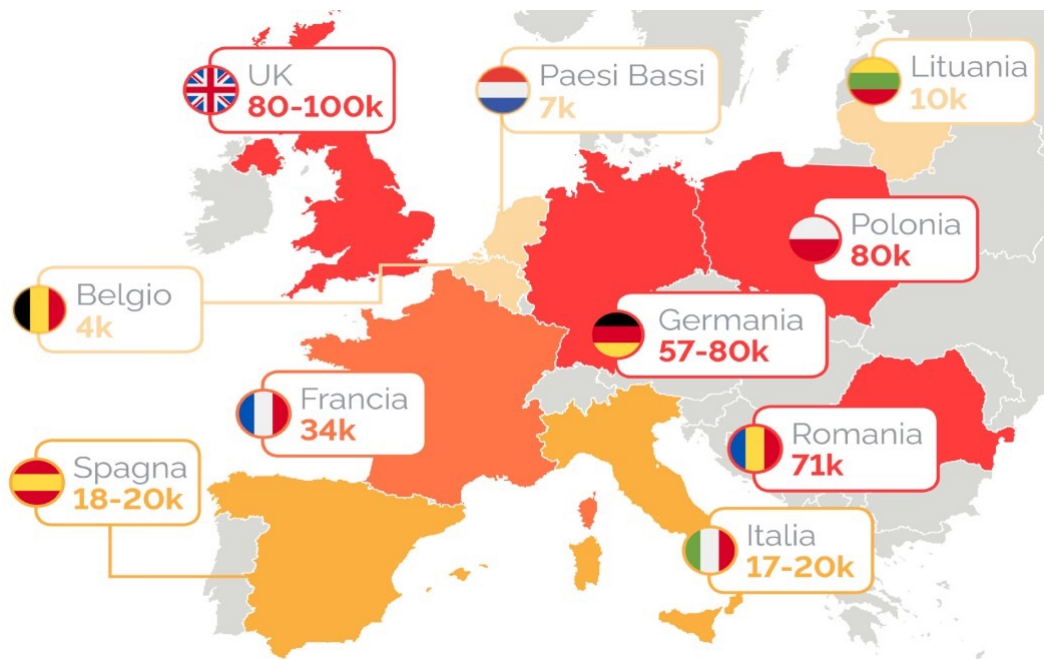
---

<sup>24</sup> A titolo esemplificativo a creazione di letter box companies e il persistente pagamento di salari "performanced-based" nonostante l'espresso divieto ex art. 10 del Reg. 561/2006, piuttosto che il trasferimento delle attività in Paesi a fiscalità e legislazione sociale agevolata.

<sup>25</sup> IRU, Driver Shortage Global Report 2022, giugno 2022



Figura 8 - Stima carenza autotrasportatori in Europa



Fonte ISPI, Logistica e Trasporti: uno sguardo al futuro, ottobre 2022

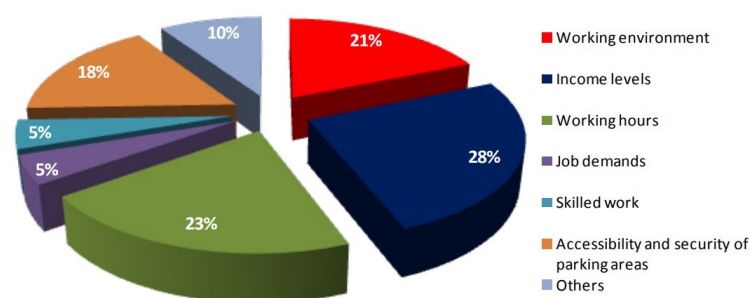
Più nel dettaglio, appare interessante citare lo studio di aggiornamento effettuato nel 2017 “*Research for TRAN Committee - Road Transport Hauliers: Social and Working Conditions*” in cui è stato richiesto ad alcune sigle sindacali dei paesi europei<sup>26</sup> ed associazioni di categoria<sup>27</sup> quali fossero i più importanti elementi che caratterizzassero la dimensione sociale del trasporto stradale merci. Premettendo che unanimemente viene riconosciuto un peggioramento delle condizioni di lavoro e di protezione sociale del comparto nel 2017 rispetto al 2013, è emerso come la tematica delle ore di lavoro fosse la componente fondamentale (33%), seguita dalla qualità dei riposi (28%), dalla “work-life balance” e dalla fatica e stanchezza della professione (entrambi al 22%).

Interessante è il giudizio dei drivers intervistati sulla presenza e qualità delle aree di parcheggio (anche in termini di servizi offerti quali cibo, servizi di lavanderia, servizi igienici, servizi di sicurezza, etc..), che vengono generalmente ritenute infrastrutture fondamentali per garantire riposi efficaci, per prevenire eventuali furti della merce trasportata, per garantire un miglioramento delle condizioni di vita e sociali del lavoratore anche attraverso l’opportunità di socializzare e dialogare con i colleghi e per migliorare le condizioni di stanchezza e di stress derivanti dal periodo di guida. **Per il 18% degli intervistati l’accessibilità e la sicurezza nelle aree di sosta rappresenta un elemento fondamentale per il miglioramento delle proprie condizioni di lavoro e sociali.**

<sup>26</sup> Le sigle sindacali contattate per le interviste sono state le seguenti: Gewerkschaft vida VIDA Austria, Confédération des Syndicats Chrétiens, Transport et Communications CSC-TRANSCOM Belgium, Union Belge des Ouvriers du Transport, Fédération Générale du Travail de Belgique UBOT-FGTB Belgium, Fagligt Fælles Forbund 3F Denmark, Estonian Transport & Road Workers Trade Union ETTA Estonia, Fédération Générale C.F.T.C. des Transports FGT-CFTC France, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft VER.DI Germany, Federazione italiana lavoratori dei trasporti Confederazione generale italiana del lavoro FILT-CGIL Italy, Lithuanian Transport Workers’ Federation VAP Lithuania, Federación de Servicios a la Ciudadanía Comisiones Obreras FSC-CCOO Spain, Federatie Nederlandse Vakbeweging FNV The Netherlands, Unite the Union - United Kingdom

<sup>27</sup> European Transport Workers’ Federation ETF e Union Internationale des Chauffeurs Routiers UICR

Figura 9 - Elementi delle condizioni sociali e di lavoro peggiorati negli ultimi 5 anni (intervista agli autotrasportatori)



Fonte: TRT Trasporti e Territorio, 2017, Research for TRAN Committee - Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions (Update of the 2013 study)

L'indagine mostra criticità persistenti e livelli qualitativi non soddisfacenti per oltre il 60% degli intervistati, e che determinano spesso degli stop in aree non adibite alla sosta e senza alcun servizio specifico per gli autotrasportatori lungo la rete stradale, sottolineando come le maggiori criticità di registrino nel limitato numero di parcheggi per veicoli pesanti, nella bassa qualità dei servizi nelle aree di sosta e parcheggio, nelle insufficienti informazioni sulle aree di sosta disponibili che spesso limitano la ricerca dell'autista dell'area più idonea per il periodo di riposo, anche per paura di eccedere i limiti su tempi di guida nonostante le previsioni dell'art. 12 del Regolamento (EC) 561/2006.

Di rilevante interesse per descrivere i fabbisogni specifici espressi dagli stakeholders delle aree di parcheggio per veicoli pesanti, lo studio della Commissione Europea DG Move "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks" del 2019 ha incorporato un'indagine con interviste a 612 soggetti direttamente interessati a tale tematica a livello europeo (autotrasportatori, operatori logistici, gestori di aree di parcheggio e compagnie assicurative).

L'obiettivo dell'indagine è stato per l'appunto quello di definire i fabbisogni e le richieste degli utenti e dei principali stakeholders delle aree di sosta e parcheggio per veicoli pesanti e si è riscontrato un generale accordo sulla carenza di aree di sosta sicure, sia in termini di ristrettezza numerica delle aree certificate che di limitata capacità dei posti disponibili, nonché una critica sulla qualità dei servizi e della sicurezza e problemi legati alla qualità dell'informazione e dei sistemi informatici di ricerca e pre-booking delle aree.

Più specificatamente<sup>28</sup>:

- Autotrasportatori: l'83% dichiara che vi è un numero insufficiente di aree di sosta sicure in Europa e che trovano estrema difficoltà nel trovare stalli liberi durante i week-end ed in alcuni giorni della settimana; il 58% degli intervistati sostiene che non vi siano abbastanza informazioni sulla location delle aree di sosta sicure e sulla possibilità di prenotare gli spazi; il sito web Google è il sito più utilizzato per la ricerca di aree di sosta mentre il 25% lo chiede ai propri colleghi; il 70% ritiene molto difficile trovare un alloggio al di fuori dal riposo in cabina anche per ragioni di sicurezza del veicolo e della merce trasportata;
- Imprese di trasporto: di regola le imprese rimborsano gli autisti per la sosta notturna e per il riposo settimanale mentre gli autisti pagano per conto loro le soste giornaliere; ritengono necessario migliorare i servizi igienici, le aree food ed i controlli con CCTV e le perimetrazioni delle aree di parcheggio; l'86% ritiene che non vi sia un numero sufficiente di aree di sosta sicure certificate in Europa;
- Spedizionieri: il 71% sostiene che non siano sufficienti canali informativi per ricercare e per prenotare i posti disponibili e ritengono necessario nelle aree di parcheggio la presenza di CCTV, contact points in caso di emergenza e sorveglianza delle aree;

<sup>28</sup> Sector Survey Report, Commissione Europea DG Move Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks, 2019



- Compagnie di assicurazione: richiedono con forza la disponibilità di recinzioni ai perimetri o altre tipologie di barriere esterne, CCTV e servizi di sorveglianza continui; richiedono inoltre più facilità nelle informazioni sugli orari di apertura e sulla disponibilità dei posti da parte delle aree di parcheggio, anche al fine di efficientare il route planning degli operatori.

### 1.3.3 Gli aspetti legati alla sicurezza

Un'altra criticità fortemente sentita nel comparto del trasporto stradale merci in Europa, ma che riguarda l'intero settore stradale, è quello relativo alla sicurezza intesa nei suoi duplici aspetti di "safety" che riguarda tutte quelle azioni atte a prevenire e proteggersi da incidenti e "security" che riguarda invece le misure intraprese per evitare atti criminosi intenzionali e di difesa dei carichi trasportati.

A partire dal 2001, l'Unione Europea si è data l'impegno di migliorare la sicurezza stradale riducendo il numero degli incidenti e dei morti fissando obiettivi di riduzione del 50% delle vittime della strada da raggiungere in archi decennali, 2001-2010, 2011-2020 e da ultimo 2021-2030<sup>29</sup> partendo dai livelli del 2010, al fine di dare attuazione alla Comunicazione "Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean"<sup>30</sup> del 13 maggio 2018 che conferma l'obiettivo di lungo termine dell'Unione Europea di arrivare al 2050 a zero incidenti mortali sulle strade europee, la cosiddetta "Zero Vision".

L'Italia nell'aprile 2022 ha adottato il suo "Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030", in linea con gli obiettivi dell'UE di riduzione delle vittime della strada; tuttavia, e nonostante le riduzioni registrate nel numero degli incidenti e in quello degli incidenti mortali, al giorno d'oggi rimane in una zona di mortalità sempre consistente, nella media dell'Unione Europea ma non sufficiente a raggiungere i target prefissati. Secondo l'ultima rilevazione ISTAT e ACI sugli incidenti stradali in Italia per il 2021, *"rispetto al 2020 le vittime sono aumentate tra tutti gli utenti della strada mentre si registra una diminuzione nel confronto con il 2019, fatta eccezione per gli occupanti di mezzi pesanti che risultano in crescita (+44,4% e +23,4% rispetto al 2020 e 2019)<sup>31</sup>", registrando 169 decessi nel 2021.*

In particolare, per quanto riguarda i veicoli merci, lo European Transport Safety Council ha pubblicato un report<sup>32</sup> che riporta i dati per paese del numero totale di vittime in incidenti che hanno coinvolto i veicoli pesanti (portata > 3,5 tonnellate) nei 27 paesi unionali (escludendo il Regno Unito dai paesi analizzati nel report), e risulta che le persone morte da collisioni con tale tipologia di veicoli conta per il 14% delle morti totali in Europa (3.308 nel 2018 di cui circa 348 in Italia, che oltretutto nel periodo 2010-2018 ha visto una crescita media annua di tale tipologia di decessi di circa il 2%).

Premessa l'alta mortalità degli incidenti che coinvolgono veicoli pesanti, da plurimi studi in materia si stima che una forchetta tra il 10% ed il 20% degli incidenti sia dovuta alla stanchezza ("fatigue")<sup>33</sup> dei

<sup>29</sup> Brussels, 19.6.2019 SWD(2019) 283 final COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"

<sup>30</sup> European Commission (2018), Communication "Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean", COM(2018) 293 final.

<sup>31</sup> ISTAT, ACI, Incidenti stradali 2021, luglio 2022

<sup>32</sup> ETCS - How to improve the safety of goods vehicles in the EU? Pin flash report 39, May 2020

<sup>33</sup> Horne e Reyner (1995) hanno stabilito che circa il 20% degli incidenti in autostrada erano legati al sonno. In Germania, uno studio approfondito simile sugli incidenti ha stabilito che circa il 24% degli incidenti su un'autostrada tedesca aveva a che fare con la "fatigue" (Langwieder & Spörner, 1994). La percentuale di incidenti mortali che coinvolgono affaticamento o addormentamento tra il 1995 e il 1999 oscillava tra il 16-19% (Hantula, 2000 in ETSC (2001). Haworth et al. (1989) stimavano che il sonno o la fatica fossero fattori determinanti in circa il 20% dei incidenti mortali di veicoli pesanti. Sulla base di uno studio di letteratura che ha coinvolto sia studi approfonditi che indagini dirette, Amundsen e Sagberg (2003) hanno scoperto che la "fatigue" è fattore determinante nel 15-20% degli incidenti che coinvolgono HGV.

**guidatori** derivante dai tempi di guida, dalla ripetitività delle attività svolte, dalla mancanza di ore di riposo e di sonno di qualità che hanno conseguenze dirette sulla reattività in caso di pericolo, sulla minore vigilanza alla guida e sulla ridotta capacità di elaborazione delle informazioni. La stanchezza alla guida costituisce un rischio che aumenta dalle 3 alle 8 volte la probabilità di incidenti e collisioni dei veicoli pesanti<sup>34</sup> con considerevoli conseguenze per la sicurezza stradale anche degli altri utenti della strada, oltre che per gli stessi autisti.

La generale mancanza di aree di sosta sicure e protette per i veicoli pesanti in Europa di cui si dirà in seguito, crea molto spesso dei **problemi anche agli altri utenti della strada** in quanto giocoforza vengono occupati spazi dedicati ai veicoli leggeri, o su rampe di accesso alle tratte autostradali o comunque in spazi non adibiti o con divieto alla sosta, generando problemi di sicurezza stradale, congestione ed incidenti. Per effettuare le soste obbligatorie, soprattutto nelle ore notturne ed in alcuni periodi e giornate specifiche di picco, non è raro che i conducenti dei veicoli pesanti intasino le aree di servizio o utilizzino impropriamente sia le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree medesime, sia le piazzole presenti lungo gli assi autostradali e stradali e destinate alla sola sosta di emergenza, generando potenziali rischi per la sicurezza.

Figura 10 - Immagine TIR in sosta all'accesso del casello autostradale

---



Fonte: La Stampa, "Zinola, il casello autostradale ostaggio di centinaia di Tir", 30.07.2017

---

Legato alla questione della sicurezza degli autotrasportatori, l'aumento del volume delle merci trasportate **ha fatto crescere anche le attività illecite, come il furto del carico e gli attacchi ai conducenti, il cosiddetto fenomeno del "cargo crime"**, ovverosia gli attacchi, furti, assalti e sottrazione della merce trasportata con aggressioni spesso a carico degli autisti stessi a cui, anche in questo caso, la risposta potrebbe essere la realizzazione di aree di sosta sicure per veicoli pesanti.

Con la doverosa premessa che non esistono dati ufficiali europei e nazionali in materia ma rilevazioni parziali effettuate da associazioni ed aziende specializzate in intelligence, quali TAPA e BSI, si stima che in Europa nel 2021 il 65% di tale fenomeno venga effettuato a danno del trasporto stradale merci<sup>35</sup>. Il feno-

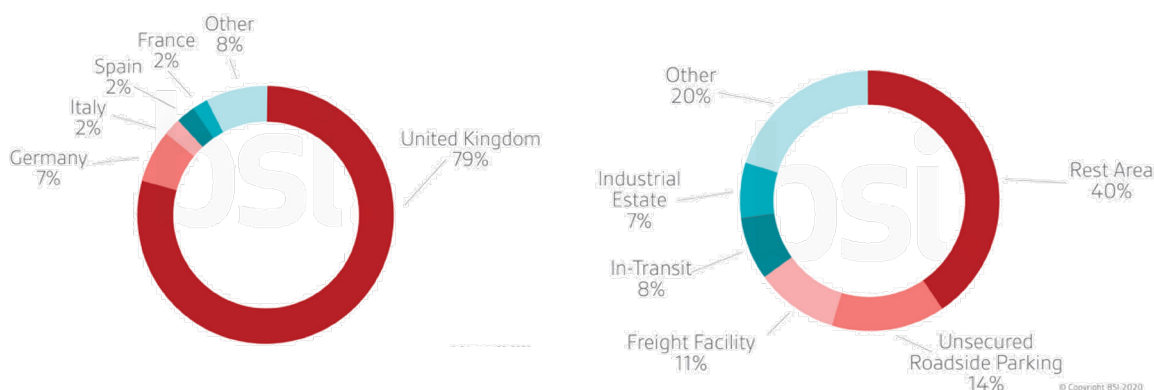
---

<sup>34</sup> European Road Safety Observatory. Fatigue 2018. European Commission DG Move [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-fatigue.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-fatigue.pdf)

<sup>35</sup> TT CLUB, TAPA EMEA and BSI Connect SCREEN Intelligence, 2021 Cargo Theft Report, <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/bsi-tt-club-cargo-theft-report/tt-club-tapa-emea-and-bsi-annual-cargo-theft-report.pdf>

meno criminoso, che secondo la DG Move provoca in Europa danni economici per 3,19 miliardi di euro l'anno, è **presente anche in Italia con 121 denunce nel 2020<sup>36</sup>, con prevalenza dei casi in Lombardia, Puglia, Piemonte e Veneto, ed un danno medio di 202.035 euro di perdita ad evento criminoso.**

Figura 11 - Principali paesi in Europa per numero di attacchi alla merce e location degli attacchi e furti (2020)



Fonte: BSI & TT Club Cargo Theft Report 2020

Tenuto conto che la maggior parte degli eventi criminosi avviene nel tempo di sosta del veicolo durante i periodi di riposo dell'autista, è evidente il forte fabbisogno di realizzare aree di sosta sicure dotate di dispositivi e servizi di sicurezza interni lungo la rete stradale europea al fine di garantire sicurezza ai lavoratori ed evitare danni alla merce degli operatori logistici e dei caricatori.

### 1.3.4 Le recenti modifiche nella disciplina europea dell'autotrasporto

Senza alcuna velleità di fornire i dettagli di ogni singolo aspetto dell'articolata normativa, principalmente di derivazione europea, nell'ambito del trasporto stradale merci e dell'autotrasporto, il presente paragrafo si pone l'obiettivo di rappresentare in maniera sintetica le principali e più recenti disposizioni che rispondono alle criticità ed ai fabbisogni sopra descritti e che impattano direttamente od indirettamente sul fabbisogno e sulla domanda di aree di sosta per veicoli pesanti lungo le arterie stradali ed autostradali europee e nazionali.

In tal senso la disciplina europea sull'autotrasporto che interessa maggiormente in questa sede e con diretto impatto sulla domanda di aree di parcheggio e sosta per veicoli pesanti riguarda principalmente le norme approvate a tutela del lavoro svolto dagli operatori, sia in tema di orario di lavoro e di guida, sia per quanto concerne i periodi di pause e riposo (giornaliero, settimanale e bisettimanale) che obbligatoriamente i conducenti sono tenuti a rispettare.

In linea generale ed al netto delle modifiche approvate con il "Pacchetto sulla mobilità" a fine luglio 2020 per il trasporto stradale internazionale, a prescindere dal paese di immatricolazione del veicolo, il Regolamento CE N. 561/2006 sui tempi di guida e riposo si applica al trasporto su strada in tutta l'Unione europea, tra i paesi dell'UE, la Svizzera e i paesi dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

<sup>36</sup> TAPA INCIDENT INFORMATION SERVICE (IIS), CARGO THEFT ANNUAL REPORT EMEA Region, Annual Report of Cargo Theft Incidents - 2020, [http://ace-cargadores.com/wp-content/uploads/2021/04/Boletin\\_1075/TAPA-EMEA-Incident-Information-Service-IIS-Cargo-Theft-Annual-Report.pdf](http://ace-cargadores.com/wp-content/uploads/2021/04/Boletin_1075/TAPA-EMEA-Incident-Information-Service-IIS-Cargo-Theft-Annual-Report.pdf)

Parzialmente derogatorie al regime sopra ricordato, che rimane vigente ad esempio per il trasporto domestico, appare fondamentale rammentare le nuove regole europee per l'autotrasporto internazionale, pubblicate sulla Gazzetta ufficiale UE (Legge 249 del 31 luglio 2020) costituite da tre regolamenti ed una direttiva, nell'ambito del "Pacchetto sulla mobilità".

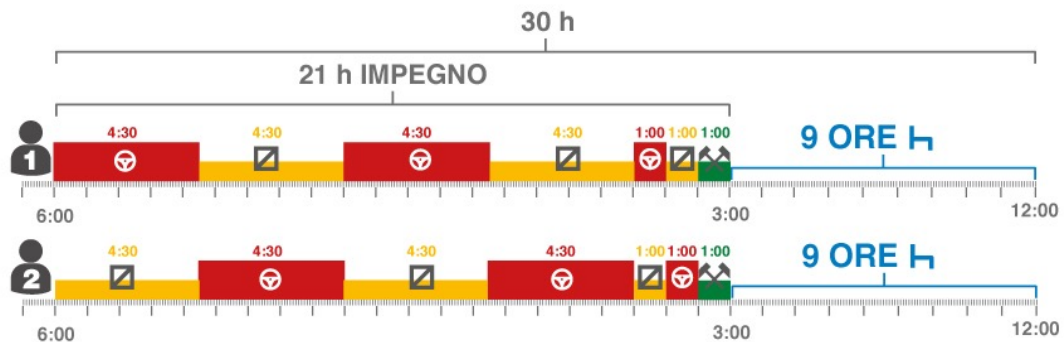
Con l'obiettivo di garantire un equilibrio tra migliori condizioni di lavoro per i conducenti, la libertà di fornire servizi transfrontalieri per i trasportatori e contribuire alla sicurezza stradale attraverso la disciplina delle condizioni di lavoro e l'uso dei dispositivi per il controllo delle prestazioni di lavoro armonizzate tra i diversi Stati membri, il pacchetto è composto dai seguenti atti normativi:

- **il Regolamento (UE) 2020/1054** che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi, entrato in vigore il 20 agosto 2020.
- **il Regolamento (UE) 2020/1055**, sull'accesso alla professione nel settore dell'autotrasporto e le regole per il suo esercizio, che modifica i precedenti regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada e che si applica dal 21 febbraio 2022.
- **il Regolamento (UE) 2020/1056**, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI), che incoraggia la digitalizzazione del trasporto merci e della relativa logistica promuovendo la comunicazione di informazioni tra operatori economici e autorità competenti tramite mezzi elettronici e istituendo il relativo quadro giuridico; tale regolamento si applicherà dal 21 agosto 2024.
- **la Direttiva (UE) 2020/1057**, che stabilisce norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, anche con l'obiettivo di evitare le frodi nel settore rafforzando i controlli e la cooperazione a livello di Unione, confermando l'applicazione delle norme e dei controlli del distacco anche nei trasporti internazionali, così come per il cabotaggio. Nelle more del recepimento nella normativa nazionale, con circolare n.3834 del 4 febbraio 2022, il Ministero degli Interni ha dato indicazioni sui i controlli.

Particolarmente interessante per il focus del presente report sono le indicazioni riportate nel Regolamento (UE) 2020/1054 in quanto le disposizioni ivi contenute si ricollegano alla necessità di aree di parcheggio sicure e protette. Il regolamento infatti introduce esplicitamente il divieto di svolgere il riposo settimanale regolare (45 ore) nella cabina del veicolo e se questo periodo di riposo è effettuato lontano da casa, l'alloggio deve essere pagato dal datore di lavoro. Viene confermato il periodo complessivo massimo di 90 ore di guida in due settimane. Durante 2 settimane l'autista potrà effettuare 2 periodi di riposo settimanale regolare oppure un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore. L'autista potrà svolgere due periodi consecutivi di riposo ridotto (24 ore) fuori dal Paese di stabilimento dell'impresa a condizione che nella terza settimana venga preso un riposo compensativo prima di quello regolare. Gli autisti dovranno ritornare nel Paese di residenza ogni 3 settimane o 4 settimane in funzione del loro orario di lavoro; è altresì previsto che il conducente a bordo di un veicolo trasportato da una nave o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può effettuare altre attività al massimo in 2 occasioni e per non più di 1 ora complessivamente. L'autista deve avere a disposizione una cabina letto, una branda o una cuccetta. Per fruire della deroga la durata prevista della tratta marittima/ferroviaria deve essere pari almeno a 8 ore e il conducente deve disporre di una cabina letto.

Il conducente in multipresenza può disporre di un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, sempreché chi effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.

Figura 12 - Tempi di interruzione e di riposo in multipresenza



Fonte: Tach Consulting

È vietato inoltre alle imprese di trasporto offrire ai conducenti, ogni forma di retribuzione o premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale; si prevede poi che la Commissione UE pubblichi su un apposito sito web aggiornato, l'elenco di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati e sicuri; entro il 31 dicembre 2025 la Commissione dovrà inoltre presentare una relazione intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, incentrata, in particolare, sull'impatto potenziale di tali sistemi sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Il nuovo Regolamento, modificando il precedente Regolamento (UE) n. 165/2014, interviene altresì sulla disciplina dei tachigrafi, e sulla connessa protezione dei dati personali, in relazione all'obbligo di installazione dello smart tachograph di ultima generazione che consentirà di localizzare gli attraversamenti di frontiera e le operazioni di carico e scarico merci, previsto nei prossimi anni per i veicoli industriali per il trasporto internazionale, con varie cadenze temporali.



# **Impianto pianificatorio e definitivo delle SSTPA in Europa ed in Italia**



## 2. Impianto pianificatorio e definitivo delle SSTPA in Europa ed in Italia

### 2.1 Caratterizzazione delle Safe and Secure Truck Parking Areas

I capitoli precedenti hanno tentato di mettere in luce e caratterizzare il mercato del trasporto stradale merci in Europa ed in Italia. In estrema sintesi: la modalità prevalente di trasporto cargo attuale e prospettica, l'aumento del trasporto internazionale e delle percorrenze a medio-lungo raggio, la forte penetrazione nei mercati dell'Europa occidentale e quindi anche in Italia di operatori esteri, il nastro trasportatore delle esportazioni e delle importazioni italiane da/verso l'Europa e la contemporanea polarizzazione e frammentazione dell'offerta.

Al tempo stesso, si è cercato di analizzare le maggiori criticità e quindi i fabbisogni del comparto, rinvenibili sostanzialmente nell'estrema concorrenza giocata sui prezzi nel mercato europeo dell'autotrasporto a detrimento spesso delle condizioni di lavoro e sociali dei lavoratori, da fenomeni non sempre legali di delocalizzazione, di cabotaggio stradale non rientrante nelle regole del gioco, della necessaria armonizzazione e rinforzamento dell'enforcement a livello europeo e di singolo Stato Membro in materia di normative sulle condizioni di lavoro degli autisti al fine di ridurre fenomeni di dumping sociale, nella persistente alta incidentalità e mortalità dei veicoli pesanti su strada dettati anche da riposi e soste non adeguate e la forte incidenza in termini di sicurezza e di perdita economica dei fenomeni di "cargo crime" lungo la rete autostradale e stradale europea.

Se evidentemente le misure legislative analizzate nel precedente capitolo e approvate a Bruxelles nell'ambito del Pacchetto Mobilità vanno esattamente in questa direzione, è altresì vero che una delle possibili risposte orizzontali rispetto ai trend ed alle criticità del mercato dell'autotrasporto europeo odierno e futuro **riguarda la realizzazione di aree di parcheggio e sosta sicure per i veicoli pesanti con servizi e prerogative standardizzate tra i diversi paesi.**

In tal senso, la realizzazione di nuove aree di parcheggio e sosta e l'adeguamento di quelle esistenti a riconosciuti standard di sicurezza, efficienza e fruibilità da parte dell'utenza, rappresenta indubbiamente una leva in grado di rispondere ai fabbisogni di sicurezza durante le soste, di riduzione dei rischi di incidenti causati dalla stanchezza, nel garantire un appropriato livello di riposo agli autisti sempre più impegnati in servizi a lungo raggio con soste overnight, a rispondere al miglioramento delle condizioni di lavoro e sociali degli autotrasportatori, ad implementare efficacemente la corposa normativa europea in materia di tempi di guida e di riposo e, in definitiva, a rendere più competitiva ed affidabile la complessa catena logistica.

La tematica dello sviluppo delle SSTPA, tra l'altro, abbraccia una serie di stakeholder con competenze differenti e variegata in materia che passano dagli enti pubblici di regolazione del traffico stradale e della sicurezza coinvolti nei processi di pianificazione e programmazione di tali aree nonché nell'acquisizione dei dati statici e dinamici sul traffico stradale, gli autotrasportatori che rappresentano l'utenza delle aree di parcheggio e che richiedono standard di sicurezza e di servizi minimi in occasione dei periodi di sosta e riposo, le imprese e gli operatori logistici che possono pianificare nei percorsi le aree più idonee a garantire sicurezza alla merce trasportata dagli autisti, gli operatori delle aree di sosta nonché gli sviluppatori che possono vedere sviluppare nuove opportunità di business ed infine le compagnie assicurative che possono valutare e prezzare il minore premio sul rischio di incidenti e furti.



### 2.1.1 Genesi

Le Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPA) sono un concetto che nasce sotto l'egida della Commissione Europea per far fronte all'aumento dei volumi di traffico merci su strada, per garantire servizi e condizioni di lavoro e di riposo appropriati agli autisti, per migliorare i livelli di sicurezza stradale e far diminuire le cause di incidentalità e congestione, in definitiva per garantire una catena logistica efficiente e sicura per gli operatori e per gli altri utenti della strada.

La volontà di sviluppare e fare un upgrading del paradigma delle tradizionali aree di parcheggio o piazzali di sosta per i veicoli pesanti, in termini di standard di confort e di sicurezza per gli autotrasportatori, nasce già con dei progetti pilota e degli studi cofinanziati dall'Unione Europea nel primo decennio del 2000, vale a dire le iniziative **SETPOS** e **LABEL**.

Più specificatamente, il progetto pilota Secure European Truck Park Operational Services Show cases of secure parking (SETPOS), conclusosi nel 2010, ha previsto degli investimenti infrastrutturali in 4 aree di sosta lungo la rete TEN-T al fine di innalzare i livelli di sicurezza contro i furti anche al fine di realizzare un modello per gli investitori nello sviluppo di tali tipologie di infrastrutture e relative facilities. Nel corso del progetto, è stata realizzata un'area di sosta sicura a Valenciennes e l'upgrading di aree di sosta già esistenti a Wörnitz, Uhrsleben (Germania) e ad Ashford (Regno Unito). Nell'ambito del progetto è stato altresì sviluppato un handbook sulle best practices in Europa in materia di truck parking con un'analisi dei migliori standard applicati in termini di sicurezza e servizi agli utenti<sup>37</sup>.

Il progetto LABEL (European labelling of parking areas) ha dal canto suo sviluppato uno schema di validazione ed assessment al fine di fornire informazioni agli autotrasportatori e agli operatori logistici sui livelli di sicurezza e qualità delle aree di sosta e parcheggio per veicoli pesanti in Europa. Sulla scia del progetto SETPOS e degli standard di sicurezza e confort indicati, il progetto ha certificato più di 80 parcheggi in 10 diversi Stati Membri. I processi di certificazione sono stati fatti propri dalla International Road Transport Union (IRU), ed anche in questo caso sono state pubblicate delle linee guida in merito ai processi di audit e di assessment delle aree di sosta<sup>38</sup>.

Sulla base di tali progetti pilota e delle esperienze concrete sviluppatesi nei diversi Stati Membri appare utile menzione, da ultimo, lo studio finanziato dalla Commissione Europea DG Move Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks<sup>39</sup> del 2019, che quantifica, localizza il numero di posti necessari per la sosta sicura di veicoli pesanti in Europa, sviluppando, aggiornando e proponendo dei nuovi standard per le aree di parcheggio sicure denominati EU-Parking.

Gli standard definiti nello studio del 2019 citato derivano sostanzialmente dagli standard utilizzati nel progetto SETPOS che a sua volta si è basato su plurime ricerche e linee guida adottate sin da allora per lo sviluppo di parcheggi sicuri, in particolare nel campo della sicurezza intesa sia nella dimensione della sicurezza stradale che della dimensione della riduzione della criminalità a danno dei carichi e degli autisti. Più specificatamente, le fonti degli standard EU-Parking sono state le seguenti:

- > Il "Manuale danese": tra la fine del 2005 e l'inizio del 2006 è stato istituito uno speciale gruppo di lavoro in Danimarca sostenuto dalla Commissione Europea che ha pubblicato nel 2007 un documento

<sup>37</sup> EU DG Energy and Transport AECOM, Secured European Truck Parking Best Practice Handbook [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/parking/doc/2010\\_04\\_28\\_setpos\\_project\\_handbook.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/parking/doc/2010_04_28_setpos_project_handbook.pdf), Aprile 2010

<sup>38</sup> EU DG Mobility and Transport, Security and service at truck parking areas along the Trans-European road network, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/parking/doc/handbook\\_for\\_labelling.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/parking/doc/handbook_for_labelling.pdf), gennaio 2011

<sup>39</sup> Studio della Commissione sui parcheggi sicuri e protetti per automezzi pesanti (2019). Consultabile al seguente indirizzo: <https://sstpa.eu-study.eu/download/19/final-report/1188/final-report-sstpa-28022019-isbn.pdf>. Lo studio è stato realizzato dal consorzio costituito dai seguenti enti: Panteia (lead), CBRA, ESPORG, CERTH/HIT, IRU e DEKRA.

intitolato “Requisiti minimi per un parcheggio sicuro standardizzato”. Il manuale delinea un livello minimo di base dei requisiti di sicurezza, senza entrare nelle specifiche tecniche più dettagliate che vengono lasciate ai singoli gestori delle aree, prevedendo le seguenti raccomandazioni:

- I veicoli leggeri non dovrebbero essere inclusi negli standard di parcheggi sicuri;
  - Le aree di parcheggio sicure per camion non dovrebbero essere aperte ai pedoni “ordinari” ma solo al personale per la sicurezza dell’area ed agli autisti dei camion parcheggiati nel sito;
  - Dovrebbe essere stabilito uno schema di certificazione per i parcheggi sicuri per i camion con audit regolari tesi ad accertare il mantenimento degli standards;
  - I siti dovrebbero avere un controllo degli accessi standardizzato
  - Dovrebbero essere implementati sistemi di prenotazione del parcheggio
  - I sistemi di recinzione e CCTV dovrebbero essere obbligatori;
  - Gli operatori di sicurezza del sito dovrebbero avere dei canali con cui cooperare con le forze di polizia;
  - Le informazioni sui siti protetti dovrebbero essere rese pubblicamente disponibili;
  - Tutti gli incidenti dovrebbero essere segnalati;
- > “Guidelines TAPA”: Il 27 marzo 2006 TAPA e FFI hanno sviluppato una dichiarazione sui “*demands regarding sites and contents of secured parking places [in] Europe*” in cui sono stati definiti alcuni standard minimi per le aree di sosta sicure come segue:
- Requisiti di sicurezza organizzativa: solo prenotazione on-line (principio del mittente verificabile), controllo agli accessi (registrazione di arrivo / partenza e altre regole), presenza di personale di sicurezza 24 ore su 24, 7 giorni su 7, uso di procedure di qualità (gestione, controllo del personale, competenze multilingue, esperienza di trasporto), specifiche procedure di pianificazione in emergenza (sicurezza, intervento), piano di manutenzione e controlli periodici sulle installazioni fisiche ed elettroniche, solide procedure organizzative “su misura” per garantire la sicurezza complessiva dell’area di parcheggio
  - Requisiti di sicurezza fisica ed elettronica: protezione perimetrale (recinzione-fosso-collina) con anti-ram, controllo degli accessi (ad es. barriera) per veicoli e pedoni, copertura con CCTV del perimetro esterno e accesso in/out (archiviazione immagini per 48 ore), illuminazione sufficiente per consentire chiare immagini delle CCTV.
  - Strutture: servizi igienico-sanitari e servizi di ristorazione di standard minimo.
- > “Park Mark”: schema sviluppato dalle Association of Chief Police Officers (ACPO) for England, Wales & Northern Ireland, Association of Chief Police Officers Scotland (ACPOS) for Scotland e Association of Chief Police Officers Crime Prevention Initiatives (ACPO CPI) e dalla British Parking Association (BPA) in cui le aree di parcheggio venivano articolate in base all’assessment del “crime risk” specifico e di conseguenza venivano attenzionate differentemente dalle forze di polizia.
- > “Common Criteria for rest facilities”: discussion paper redatto da IRU e ETF del 2007 in cui vengono evidenziate significative preoccupazioni per la mancanza di parcheggi sicuri in Europa centrale ed orientale, delineando successivamente le caratteristiche essenziali per aree di sosta adeguate e protette tra cui il garantire un numero sufficiente di capacità in termini posti e stalli, fornire servizi igienici adeguati, dotazione di strutture per le chiamate di emergenza, segnaletica chiara per i conducenti internazionali e livelli adeguati di customer service.
- Solo l’illuminazione e l’implementazione di un sistema di allarme sono stati considerati elementi di sicurezza obbligatori.
- > “VEDA paper”: documento sviluppato da VEDA, l’associazione tedesca dei parcheggi privati per camion (di proprietà privata situati lontano dalle autostrade). VEDA suggerisce due livelli di sicurezza

standard: uno in siti senza personale di sicurezza (ma con il coinvolgimento, comunque, di personale delle aree) che potrebbero qualificarsi per lo standard di livello uno, mentre i siti con il personale di sicurezza si qualificerebbero per un livello di accreditamento più elevato.

Recinzioni, illuminazione e videosorveglianza sono state identificate come misure di sicurezza fisica essenziali e viene inoltre raccomandata una serie di procedure operative, compresi i controlli di ingresso/partenza, registrazione e segnalazione degli incidenti, sistemi di prenotazione ecc.

- > NEA "Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network": nel documento viene sviluppato un framework basato sulla metodologia del "Black Market Value" (BMV) relativamente ai beni trasportati che riconosce il fatto che le esigenze di sicurezza variano nel settore e che incorporano circostanze e livelli di rischio locali. In sostanza viene proposto un doppio tier di livelli e requisiti di sicurezza per "hot spots" e "non hot spots" come segue.

Tabella 8 - Standard di sicurezza Hot spot/Non hot spot - NEA

Security elements	Hot spots	Non hot spots
<b>Entry/exit control</b>		
Fence	X	
Physical entry barriers	X	X
(automatic) registration incoming and departing vehicles	X	
Driver identification	X	
At point of entry/exit: Weighing of vehicles	X	
<b>Interaction with other traffic</b>		
Exclusive for truck-parking	X	
Exclusive for tanking, restaurants, etc. for truck parking drivers	X	
<b>Control during stay</b>		
24-hour camera surveillance	X	
Monitors for drivers when outside secure parking area (e.g. in restaurants)	X	
Optimal lighting of parking slots	X	X
Additional lighting high risk cargo	X	
<b>ORGANISATION AND COMMUNICATION</b>		
<b>Security management</b>		
Security manager	X	X
Integration of security management and security management of other facilities	X	
Registration and central administration of (security) incidents	X	X
Security plan/protocol and security manual	X	
<b>Security services</b>		
24-hour manned entry/exit control	X	
24-hour camera security surveillance and regular physical surveillance	X	
Options of (remote) checks of availability of parking slots/parking capacity	X	
Options of reservation of parking slots	X	
<b>Communication with authorities/policies</b>		
Communication of incidents	X	X
Direct alarming of police	X	

Fonte: NEA FINAL REPORT (2007) - COUNTRY STUDIES Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network.

## 2.1.2 Normativa di riferimento

La normativa europea in materia di aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti, diretta od indiretta, è corposa e prende piede dalla seconda metà degli anni 2000 come testimoniano anche gli studi commissionati dalla Commissione Europea sull'argomento di cui si dirà al paragrafo successivo.

Sin dalla **Direttiva CE n. 96/2008** del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali<sup>40</sup>, viene ricordato in premessa che *“la creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta lungo le strade riveste enorme importanza per la sicurezza del traffico, oltre che per la prevenzione del crimine. I parcheggi e le aree di sosta consentono ai conducenti dei veicoli di concedersi per tempo una pausa di riposo e di proseguire il viaggio con piena concentrazione. La creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta sicuri dovrebbe pertanto costituire parte integrante della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”*.

Tale disposizione derivava tra l'altro dall'approvazione due anni prima del **Regolamento CE N. 561/2006** che definiva i tempi di guida e di riposo obbligatori per i conducenti insieme alla relativa responsabilità delle società di trasporto, nonché i controlli e le sanzioni. Le SSTPA, in tal senso, forniscono una soluzione adeguata a garantire che i conducenti possano rispettare i tempi di guida e di riposo in maniera legale, efficace, sicura ed appropriata.

A fortiori, successivamente alla sopra richiamata Direttiva CE 96/2008 e prendendo spunto dagli outcomes del progetto LABEL, il Consiglio dell'Unione europea Giustizia ed Affari Interni ha emanato una risoluzione del 8 e 9 novembre 2010<sup>41</sup> in cui incoraggiava gli Stati membri ad adottare un modello unico e standardizzato per implementare i parcheggi sicuri su tutto il territorio europeo.

Un altro importante elemento normativo per le SSTPA ha riguardato la disciplina per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS). La **Direttiva UE 40/2010** ha creato infatti un quadro per la diffusione e l'uso degli ITS, che copre il trasporto stradale e le sue interfacce con le altre modalità e tra le aree prioritarie se ne prevedono due di interesse per gli SSTPA, vale a dire *“la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali e la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali”*<sup>42</sup>. A seguito della Direttiva 40/2010, la Commissione Europea ha emanato il **Regolamento Delegato UE 885/2013**<sup>43</sup> relativo alla stabilisce le specifiche necessarie a garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità della predisposizione e dell'utilizzo operativo dei servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali lungo la rete TEN-T stradale. Il Regolamento Delegato 885/2013 introducendo l'obbligo di fornire dati agli utenti in merito alle aree di parcheggio sicure pubbliche e private e alla descrizione delle stesse, che devono essere raccolti e forniti dagli operatori delle aree di parcheggio e dai fornitori di servizi, pubblici o privati, definisce:

- le componenti delle informazioni da fornire: sia *“informazioni dinamiche”*, vale a dire le informazioni che indicano, in un dato momento, la capacità di parcheggio disponibile in un'area di parcheggio o lo stato attuale (libera/completa/ chiusa) di un'area di parcheggio; sia le *“informazioni statiche”*, ovverosia la descrizione dell'area quali il nome e indirizzo, il numero totale di parcheggi disponibili, il prezzo, le informazioni sulla sicurezza e le attrezzature dell'area di parcheggio e le informazioni per contattare l'operatore;

<sup>40</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0096&from=EN#d1e32-67-1>

<sup>41</sup> RESOLUTION ON PREVENTING AND COMBATING ROAD FREIGHT CRIME AND PROVIDING SECURE TRUCK PARKING AREAS COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION JUSTICE and HOME AFFAIRS Council meeting, 8 and 9 November 2010

<sup>42</sup> DIRETTIVA 2010/40/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 7 luglio 2010 sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

<sup>43</sup> REGOLAMENTO DELEGATO (UE) N. 885/2013 DELLA COMMISSIONE del 15 maggio 2013 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali

- il formato DATEX II o qualsiasi formato internazionale e leggibile da una macchina compatibile con DATEX II quale standard per lo scambio e condivisione dei dati dei operatori delle aree di parcheggio e i fornitori di servizi, pubblici o privati, ed a tal fine i dati devono essere accessibili per il riutilizzo da parte dei fornitori di servizi di informazione e/o degli operatori delle aree di parcheggio, pubblici o privati, senza discriminazioni;
- la designazione dei Punti di accesso nazionali per la raccolta e la diffusione dei dati statici e dinamici raccolti (in Italia il Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale - CCISS).

Altrettanto importanti le previsioni in materia di aree di parcheggio e di sosta per veicoli pesanti disciplinate con **Regolamento UE n. 1315/2013**<sup>44</sup> sullo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) che, facendo rientrare le SSTPA tra i fabbisogni dell'art. 34<sup>45</sup> e la definizione di progetti di interesse comune le applicazioni telematiche (ITS) che possono fornire supporto allo sviluppo delle aree parcheggio che offrono un livello adeguato di sicurezza, protezione e confort, alla sezione III art. 17 individua le aree di parcheggio e di sosta quali componenti fondamentali dell'infrastruttura stradale. In aggiunta a ciò, e relativamente alla rete stradale core TEN-T, definisce lo *"sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 100 km circa"*<sup>46</sup> un requisito essenziale per l'infrastruttura del trasporto stradale.

Più recentemente, a marzo 2019, sono stati pubblicati i risultati dello **studio MOVE/C1/ 2017-5001 commissionato dalla DG MOVE** sulle aree di sosta sicure e protette che definisce un piano d'azione per gli SSTPA, creando un quadro per le autorità pubbliche e gli sviluppatori privati che desiderano realizzare SSTPA, comprese informazioni accurate riguardanti la pianificazione, il funzionamento, la standardizzazione, i processi di certificazione e le migliori pratiche. Lo studio, che fornisce orientamenti utili per il settore pur non essendo giuridicamente vincolante, definisce gli standard EU-Parking armonizzati nell'Unione, che vanno da un livello basso (Bronzo) a un livello medio (Silver) ad alto (Oro e Platino), con omogenei livelli di servizio minimi per i conducenti in termini di igiene, sicurezza e confort.

Dal dicembre 2018, inoltre, la Commissione Europea DG Move ha istituito un gruppo di esperti sulle aree di parcheggio sicure e protette per i camion (E03642)<sup>47</sup>, che assiste la Commissione in relazione all'attuazione della normativa sui parcheggi dell'Unione Europea, sui programmi in materia, sui requisiti per i prossimi orientamenti sulle TEN-T, sulla conformità o necessità di normare e adeguare gli EU-Parking standard e sulla definizione dei processi di certificazione, audit e gestione dei sinistri. In rappresentanza dell'Italia sono stati designati un rappresentante del Comitato centrale e di RAM S.p.A.

Come ricordato nel capitolo precedente, il **Regolamento EU 1054/2020**<sup>48</sup> statuisce espressamente la necessità di elaborare norme relative a promuovere aree di parcheggio sicure e protette di alta qualità anche al fine di includere un migliore accesso ai combustibili alternativi agli utenti, nonché la pubblicazione da parte della Commissione stessa su un sito web ufficiale unico, di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia prevenzione e rilevamento delle intrusioni, illuminazione e visibilità, punto di contatto e procedure in casi di emergenza, servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere, possibilità di acquisto di cibo e bevande, connessioni che permettono la comunicazione, alimentazione elettrica e misure di prevenzione e rilevamento delle intrusioni.

<sup>44</sup> Regolamento UE n. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

<sup>45</sup> Art. 34 Reg. UE n. 1315/2013 *"Gli Stati membri prendono in debita considerazione la necessità di assicurare che le infrastrutture di trasporto offrano movimenti di passeggeri e di merci sicuri"*.

<sup>46</sup> Art. 39 Requisiti concernenti l'infrastruttura Reg. UE n. 1315/2013

<sup>47</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3642&news=1>

<sup>48</sup> REGOLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 luglio 2020 che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 e il regolamento (UE) n. 165/2014.



Più recentemente, con **Regolamento Delegato 2022/1012** della Commissione Europea del 7 aprile 2022 che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio all'articolo 8 bis, paragrafo 1, sono stati disciplinati legislativamente i livelli di servizi obbligatori e i 4 livelli (bronzo, argento, oro, platino) di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette nonché le procedure per la loro certificazione, riprendendo sostanzialmente le risultanze dello studio MOVE/C1/ 2017-5001 del 2019 come si dirà meglio nella sezione successiva.

Da ultimo, appare utile rammentare due previsioni normative europee, attualmente in discussione, ma con diretto impatto sulla tematica delle SSTPA. **In primis il processo di revisione degli orientamenti europei in materia di reti TEN-T**, il cui Regolamento dovrebbe entrare in vigore nel 2023 e che attualmente vede aperte le discussioni sul testo della proposta di regolamento anche sulla base della proposta legislativa della Commissione Europea enunciata con Comunicazione EU 2021/812 pubblicata il 14 dicembre 2021. Con la finalità di conformare le TEN-T alle nuove esigenze del mercato e agli obiettivi del European Green Deal, la proposta dispone elementi innovativi, tra cui un nuovo sviluppo temporale della rete dei trasporti europea, con tre layer invece che due come era previsto nel Reg. EU 1315/2013, vale a dire il 2030 per la rete Centrale, 2040 per la rete Centrale estesa (Extended Core Network) e il 2050 per la rete Globale, nonché il riallineamento dei 9 nuovi Corridoi Core ridenominati "European Transport Corridors" (che includono la rete centrale e centrale estesa). Per quel che concerne le Safe and Secure Truck Parking Areas, queste ultime rimangono componente fondamentale dell'infrastruttura stradale e viene proposto che gli *"Member States shall make all possible efforts to ensure the development of safe and secure parking areas located on roads of the core and extended core network, or within 3 km driving distance from the nearest exit of road of the trans-European transport network, with a distance of 150 km between two such areas on average, providing a sufficient parking space for commercial vehicles and complying with the requirements set out in Article 8a(1) of Regulation (EC) No 561/2006 by 31 December 2040. When developing those parking areas, Member States may focus on road sections with high intensity of freight traffic"*<sup>49</sup>.

In secondo luogo, **il processo di revisione ed abrogazione della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**, sia nella proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio AFIR COM(2021) 559 final che nella posizione del Consiglio di giugno 2022, prevede espressamente che *"entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura sia installata almeno una stazione di ricarica per i veicoli pesanti con potenza di uscita di almeno 100 kW"*.

### 2.1.3 Definizione, caratteristiche e standards

Sulla base del Regolamento Delegato 1012/2022 e prendendo spunto dallo studio della Commissione Europea del 2019 richiamato sopra, **vengono definite pertanto SSTPA quelle aree di parcheggio e di sosta sicure per veicoli pesanti che possiedono degli standard in termini di servizi e sicurezza minimi certificati da organismi indipendenti sulla base di criteri omogeni e armonizzati a livello europeo**. Preme nuovamente sottolineare l'importanza del Regolamento Delegato 1012/2022 che finalmente definisce a livello legislativo gli standard europei, superando il concetto degli orientamenti di massima da parte della Commissione Europea senza coerenza giuridica<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> Consiglio dell'Unione Europea ST 14156/1/22 11 novembre 2022, Art. 30 comma 3, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013

<sup>50</sup> Corte dei Conti europea, Relazione speciale "La rete stradale centrale dell'UE: i tempi di percorrenza si sono abbreviati, ma la rete non è ancora pienamente funzionante", ISSN 1977-5709, 2020.

Le due caratteristiche fondamentali per essere definiti SSTPA sono pertanto quelle di possedere dei requisiti minimi in termini di sicurezza e servizi all'utenza; e mentre lato servizi e confort molte aree non-se-cure, comunque, offrono un ventaglio di facilities agli autotrasportatori, queste ultime non garantiscono gli stessi standard e caratteristiche di sicurezza. In tal senso, **unicamente le SSTPA combinano le componenti della sicurezza e dei servizi in grado di offrire contemporaneamente prevenzione e protezione adeguata ai potenziali incidenti e servizi appropriati per garantire agli utenti le migliori condizioni sociali per effettuare al meglio i periodi di sosta e riposo.**

Per quel che concerne i requisiti relativi ai servizi offerti ed erogati all'utenza nei SSTPA, viene previsto che per essere certificati come parcheggi sicuri su standard europei deve essere soddisfatto il livello di servizio obbligatorio mentre i servizi opzionali sono oggetto di assessment da parte dei certificatori al fine di garantire informazioni affidabili ma non determinerà il livello del parcheggio. Anche se in presenza dei requisiti di sicurezza di cui si dirà in seguito, nel caso in cui venissero meno i requisiti di servizio, l'area auditata non potrà essere certificata.

Più specificatamente, di seguito si riportano i livelli di servizio che obbligatoriamente devono essere erogati e quelli opzionali.

**Tabella 9 - Livelli e standards dei servizi nelle SSTPA**

OBBLIGATORI	
Servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono disponibili docce e toilette funzionanti separate per uomini e donne. Le docce forniscono acqua calda.</li> <li>• Sono disponibili rubinetti dell'acqua funzionanti che forniscono acqua calda. Il sapone per le mani è fornito gratuitamente.</li> <li>• Sono disponibili sul posto contenitori per rifiuti che vengono svuotati regolarmente.</li> <li>• Le toilette, le docce e i lavandini sono puliti e controllati quotidianamente a intervalli regolari. Il programma di pulizia è esposto.</li> </ul>
Possibilità di acquisto e consumo di alimenti e bevande	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spuntini e bevande possono essere acquistati 24 ore su 24, 7 giorni su 7.</li> <li>• È disponibile una sala di ristorazione per i conducenti.</li> </ul>
Connessioni che permettono la comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internet è accessibile gratuitamente.</li> </ul>
Alimentazione elettrica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono disponibili prese elettriche per uso personale.</li> <li>• Entro il 31 dicembre 2026 sono disponibili sul posto stazioni di ricarica elettrica per veicoli refrigerati adibiti al trasporto su strada.</li> </ul>
Punti di contatto e procedure in casi di emergenza	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È presente una segnaletica chiara ai fini della circolazione sicura nel parcheggio.</li> <li>• I contatti di emergenza sono esposti nel parcheggio almeno nella lingua nazionale ufficiale e in inglese. Sono integrati da pittogrammi facilmente comprensibili.</li> </ul>
OPZIONALI	
Ristorante aperto tutti i giorni 24 ore su 24 presso o vicino al sito	
Merci pericolose accettate o meno nell'area di parcheggio	
Parcheggio separato per merci pericolose	
Disponibilità di energia elettrica per il raffreddamento degli automezzi pesanti	
Per i paesi con condizioni meteorologiche avverse: attrezzatura per rimozione di neve e ghiaccio dagli automezzi pesanti	
Possibilità di acquistare articoli da toilette	
Possibilità di acquistare attrezzatura da lavoro di base sul posto o nelle vicinanze	
Disponibilità di procedure tecniche di emergenza (ad esempio un servizio di riparazione nelle vicinanze)	

Lavanderia sul posto o nelle vicinanze
Riparo dalla pioggia e dal sole per le persone nell'area di parcheggio
Strutture per il tempo libero per i conducenti
Lavaggio per automezzi pesanti sul posto o nelle vicinanze
Tavoli da picnic
Negozi nelle vicinanze
Snack bar con pasti veloci nelle vicinanze
Stazione di rifornimento sul posto o nelle vicinanze
Distributori automatici
Negozi di pezzi di ricambio sul posto o nelle vicinanze
Disponibilità di alimenti per diete particolari
Capacità dell'area di sosta (posti e stalli disponibili)
Assistenza medica nelle vicinanze
Hotel sul posto o nelle vicinanze
Farmacia nelle vicinanze
Stazione di polizia nelle vicinanze
Disponibilità di un sistema di pagamento dei pedaggi tramite un distributore automatico

Per quel che concerne i requisiti per la sicurezza, e tenuto conto che la prevenzione delle minacce alla sicurezza dei conducenti e delle merci è la ragione fondamentale per lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette, è altresì evidente che esistono diversi tipi di utenti e di merceologie trasportate piuttosto che situazioni locali territoriali più o meno interessate da fenomeni di criminalità a danno del trasporto stradale, che impongono una classificazione e valutazione multi-livello del grado di sicurezza erogato.

Nello studio del 2019 della Commissione Europea e così come confermato nel Regolamento Delegato (UE) 2022/1012 della Commissione del 7 aprile 2022, sono stati pertanto proposti quattro diversi livelli di sicurezza che l'area è in grado di garantire, **dal livello bronzo (sicurezza) al livello platino (altissima sicurezza)**.

Figura 13 - Livelli di sicurezza e rating delle SSTPA



Fonte: DG Move, Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks

La sicurezza viene valutata attraverso la presenza o meno di caratteristiche, misure e strumenti di sicurezza **lungo il perimetro del parcheggio, all'interno del sito, nella sezione di ingresso/uscita e nell'adozione di procedure di gestione dello staff e degli addetti all'area di parcheggio**. Nelle aree di parcheggio sicure e protette, a prescindere dal livello, devono essere esposte le informazioni per gli utenti relative alle modalità per sporgere reclami presso l'organismo di certificazione competente.



Tabella 10 - Livelli e standards di sicurezza per ambito delle SSTPA

LIVELLO DI SICUREZZA	
LIVELLO BRONZO	
Perimetro	Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato da un deterrente visivo. Il deterrente visivo è posizionato sul terreno per indicare il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta e per segnalare che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati.
	Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato a 15 Lux.
	Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
Area di parcheggio	Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati.
	Almeno una volta ogni 24 ore sono eseguiti controlli di sorveglianza fisici o a distanza.
	Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità.
	Tutte le corsie per i veicoli e i percorsi pedonali dell'area di parcheggio sono illuminati a 15 Lux.
Entrata/uscita	I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati a 25 Lux.
	In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità.
	Il sistema CCTV esegue una registrazione digitale continua minima (5 fotogrammi al secondo) o basata sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere ad immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel.
	L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo di routine del sistema CCTV una volta alla settimana, del quale deve essere conservata una registrazione per una settimana. L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno ogni 48 ore.
	I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile nazionale o dell'Unione non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo consentito dalla legge.
	L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio, oppure viene dimostrato che possiede risorse proprie per la manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati.
Procedure per il personale	Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza che comprende tutti gli aspetti, dalla prevenzione e attenuazione dei rischi alla risposta in collaborazione con le forze dell'ordine.
	L'area di parcheggio sicura e protetta nomina una persona responsabile delle procedure del personale in caso di episodi riguardanti la sicurezza. Il personale dell'area di parcheggio sicura e protetta ha accesso a un elenco completo delle forze dell'ordine locali in ogni momento.
	È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiara mente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta.
	La segnalazione di episodi e reati al personale e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta.
LIVELLO ARGENTO	
Perimetro	Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è protetto almeno da un deterrente fisico che ostacoli il passaggio e permetta l'entrata e l'uscita dall'area di parcheggio sicura e protetta solo attraverso i punti di entrata e uscita definiti. Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato mediante il monitoraggio e la registrazione video continui e tramite un deterrente visivo.
	Il sistema CCTV esegue una registrazione digitale continua minima di 5 fotogrammi al secondo o basata sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere a immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel.
	L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua ogni 72 ore un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana.

	L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno ogni 48 ore.
	I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile nazionale o dell'Unione non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo consentito dalla legge.
	L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio, oppure viene dimostrato che possiede risorse proprie per la manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati.
	Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato a 20 Lux.
	Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
<b>Area di parcheggio</b>	Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati.
	I controlli di sorveglianza fisici o a distanza sono effettuati almeno due volte ogni 24 ore e almeno una volta durante il giorno e una volta durante la notte.
	Tutte le corsie per i veicoli e i percorsi pedonali dell'area di parcheggio sono illuminati a 15 Lux.
	Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità.
<b>Entrata/uscita</b>	I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati a 25 Lux e protetti da barriere. Tali barriere sono dotate di un sistema di interfono vocale e di un sistema di biglietteria.
	In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. I requisiti per il sistema CCTV nella sezione «perimetro» del presente livello di sicurezza si applicano anche alle finalità del sistema CCTV nei punti di entrata e di uscita.
<b>Procedure per il personale</b>	Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisce ulteriori requisiti, è in vigore un piano di sicurezza per esaminare i rischi particolari affrontati dall'area di parcheggio sicura e protetta a causa di fattori quali la sua posizione, i tipi di utenti, le condizioni di sicurezza del traffico, i tassi di criminalità e le considerazioni generali sulla sicurezza.
	L'area di parcheggio sicura e protetta nomina una persona responsabile delle procedure del personale in caso di episodi riguardanti la sicurezza. Il personale dell'area di parcheggio sicura e protetta ha accesso a un elenco completo delle forze dell'ordine locali in ogni momento.
	È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiara mente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta.
	La segnalazione di episodi e reati al personale e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta.
	L'assistenza agli utenti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

LIVELLO ORO	
<b>Perimetro</b>	Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è protetto da una barriera fisica alta almeno 1,8 metri. È presente una zona libera di 1 metro tra la barriera e l'area di parcheggio.
	Sono in atto misure per prevenire danni involontari alle barriere.
	Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato a 25 Lux.
	L'intero perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è monitorato da una videosorveglianza continua senza punti ciechi.
	Il sistema CCTV esegue una registrazione continua minima di 5 fotogrammi al secondo o basata sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere ad immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel.
	L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua ogni 48 ore un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana.
	L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno ogni 24 ore.
	I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile nazionale o dell'Unione non preveda un periodo di conservazione più breve. In tal caso si applica il periodo di conservazione più lungo possibile consentito dalla legge.

## 2. IMPIANTO PIANIFICATORIO E DEFINITORIO DELLE SSTPA IN EUROPA ED IN ITALIA

	<p>L'area di parcheggio sicura e protetta è dotata di garanzia del sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio che preveda almeno una visita di servizio all'anno da parte di un'organizzazione specializzata qualificata, oppure dimostra capacità proprie di manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati.</p> <p>Gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono sincronizzati attraverso un software di notifica comune.</p> <p>In caso di indisponibilità della rete, tutti gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono memorizzati localmente e caricati una volta che le connessioni sono ristabilite nell'apparecchiatura di registrazione centrale.</p> <p>Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.</p>
<b>Area di parcheggio</b>	<p>Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati.</p> <p>I controlli di sorveglianza fisici o a distanza sono effettuati almeno due volte ogni 24 ore e almeno una volta durante il giorno e una volta durante la notte.</p> <p>Le corsie dell'area di parcheggio e i percorsi pedonali sono contrassegnati e illuminati a 15 Lux.</p> <p>Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità.</p>
<b>Entrata/uscita</b>	<p>I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati a 25 Lux, tutelati per mezzo di barriere con protezione antiscavalamento e antintrusione da sotto e regolati da semafori.</p> <p>In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. I punti di entrata e di uscita sono dotati di una tecnologia di riconoscimento delle targhe. Le registrazioni dei veicoli in entrata e in uscita sono salvate in conformità alla legislazione applicabile nazionale o dell'Unione.</p> <p>I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono protetti attraverso meccanismi di prevenzione e di rilevamento delle intrusioni, come tornelli alti almeno 1,80 metri per i pedoni. I punti di accesso a servizi come toilette, ristoranti e negozi sono dotati di tornelli a tripode quando tali servizi sono accessibili direttamente dal parcheggio.</p>
<b>Procedure per il personale</b>	<p>Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza per esaminare i rischi particolari connessi all'area di parcheggio sicura e protetta a causa di fattori quali la sua posizione, il tipo di clientela, le condizioni di sicurezza del traffico, i tassi di criminalità e considerazioni generali sulla sicurezza.</p> <p>Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in atto un piano di continuità operativa che prevede misure dettagliate su come reagire in caso di episodi perturbatori e come mantenere la fornitura di attività essenziali anche durante tali episodi. I gestori dell'area di parcheggio sicura e protetta sono in grado di dimostrare l'attuazione di tali misure.</p> <p>È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiara mente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta.</p> <p>L'assistenza agli utenti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7.</p> <p>La segnalazione di episodi e reati al personale e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta.</p> <p>È nominata una persona responsabile delle procedure per il personale.</p> <p>Il sistema di gestione dell'area di parcheggio è preparato per il trasferimento dei dati DATEX II.</p>

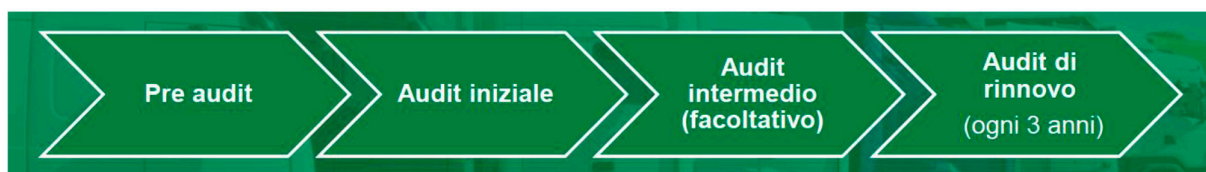
LIVELLO PLATINO	
<b>Perimetro</b>	<p>Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato da una barriera continua alta almeno 1,8 metri con deterrenti antiscavalamento. È presente una zona libera di 1 metro tra la barriera e l'area di parcheggio.</p> <p>Sono in vigore misure per prevenire danni intenzionali o involontari alle barriere.</p> <p>Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato a 25 Lux.</p> <p>L'intero perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è monitorato da una videosorveglianza continua senza punti ciechi.</p> <p>Il sistema CCTV esegue una registrazione digitale continua minima di 5 fotogrammi al secondo o basata sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere a immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel.</p> <p>L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua ogni 48 ore un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana.</p>

	L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno ogni 24 ore.
	I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile nazionale o dell'Unione non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo consentito dalla legge.
	L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio che preveda almeno due visite di servizio all'anno da parte di un'organizzazione specializzata e qualificata, oppure viene dimostrato che possiede risorse proprie per la manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati.
	Gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono sincronizzati attraverso un software di notifica comune.
	Gli eventi di sicurezza relativi al sistema CCTV presso il parcheggio sono esaminati da personale che utilizza client basati sul web. In caso di indisponibilità della rete, tutti gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono memorizzati localmente, per poi essere caricati una volta che sono state ristabilite le connessioni con l'apparecchiatura di registrazione centrale.
	Le immagini del sistema CCTV sono controllate a distanza (24 ore su 24, 7 giorni su 7) da un centro esterno di monitoraggio e ricezione degli allarmi, a meno che in loco non sia presente personale di sicurezza.
	Il sistema CCTV trasmette gli allarmi relativi a intrusioni e scavalcamenti tramite segnali acustici o luminosi presso il parcheggio e nei centri di monitoraggio e ricezione degli allarmi.
	Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
<b>Area di parcheggio</b>	Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati.
	Le corsie dell'area di parcheggio e i percorsi pedonali sono contrassegnati e illuminati a 15 Lux.
	Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità.
	Il sito è presidiato o videosorvegliato 24 ore su 24, 7 giorni su 7.
	I requisiti prescritti per il sistema CCTV nella sezione «Perimetro» del rispettivo livello di sicurezza valgono anche per il sistema CCTV nell'area di parcheggio.
<b>Entrata/uscita</b>	I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati a 25 Lux e tutelati per mezzo di cancelli con protezione antiscavalamento e antintrusione da sotto o di barriere con lo stesso tipo di protezione integrate da dissuasori.
	In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. I punti di entrata e di uscita, compresi quelli pedonali, sono monitorati in tempo reale.
	I requisiti prescritti per il sistema CCTV nella sezione «Perimetro» del rispettivo livello di sicurezza valgono anche per il sistema CCTV nei punti di entrata e di uscita.
	I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono protetti attraverso meccanismi di prevenzione e di rilevamento delle intrusioni, come tornelli alti almeno 1,80 metri per i pedoni. I punti di accesso a servizi come toilette, ristoranti e negozi sono dotati di tornelli a tripode quando tali servizi sono accessibili direttamente dal parcheggio.
	I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono dotati di una tecnologia per il riconoscimento delle targhe. All'uscita dall'area di parcheggio sicura e protetta, il personale di sicurezza verifica se la targa corrisponde all'identificatore del sistema di verifica dell'entrata e dell'uscita, ad esempio biglietti, lettori RFID o codici QR. Le registrazioni dei veicoli in entrata/uscita nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sal vate in conformità alla legislazione applicabile nazionale o dell'Unione.
	I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono protetti da un sistema di verifica in due fasi che comprende il controllo della targa e un altro metodo adeguato scelto dai responsabili dell'area di parcheggio, che consenta l'identificazione e la verifica dei conducenti, degli accompagnatori e di qualsiasi altra persona autorizzata a entrare nel parcheggio.
	L'eventuale portineria è in grado di resistere a un attacco esterno, anche mediante un meccanismo di chiusura delle porte.
<b>Procedure per il personale</b>	Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza per esaminare i rischi particolari connessi all'area di parcheggio sicura e protetta a causa di fattori quali la sua posizione, il tipo di clientela, le condizioni di sicurezza del traffico, i tassi di criminalità e considerazioni generali sulla sicurezza.
	Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in atto un piano di continuità operativa che prevede misure dettagliate su come reagire in caso di episodi perturbatori e come mantenere la fornitura di attività essenziali anche durante tali episodi. I gestori dell'area di parcheggio sicura e protetta sono in grado di dimostrare l'attuazione di tali misure.

È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiara mente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta.
L'assistenza agli utenti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7.
La segnalazione di episodi e reati al personale addetto alla sicurezza e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta.
È nominata una persona responsabile delle procedure per il personale.
È utilizzato un manuale tecnico per l'utente.
Sono predisposte procedure di risposta agli allarmi.
Il sistema di gestione dell'area di parcheggio è preparato per il trasferimento dei dati DATEX II.
La pre-prenotazione sicura è disponibile tramite telefono, moduli di contatto, e-mail, app o piattaforme di prenotazione. Se la pre-prenotazione è eseguibile tramite un'app o sistemi di prenotazione analoghi, la trasmissione dei dati deve avvenire in tempo reale.

Ai fini della valutazione e della classificazione delle SSTPA, è previsto lo svolgimento di un **processo audit da parte di un organismo di certificazione esterno che disponga di un accreditamento conforme alla norma ISO 17021**. Il processo viene condotto dapprima con discussioni preliminari (pre-audit) e seguite dalla visita in situ del revisore. L'auditor verifica i requisiti di sicurezza sulla base di un controllo delle planimetrie, degli elementi strutturali, delle attrezzature, dei sistemi informatici e delle procedure del personale, nonché attraverso l'analisi dei servizi disponibili, testandone l'esistenza e il funzionamento e attraverso interviste con il team di gestione del sito. Gli audit dovrebbero fare affidamento anche su verifiche periodiche e/o ispezioni periodiche non annunciate per il controllo dell'implementazione continua di tutti i requisiti di sicurezza (è previsto almeno un audit senza preavviso ne periodo di validità del certificato) e comunque le certificazioni devono essere rinnovate ciclicamente (di regola ogni 3 anni).

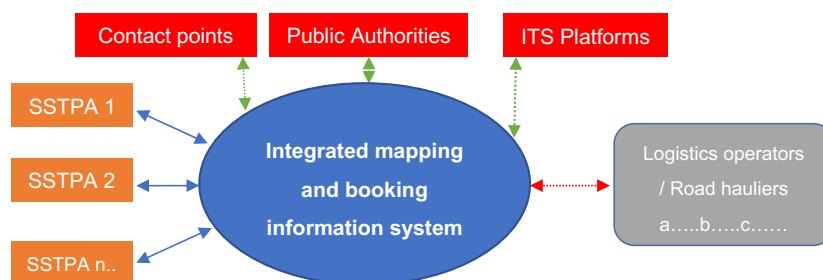
Figura 14 - Iter relativo alle procedure di audit e certificazione SSTPA



Per concludere con le caratteristiche delle SSTPA richiamate dalla Commissione Europea, risulta fondamentale citare altresì gli **aspetti ICT collegati alle SSTPA, vale a dire la necessità che gli interventi infrastrutturali per la realizzazione e l'upgrading delle aree di parcheggio siano accompagnati dalla messa in esercizio di piattaforme e sistemi digitalizzati integrati in grado di fornire informazioni ai potenziali utenti sull'ubicazione delle aree di parcheggio, sui servizi erogati in loco, sugli standard di sicurezza garantiti, facilitando l'utenza con servizi di pre-prenotazione e pre-pagamento**. Le informazioni dovrebbero essere diffuse in modo intuitivo ai conducenti ed agli operatori logistici, ad esempio tramite applicazioni ed altri strumenti collegati a sistemi di trasporto intelligenti (ITS) già esistenti e ai sistemi di fleet management delle aziende. A questo proposito un'infrastruttura informatica efficace, standardizzata e comune, conforme agli standard previsti dal Regolamento Delegato 885/2013 / UE, sembra svolgere un ruolo cardine per un pieno utilizzo degli SSTPA, con interfaccia interoperabile tra le Autorità Pubbliche/Contact Points, gli operatori privati delle aree di parcheggio e degli infrastrutture managers delle reti di trasporto connesse alle STTPA che utilizzano piattaforme proprietarie e con gli utenti finali delle aree di parcheggio.

Figura 15 - Schema tipo interoperabilità piattaforma informatica centrale per SSTPA

---



## 2.2 La programmazione delle aree di parcheggio per i veicoli pesanti in Italia

Sebbene il concetto di aree di sosta sicure SSTPA, con tutto ciò che implica in termini di standardizzazione e di certificazione è di derivazione sostanzialmente europea, la tematica delle aree di parcheggio e di sosta per veicoli pesanti è da decenni inclusa nella disciplina e nella pianificazione trasportistica a livello nazionale.

L'argomento viene difatti affrontato in numerosi documenti strategici nazionali ed incardinato sia nella dimensione della sicurezza stradale che in quella dell'efficientamento della catena logistica.

Più nello specifico, si riportano i più recenti documenti pianificatori approvati a livello nazionale che includono la trattazione e la disciplina delle aree di parcheggio e di sosta per veicoli pesanti:

- **Il Piano nazionale della sicurezza stradale**, in acronimo PNSS, istituito con legge n. 144 del 1999, nella sua versione 2001-2010, menziona espressamente che *"la mancata realizzazione di un sistema di aree di sosta e di controllo attrezzate e uno scarso coordinamento delle limitazioni del traffico relative al trasporto merci costituiscono un ulteriore fattore di debolezza che rende meno agevole sia il rispetto della normativa da parte dei vettori, sia il controllo da parte delle forze di polizia stradale"* prevedendo tra le azioni tese al miglioramento della rete infrastrutturale a supporto del trasporto e della distribuzione delle merci la *"ricognizione delle esigenze in materia di aree di sosta e controllo sia per quanto riguarda il numero, la localizzazione, il dimensionamento, le caratteristiche tecniche e il tipo di servizi erogati, sia per quanto riguarda le caratteristiche organizzativo-gestionali e gli aspetti economico-finanziari legati all'impianto e alla gestione delle aree"*<sup>51</sup> nonché l'elaborazione di un programma di interventi distinto per fasce di priorità e la definizione di progetti tipo e loro realizzazione. In tal senso, come Linea d'Azione 12, e con l'obiettivo di favorire una distribuzione omogenea delle aree di parcheggio in modo tale da consentire la sosta dei vettori rispettando i cicli indicati dalla normativa vigente e senza penalizzare l'efficienza del trasporto e di dotare le aree di sosta dotate di opportuni requisiti in termini di dimensioni, servizi ai conducenti, supporti tecnici, servizi di sicurezza, rilevando la priorità di definire Piano delle aree di sosta per il trasporto merci elaborato in modo coordinato da tutti i gestori delle reti autostradali e stradali interessate e in stretto accordo con le rappresentanze dell'autotrasporto in quanto portatrici delle esigenze alle quali il Piano dovrà rispondere. Tali previsioni sono state peraltro disattese e paradossalmente sia nel PNSS 2011-2020 Orizzonte 2020 che nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 approvato con Delibera CIPESS 14 aprile 2022, n. 13, la tematica dei parcheggi per veicoli pesanti non viene assolutamente trattata.
- **Il Piano nazionale della Logistica 2011/2020** redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica che, in materia di piattaforme informatiche per il trasporto merci e la logistica auspica la collaborazione tra Albo nazionale dell'autotrasporto, UIRNet e SISTRI *"per focalizzare gli sforzi nella realizzazione del Sistema Logistico efficiente e sicuro che, attraverso la integrazione operativa delle tre Piattaforme realizza un momento sinergico con grande valore aggiunto per sostenere un processo di sostegno alle imprese per migliorare competitività ed efficienza"*<sup>52</sup>, includendovi anche la messa in rete di aree di sosta attrezzate e la messa in rete dei sistemi di controllo dei veicoli pesanti.
- **Il Decreto-Legge del 18 ottobre 2012 n. 179** "Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese", definito anche Decreto Sviluppo Bis, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 Dicembre 2012, n° 211, nell'ambito dell'art. 8 "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto", recepisce la Direttiva europea 2010/40/UE sul "Quadro generale per la diffusione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) nel settore del trasporto stradale

<sup>51</sup> Piano nazionale della sicurezza stradale 2001-2010

<sup>52</sup> Piano nazionale della Logistica 2011-2020



e nelle interfacce con altri modi di trasporto” e pone l’accento sull’esigenza da parte di enti proprietari, gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi intermodali, di dotarsi di una banca dati relativa alle informazioni sulle infrastrutture e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata.

Di conseguenza è stato emanato il **Decreto Ministeriale del 1 febbraio 2013** definisce gli elementi funzionali obbligatori che costituiscono le condizioni necessarie per lo sviluppo dei sistemi ITS e, confermando che gli enti proprietari ed i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi logistici sul territorio nazionale, devono essere in possesso di una banca dati relativa all’infrastruttura e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata, stabilisce che gli enti gestori di parcheggi a pagamento sono tenuti a pubblicare ed aggiornare sul web (Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico - IPIT - tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e pubblicato sul portale web del CCISS) le caratteristiche dei parcheggi (quali, ad esempio: totale posti, posti disponibili, categoria di mezzi ammessi e relativi limiti di massa e di sagoma, eventuali vincoli per veicoli con particolari sistemi di alimentazione, tariffe, modalità di pagamento, sistemi di prenotazione, tecnologie e sistemi di sorveglianza, orari di controllo). Detti enti sono tenuti, inoltre, a rendere disponibile, in via continuativa, il valore percentuale del tasso di occupazione dell’infrastruttura.

- **Il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) adottato con Decreto ministeriale 12 febbraio 2014, n. 44** in attuazione della Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, nell’ambito dei quattro settori prioritari per gli ITS (l’uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità, la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci, le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto, il collegamento tra i veicoli e l’infrastruttura di trasporto) tra le azioni prioritarie prevede espressamente *“la predisposizione di servizi d’informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali” nonché “la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali”*<sup>53</sup>.
- Da rilevare altresì che la tematica delle aree di parcheggio per veicoli pesanti in Italia viene trattata anche annualmente nel quadro degli interventi finalizzati alla gestione delle emergenze che interessano il sistema viario autostradale determinate da precipitazioni nevose e che fanno seguito al **“Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve”**, siglato in data 14 dicembre 2005 presso l’allora Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e sottoscritto dai rappresentanti del predetto dicastero, del Ministero dell’Interno, dell’Anas, dell’Aiscat, delle associazioni degli autotrasportatori. In particolare, annualmente il Ministero dell’Interno e Viabilità Italia in collaborazione con il CCISS definiscono l’attuazione del filtraggio dinamico dei mezzi pesanti con massa superiore alle 7,5 tonnellate lungo la rete autostradale, mappando sia le aree e le tratte più esposte a criticità sia alla circolazione stradale derivanti da eventi nevosi sia le aree di parcheggio nell’ambito delle quali realizzare l’accumulo temporaneo dei mezzi pesanti<sup>54</sup>.
- Più recentemente, ad ottobre 2022 nell’ambito del documento strategico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **“Mobilità e Logistica sostenibili: Analisi e indirizzi strategici per il futuro”** viene espressamente prevista *“l’esigenza di incrementare la dotazione di aree di parcheggio e sosta sicure certificate su standard europeo (ex Reg. Delegato UE 2022/1012) sulla rete nazionale, al fine di garantire servizi alla persona adeguati per gli autotrasportatori e sicurezza ai carichi trasportati”*<sup>55</sup>, al fine di rispondere alla *“carenza di aree di sosta attrezzate sulle autostrade dove poter trascorrere le ore di riposo in un ambiente igienico e protetto dal rischio di furti e aggressioni”*<sup>56</sup>.

<sup>53</sup> Piano nazionale degli ITS, 2014

<sup>54</sup> <https://www.poliziadistato.it/statics/42/aree-di-accumulo-per-mezzi-pesanti.pdf>

<sup>55</sup> Dario Aponte, Matteo Arena, Alfredo Baldi, Vittorio Marzano, *Mobilità e Logistica sostenibili: Analisi e indirizzi strategici per il futuro*, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Capitolo 2. La logistica e il trasporto delle merci, ottobre 2022

<sup>56</sup> Sergio Bologna, Morena Pivetti, *Mobilità e Logistica sostenibili: Analisi e indirizzi strategici per il futuro*, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Capitolo 5. Il lavoro, ottobre 2022



In termini di organi ed enti istituzionali che rivestono competenza in materia, da citare il ruolo dell'**Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi** che, come si avrà modo di dire al capitolo successivo, sin dai primi anni 2000 ha avviato dei programmi di finanziamento e che più di recente è stato promotore dell'iniziativa nazionale PASS4CORE che allo stato attuale ha visto aggiudicati 2 progetti a valere sulle risorse europee del programma CEF-Transport.

Altro organo fondamentale a livello nazionale in materia di aree di parcheggio è il **Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale (CCISS)**, presso il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, il cui coordinamento fa capo alla Direzione Generale della Sicurezza Stradale del MIT, che agisce in qualità di Punto di Accesso Nazionale (NAP) anche ai sensi del Regolamento UE 885/2013 e pertanto raccoglie le informazioni - identificazione, ubicazione, numero dei parcheggi e altre ancora - che gli operatori delle aree di parcheggio e sosta devono condividere perché siano *"accessibili attraverso un punto di accesso nazionale o internazionale"*. L'organo, che periodicamente effettua una ricognizione sulle aree presenti a livello nazionale, articola le aree di sosta e parcheggi destinati a mezzi pesanti e veicoli in Italia in 3 macro-categorie: le aree di sosta e parcheggi sicuri (rispondenti quindi agli standard europei e certificati), ai sensi del Regolamento delegato EU 885/2013, presenti all'interno della rete TEN-T core stradale; le altre aree di sosta e parcheggi sicuri ai sensi del Regolamento delegato EU 885/2013 presenti in altre zone d'Italia, che rispondono ai requisiti di sicurezza della prima categoria (delimitati, recintati e monitorati 24/7), ma non si trovano all'interno della rete TEN-T; le altre aree di sosta e parcheggi per mezzi pesanti e veicoli commerciali, che ai sensi del Decreto-Legge 18 ottobre 2012, n. 179, devono fornire le informazioni relativamente alle aree di parcheggio a pagamento.

Da ultimo, appare opportuno menzionare che l'**Agenzia di Regolazione dei Trasporti** ha avviato con Delibera 59/2022 un'indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali. L'indagine tratta appunto delle aree di parcheggio per veicoli pesanti, ritenute infrastrutture funzionali, *"da un lato, ad assicurare un sistema di trasporto commerciale essenziale per l'economia nazionale, atteso che l'autotrasporto e la logistica rappresentano strumenti di fondamentale importanza per la mobilità delle merci; dall'altro, forniscono agli autotrasportatori gli spazi per il riposo nel rispetto del Regolamento n. 1054/2020"*<sup>57</sup> che si concentra nell'analisi specifica della *"sussistenza di condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle aree di servizio e di sosta"*.

---

<sup>57</sup> Allegato A alla Delibera ART n. 59/2022, Indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali; [https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2022/04/All.-A-delibera-n.-59\\_2022\\_signed.pdf](https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2022/04/All.-A-delibera-n.-59_2022_signed.pdf)



3

## I programmi di finanziamento europei e nazionali ed i progetti in corso



### 3. I programmi di finanziamento europei e nazionali ed i progetti in corso

#### 3.1 I programmi di finanziamento a livello europeo

A completamento del quadro pianificatorio delle reti TEN-T disciplinate con Regolamento (UE) n. 1315/2013 ed attualmente in fase di revisione, con il Regolamento (UE) n. 1316/2013 è stato istituito il meccanismo finanziario finalizzato a collegare l'Europa denominato *"Connecting Europe Facility (CEF)"* o *"Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE)"*, teso a co-finanziare gli studi, la progettazione e la realizzazione di interventi infrastrutturali di interesse comune nel settore dei trasporti sia lato passeggeri che merci (una delle componenti finanziabili dal CEF, in aggiunta ai progetti in materia di telecomunicazioni ed energia) lungo la rete TEN-T. Il programma di finanziamento è di natura diretta, ovvero gestito direttamente dalla Commissione Europea DG Move e nella fattispecie da un'agenzia esecutiva (CINEA) e, a differenza dei fondi a gestione indiretta quali i Fondi di investimento europei (ad esempio il Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020), i bandi di selezione e la valutazione delle proposte progettuali sono posti in essere direttamente da Bruxelles ed aperti alla partecipazione di tutti i soggetti europei.

Per il periodo di programmazione 2014-2020 il budget CEF segmento Trasporti ha stanziato 24,05 miliardi di euro (di cui 11,31 miliardi ai paesi europei in coesione) e tra le priorità finanziabili dal programma vi rientrava, come indicato nell'Annex I Parte I comma 1, **la tematica delle "safe and secure infrastructures" che viene appunto definita una priorità orizzontale** per il sistema dei trasporti europeo e si declina sostanzialmente con le previsioni generali di quanto previsto all'art. 34 e delle previsioni specifiche dell'art. 19<sup>58</sup> del Regolamento (UE) n. 1315/2013. In tal senso, numerosi interventi di progettazione, di realizzazione ex novo ovvero di upgrading di *"Safe and Secure Truck Parking Areas"* a livello europeo sono state finanziate a valere su tale priorità.

Premettendo che il cofinanziamento europeo per la priorità specifica copriva fino al 50% dei costi totali in materia di progettazione e fino al 20% per gli interventi infrastrutturali e di realizzazione di piattaforme tecnologiche nei paesi non coesione (tra cui l'Italia) e fino all'85% del costo del progetto per i paesi in coesione, a valere sulla call for proposal 2019 è stato cofinanziato il progetto PASS4CORE 1 con beneficiari tutti nazionali ed attualmente in corso.

In continuità con il periodo di programmazione 2014-2020, il 7 luglio 2021 è entrato in vigore il **nuovo Regolamento Connecting Europe Facility (CEF 2.0) UE n. 1153/2021 per il periodo 2021-2027**, che stanziava per i trasporti 25,81 miliardi di euro (cui 11,29 per i soli Paesi di coesione) ed ulteriori 1,69 miliardi di euro per infrastrutture a duplice uso sia civile che militare.

Il Regolamento CEF 2.0 e il conseguente Multiannual Work Programme approvato dalla Commissione Europea con C(2021) 5763 final<sup>59</sup> stanziavano 100 milioni annuali per il triennio 2021-2023 sulla General envelope per pro-

<sup>58</sup> Reg. (UE) n. 1315/2013 Article 19 - *Priorities for road infrastructure development: In the promotion of projects of common interest related to road infrastructure, and in addition to the general priorities set out in Article 10, priority shall be given to the following: (a) improvement and promotion of road safety; (b) use of ITS, in particular multimodal information and traffic management systems, and integrated communication and payment systems; (c) introduction of new technologies and innovation for the promotion of low carbon transport; (d) provision of appropriate parking space for commercial users offering an appropriate level of safety and security; (e) the mitigation of congestion on existing roads.*

<sup>59</sup> COMMISSION IMPLEMENTING DECISION del 5.8.2021 "on the financing of the Connecting Europe Facility - Transport sector and the adoption of the work programme for 2021-2027".

getti di SSTPA. Tra i requisiti si prevede il cofinanziamento di progetti di lavori per la realizzazione di nuove SSTPA ovvero l'upgrade a SSTPA di aree di parcheggio esistenti secondo gli standard definiti al Regolamento Delegato (EU) 1012/2022, localizzate lungo la rete core TEN-T e nei suoi nodi ovvero lungo la rete comprehensive nel caso in cui sia funzionale ai flussi di traffico per la rete core. È previsto altresì il finanziamento degli interventi di ottimizzazione digitale delle aree SSTPA attraverso la raccolta, elaborazioni e disseminazione di informazioni statiche e dinamiche dei parcheggi, in aderenza alle previsioni del Regolamento EU 885/2013 ed utilizzando protocolli di scambio dati ed informazioni uniformi a livello europeo (es. DATEX 2). **La novità rispetto al periodo di programmazione precedente è l'innalzamento del tasso di cofinanziamento dei lavori, dal 20% al 50%.**

Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dei progetti finanziabili a valere sui fondi CEF-T per le SSTPA.

**Tabella 11 - Principali caratteristiche per la partecipazione di un progetto SSTPA alle call CEF Transport 2021-2027**

Caratteristiche	Note
Tipologia di interventi	Lavori
Natura degli interventi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di nuove aree</li> <li>Upgrade di aree esistenti</li> <li>Realizzazione di sistemi ICT compliant con Reg. 883/2013</li> </ul>
Soggetti eleggibili	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stati membri</li> <li>Enti pubblici e privati (ad eccezione delle persone fisiche)</li> </ul>
Condizionalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>Validazione dello Stato Membro</li> <li>Sono cofinanziabili solo interventi legati all'infrastrutturazione dell'area, all'erogazione dei servizi definiti come obbligatori (non quelli opzionali) e i servizi di sicurezza richiesti dal livello di certificazione che si intende ottenere</li> <li>È condizione necessaria per il rilascio del finanziamento finale l'ottenimento della certificazione da parte dell'organismo terzo a conclusione dei lavori</li> </ul>
Localizzazione degli interventi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rete e/o nodi della rete core TEN-T</li> <li>Rete comprehensive se dimostrato servizio ai flussi di traffico della rete core</li> </ul>
Durata degli interventi	Per lavori max 4-5 anni e comunque non oltre il 31.12.2027
Cofinanziamento CEF	Fino al 50%
Documentazione in sede di candidatura progettuale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadio progettuale</li> <li>Analisi costi-benefici</li> <li>Autorizzazioni ambientali</li> </ul>
Budget del progetto	Consigliata size minima di 1 Milione di euro
Principali costi eleggibili	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costi del personale</li> <li>Esternalizzazioni per lavori, servizi e forniture</li> <li>Costi di trasferte e viaggi</li> </ul>
Costi massimi di project management	Massimo 10% dell'intero budget progettuale
Criteri di aggiudicazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maturità</li> <li>Effetto catalitico</li> <li>Impatto</li> <li>Qualità</li> <li>Priorità e urgenza</li> </ul>

Nello specifico, sulla programmazione CEF 2021-2027 a settembre 2021 è stato aperto il primo bando da 5,15 miliardi di euro (circa 2,47 miliardi di euro rivolti a tutti gli Stati membri e 2,68 solo ai Paesi eleggibili al fondo di Coesione) per progetti infrastrutturali sulla TEN-T centrale e globale, alla mobilità smart e interoperabile, alla mobilità sostenibile e multimodale ed alla sicurezza delle infrastrutture, con una disponibilità di 100 milioni di euro nella General Envelope per lo sviluppo di progetti di SSTPA. In tale occasione, è stato finanziato il follow-up dell'iniziativa PASS4CORE (PASS4CORE-ITA 2), sempre finalizzato allo sviluppo della rete di SSTPA con beneficiari nazionali.

A settembre 2022 è stata aperta la seconda call CEF-T per il periodo 2021-2027 con ancora uno stanziamento di 100 milioni di euro sulla General Envelope per progetti di SSTPA.

Evidentemente i programmi di cofinanziamento europeo in materia non si esauriscono nella programmazione del Connecting Europe Facility, sebbene rappresenti per le finalità del documento la principale fonte di finanziamento per tale tipologia di iniziative, potendosi tuttavia prevedere lo sviluppo di iniziative di studio, progettazione, azioni pilota e sperimentali anche sui programmi di cooperazione territoriale Interreg.

## 3.2 I finanziamenti a livello nazionale

In termini di programmazione pubblica nazionale delle aree di parcheggio per veicoli pesanti, un ruolo di rilievo è rivestito dal **Comitato centrale dell'Albo degli Autotrasportatori che, a partire dal 2001 con quota parte dei fondi stanziati con Legge n. 40/1999, 229/2000 e 448/2001, ha cofinanziato interventi tesi alla realizzazione o all'upgrading di aree di parcheggio e sosta esclusive per veicoli pesanti attraverso la pubblicazione di bandi pubblici.**

Più specificatamente, il Comitato ha concesso contributi per la realizzazione di aree di sosta per veicoli pesanti sia lungo la rete autostradale sia lungo la viabilità ordinaria, ovvero in prossimità degli svincoli autostradali o in aree di sosta connesse a terminali intermodali, porti ed interporti per importi non inferiori al 20% e non superiori al 45% dell'ammontare degli investimenti dichiarati, fino ad un massimo di 1 milione di euro per ciascun intervento e il 10% dell'importo concesso doveva essere destinato alla realizzazione del sistema informatico e telematico dell'area di parcheggio.

Nelle procedure di selezione avviate, nello specifico 5 bandi dal 2001 al 2012 con l'ultimo bando che tuttavia risulta sospeso, i requisiti fondamentali per l'ammissibilità delle proposte erano le seguenti:

- aree ad uso esclusivo per l'autotrasporto o comunque fisicamente separata da altre tipologie di utenza;
- progetti maturi dal punto di vista progettuale e cantierabili a breve;
- i siti devono essere recintati ed includere la videosorveglianza;
- i siti devono essere dotati di un sistema di illuminazione;
- le aree di parcheggio devono fornire dei sistemi di drenaggio dell'acqua appropriati;
- i siti devono contenere almeno 50 posti auto per i camion;
- il 10% dell'area totale deve essere utilizzato per la sosta di veicoli che trasportano merce pericolosa;
- ogni spazio deve essere lungo almeno 18 metri (59 piedi) e largo 3,8 metri (12 piedi);
- il 30% dell'area deve essere dotato di facilities tali da consentire l'allaccio ai veicoli in regime di temperatura controllata;
- i siti devono fornire servizi di distribuzione carburanti e servizi di manutenzione per i veicoli (officina riparazioni, lavaggio, impianto pesa, etc...);
- i siti devono fornire una gamma di servizi per i conducenti, inclusi mini hotel/foresterie, bagni, docce, lavanderie a gettone, fax, internet, fotocopiatrici e telefono. I servizi opzionali includono la presenza di "mini market" e della postazione medica di primo soccorso medico;
- i siti devono disporre di un sistema di identificazione elettronica e di un metodo di pagamento sicuro.

Al netto delle rinunce ante-stipula della Convenzione di finanziamento, delle rinunce in corso e dei risultati del V° bando sospeso e pubblicato nel 2012, **il Comitato centrale ha stanziato 16,28 milioni di euro per 21 interventi di realizzazione e/o upgrading di aree di parcheggio per veicoli pesanti ed un totale di 2.343 stalli sul territorio nazionale.**

Altri interventi rilevanti in corso in materia di sviluppo di aree di parcheggio per veicoli pesanti in Italia provengono dai progetti candidati ed approvati a valere sull'"avviso di presentazione istanze per accesso alle risorse per il completamento della rete nazionale degli Interporti" bandito dalla **Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti bandito a fine giugno 2020 con una dotazione di 45 milioni di euro.**

Il bando, finanziato con risorse previste dalla Legge di Bilancio 2018, all'articolo 1, comma 1072 che ha disposto il finanziamento del Fondo di cui alla Legge 232/2016 articolo 1, comma 140, nell'ambito del quale è previsto uno stanziamento per gli interventi di completamento della rete nazionale degli Inter-

porti con particolare riferimento al Mezzogiorno, prevedeva un cofinanziamento pubblico massimo del 60% dell'importo per l'intervento, che comunque non poteva superare i 5 milioni di euro per progetti complessivi di dimensione minima non inferiore a 3 milioni di euro.

All'interno del sedime interportuale, potevano essere oggetto di valutazione di ammissibilità alla contribuzione anche gli interventi "finalizzati alla sostenibilità ambientale-energetica, dell'intermodalità al fine dell'eliminazione di "colli di bottiglia" e allo sviluppo della retroportualità quali la realizzazione di aree di sosta sicure e protette e la realizzazione di aree di sosta servite da impianti di cogenerazione e trigenerazione, pensiline con tecnologia fotovoltaica e colonnine di ricarica per veicoli refrigerati.



### 3.3 I progetti in corso in Italia

Tra i principali progetti attualmente in atto in Italia in materia di realizzazione o upgrading di aree di sosta sicure vi rientra pertanto sia l'iniziativa cofinanziata dal programma CEF-T 2014-2020 e 2021-2027, con i progetti **PASS4CORE 1 e PASS4CORE 2**, che alcuni interventi approvati dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità a valere sul bando "interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti con particolare riferimento al Mezzogiorno"** pubblicato a luglio 2020.

#### 3.3.1 Il Progetto PASS4CORE 1

È stato approvato a luglio 2020 sul bando CEF Transport 2019 "Reflow Call" priorità Safe and Secure Parkings il progetto "PASS4CORE-ITA - Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY" finalizzato allo sviluppo ed upgrading di una rete di parcheggi sicuri e protetti per l'autotrasporto sulla base degli standard e certificazioni previste a livello europeo sulla rete TEN-T core autostradale italiana.

Il progetto, di **durata temporale prevista dal 01.04.2020 al 30.06.2024 e con un budget stimato di circa 27,5 milioni di euro di cui 5,5 milioni cofinanziati dal programma europeo CEF-T**, ha quindi l'obiettivo di:

- Sviluppare nuove aree di parcheggio sicure e protette per i traffici di veicoli pesanti sulle autostrade, secondo gli standard EU-Parking (compresi i sistemi digitali), anche attraverso processi di certificazione di terze parti indipendenti;
- Migliorare la sicurezza e la protezione delle aree di sosta esistenti per i traffici di veicoli pesanti su rete autostradale, sempre secondo lo standard di parcheggio UE, anche in questo caso attraverso processi di certificazione;
- Ottimizzare l'uso delle aree di parcheggio esistenti per i traffici di veicoli pesanti sulle autostrade, attraverso info statiche e dinamiche tra cui la raccolta, l'elaborazione e la diffusione delle informazioni di parcheggio nonché la realizzazione di servizi di pre-booking e pre-payment delle soste attraverso applicazioni informatiche.

Coordinato da Consorzio ZAI (Interporto Quadrante Europa Verona), il progetto prevede il coinvolgimento di 2 Concessionarie autostradali (A4 Trading e Concessionarie Autostradali Venete), 5 Interporti (Livorno, Orte, Parma, Padova e appunto Verona), 1 Aeroporto (SEA Milano Malpensa), 3 operatori privati (Graglia-GRIM, Cooperativa Portabagagli Padova, Costruzioni San Michele Verona-Mondialtrans) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori (attraverso l'implementing body RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A). L'azione ha raccolto anche numerose lettere di supporto al progetto da parte di enti pubblici e privati quali: Comune di Padova, Regione Toscana, Veneto, Piemonte, Lombardia, Confindustria Verona, AdSP Mar Tirreno Centro settentrionale, Camera di Commercio di Torino, ASPI, ANITA, Autamarocchi, Codognotto, Arcese, ALIS e FAI.

Nello specifico, il progetto prevede interventi infrastrutturali maturi dal punto di vista progettuale con la realizzazione/upgrading di circa 1.357 parcheggi per mezzi pesanti, riqualificando circa 300.000 m2 su 13 aree dedicate a questo scopo e per le quali verrà ottenuta la certificazione di "Safe and Secure Truck Park" secondo gli standard europei, rappresentati schematicamente nella figura e tabella che seguono e raffigurati in Annex i layout delle aree oggetto di intervento.

Figura 16 - Localizzazione delle attività di realizzazione/upgrading SSTPA in PASS4CORE 1



Tabella 12 - Elenco e caratterizzazione degli interventi previsti dal progetto PASS4CORE 1

Beneficiari	Parcheggi	Area (m2)	Nr. stalli (nuovi)	Nr. stalli (upgrade)	Nr. stalli (totali)
A4 Trading	Parcheggio A4 Brescia-Milano	70.000	0	265	265
Interporto VR	Parcheggio Verona RRT* (PD)	6.000	55	0	55
Interporto PD	Parcheggio Padova RRT* (PD)	8.450	60	0	60
	Parcheggio Padova RRT* (PD)	14.500	30	60	90
Interporto ORTE	Parcheggio Orte RRT* (VT)	23.250	85	0	85
Interporto LIVORNO	Parcheggio Livorno RRT* (LI)	40.000	300	0	300
Interporto PARMA	Parcheggio Parma RRT* (PR)	7.500	40	75	115
CAV S.p.A.	Parcheggio A4 - Spinea (VE)	2.500	2	8	10
	Parcheggio A4 - Preganziol (TV)	2.500	2	8	10
COOP PB PD	Parcheggio Padova ZI (PD)	20.000	0	50	50
SEA SpA	Parcheggio Malpensa (MI)	45.000	154	0	154
Costruzioni S.Michele	Parcheggio Verona ZI (VR)	4.000	18	0	18
GRIM Srl	Parcheggio Settimo Torinese ZI (TO)	50.000	145	0	145
<b>Totale</b>		<b>293.700</b>	<b>891</b>	<b>506</b>	<b>1.357</b>

\*RRT sta per Rail Road Terminal ovvero sia Interporto

Allo stato attuale risultano conclusi gli interventi di upgrade dell'area di A4 Trading e di Grim Srl e sono prossimi alla conclusione i lavori per Interporto Quadrante Europa Verona e Interporto Guasticce Livorno.



Da citare inoltre l'attività condotta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori, che attraverso l'implementing body RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. avrà il compito di sviluppare **un'applicazione/portale informatico per la gestione complessiva dell'informazione relativa all'offerta di stalli per gli autotrasportatori ed in grado di fornire informazioni statiche e dinamiche alle pubbliche autorità**. Nello specifico l'applicativo informatico garantirà all'utente finale (singolo autotrasportatore o azienda di autotrasporto) la localizzazione e l'individuazione dell'area più prossima, la possibilità di effettuare rating da parte degli utenti (su sicurezza e comfort), informazioni in tempo reale sui parcheggi (posti disponibili, carburanti, etc...), sistemi di booking e di pre-payment degli stalli nelle aree di sosta sicure certificate in Italia.

#### 3.3.2 Il Progetto PASS4CORE 2

Progetto rientrante nel più ampio programma nazionale PASS4CORE, il follow-up del primo progetto cofinanziato nel 2019 è stato aggiudicato a valere sulla call for proposal CEF 2021, garantendo continuità ed espansione delle SSTPA lungo la rete stradale italiana TEN-T core, ovverosia lungo i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Reno-Alpino.

Il progetto, con un budget totale di **12,1 Mln di euro cofinanziato al 50% con risorse CEF**, è capitanato da Autostrada del Brennero S.p.A. e prevede tra i partner Interporto Bologna, Consorzio ZAI, Truck Village Colleferro, Interporto Padova, Interporto della Toscana Centrale, Interporto Centro Ingrosso di Pordenone e Truck One San Benedetto del Tronto. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il tramite del Comitato Centrale è associato della proposta, così come altri enti pubblici e privati.

Figura 17 - Localizzazione delle attività di realizzazione/upgrading SSTPA in PASS4CORE 2



L'azione prevede la realizzazione e l'upgrade di **12 aree di sosta, che coprono 265 nuovi parcheggi da costruire e 782 parcheggi da riqualificare nell'arco temporale 01.06.2021-30.06.2024**, con le caratteristiche di sicurezza, protezione, qualità, servizi all'utenza e connettività richieste dallo standard EU-Parking. Geograficamente, pur permanendo il gap nella nascita di progetti localizzati nel Centro-Sud Italia, si può comunque registrare l'inclusione dell'area di Colleferro sul versante tirrenico e l'area di San Benedetto del Tronto sul versante adriatico quali parcheggi che coprono, sebbene parzialmente, l'asse Nord-Sud dei traffici nazionali.

Tabella 13 - Elenco e caratterizzazione degli interventi previsti dal progetto PASS4CORE 2

Beneficiari	Parcheggi	Area (m2)	Nr. stalli (nuovi)	Nr. stalli (upgrade)	Nr. stalli (totali)
A22	Parcheggio Sadobre (BZ)	141.000	0	150	150
	Parcheggio Trento Nord (TV)	34.000	0	133	133
	Parcheggio Rovereto Sud (TN)	29.000	0	100	100
TRUCK VILLAGE	Parcheggio Colleferro (RM)	65.000	105	65	170
Interporto Padova	Parcheggio Padova RRT* (PD)	9.000	33	0	33
Interporto Bologna	Parcheggio Bologna RRT* (BO)	24.300	0	170	170
Interporto PRATO	Parcheggio P7-8 (PO)	11.100	28	25	53
	Parcheggio P1 (PO)	14.000	0	39	39
	Parcheggio P9 (PO)	18.100	40	0	40
	Parcheggio P10 (PO)	2.300	13	0	13
Interporto Pordenone	Parcheggio Pordenone RRT* (PN)	9.700	31	0	31
TRUCK ONE	Parcheggio San Benedetto del Tronto (AP)	28.000	15	100	115
	<b>Totale</b>	<b>385.500</b>	<b>265</b>	<b>782</b>	<b>1.047</b>

\*RRT sta per Rail Road Terminal ovvero sia Interporto

A testimonianza della continuità rispetto a PASS4CORE 1, anche in questo caso, gli enti gestori che svilupperanno le SSTPA aderiranno alla piattaforma pubblica in corso di realizzazione da parte del MIT.

### 3.3.3 I Progetti finanziati dal MIT DG trasporto stradale e per l'intermodalità

Come ricordato sopra, nell'estate del 2020 è stato bandito dalla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un bando nazionale per il completamento della rete degli interporti di rilevanza nazionale, che prevedeva tra le linee di finanziamento la possibilità di cofinanziare interventi per SSTPA certificate su standard europeo.

Ringraziando gli uffici della Direzione generale per le informazioni fornite, nello specifico risultano **9 progetti cofinanziati che prevedono interventi di realizzazione e/o upgrading di SSTPA, di cui la maggior parte degli interventi sono inerenti ad attività già cofinanziate con fondi europei a valere sulle iniziative PASS4CORE**. Gli interventi in Interporto della Puglia di Bari, Interporto Sud Europa di Maritanise e SITO Torino sono invece interventi autonomi relativi alla realizzazione di SSTPA, con anche una copertura interessante dell'offerta nelle aree meridionali del paese.

Da rilevare che **gli interventi in questione devono essere terminati entro il 31.12.2023**.

**Figura 18 - Localizzazione delle attività di realizzazione/upgrading SSTPA bando interporti DG intermodalità (al netto degli interventi PASS4CORE)**



**Tabella 14 - Elenco progetti aggiudicati su bando MIT per interporti in materia di SSTPA**

Beneficiario	Attività	Note	Nr. stalli (totali)
Verona - Interporto Quadrante Europa - Consorzio ZAI	SSTPA su standard europeo	Analogo progetto candidato su PASS4CORE 1	
Parma - CE.P.I.M. Interporto di Parma Spa	SSTPA su standard europeo	Analogo progetto candidato su PASS4CORE 1	
Interporto Padova S.p.A.	SSTPA su standard europeo	Analogo progetto candidato su PASS4CORE 1	
Interporto Centro Italia Orte S.p.A.	SSTPA su standard europeo	Analogo progetto candidato su PASS4CORE 1	
Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.	SSTPA su standard europeo	Analogo progetto candidato su PASS4CORE 1	
Prato - Interporto della Toscana Centrale Spa	SSTPA su standard europeo	Analogo progetto candidato su PASS4CORE 2	
Interporto di Torino - SITO	SSTPA su standard europeo		50
Bari - Interporto Regionale della Puglia Spa	SSTPA su standard europeo		73
Marcianise-Interporto Sud Europa Spa	SSTPA su standard europeo		41
Totale			164



4

# **Domanda e offerta attuale e futura di SSTPA in Italia**





## 4. Domanda e offerta attuale e futura di SSTPA in Italia

### 4.1 Lo studio europeo

Lo studio della Commissione Europea DG Move “Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks” ha fornito un’analisi dell’offerta e della domanda corrente a livello europeo in materia di SSTPA.

Partendo dalla valutazione territoriale del traffico stradale merci in Europa (anno 2015), nello specifico dei flussi a lungo raggio<sup>60</sup> che richiedono lo stop notturno all’autista, mappando le aree industriali, i nodi trasportistici (porti marittimi, piattaforme logistiche), le aree urbane di consumo e le sezioni e tratte core e comprehensive stradali della rete TEN-T su cui si sviluppano i maggiori flussi stradali di merce, ha quindi proceduto all’assegnazione sulla rete stradale dei flussi di traffico sulla base delle matrici O/D sviluppate dal consorzio aggiudicatario convertiti in viaggi con pause notturne, il cui flussogramma nelle aree più dense ricalca sostanzialmente il tracciato della rete core stradale TEN-T e dei corridoi della rete centrale.

Metodologicamente, la domanda è stata misurata in termini di numero medio di veicoli pesanti parcheggiati in una regione della mappa per notte, contando unicamente i tragitti overnight e con veicoli pesanti carichi (potrebbe tuttavia esserci anche una componente di domanda dei veicoli non carichi o che hanno finito il proprio tragitto che sarebbero interessati a tale tipologia di servizio). Secondariamente, i dati sulla domanda sono i totali giornalieri annuali medi, stimati dividendo la domanda annuale per il numero di giorni all’anno quando verosimilmente vi sono dei picchi durante la settimana ed in specifici mesi durante l’anno. Anche la valutazione della domanda di parcheggi sicuri richiede una precisazione in quanto lo studio ha segmentato la domanda in base al valore del carico, per cui presumibilmente chi trasporta merci ad alto valore ha maggiori probabilità di richiedere un parcheggio sicuro; tuttavia, qualsiasi veicolo è un potenziale bersaglio per i criminali e quindi la correlazione tra tipologia di carico trasportato ed il tipo di parcheggio richiesto può non essere così diretta.

Parallelamente lo studio ha proceduto alla rilevazione delle aree di parcheggio esistenti sulla rete europea. Quest’ultima rilevazione, in considerazione della mancanza di standard e classificazioni uniformi a livello europeo, è stata effettuata clusterizzando le aree esistenti in “certified secure Parcheggio”, vale a dire quelle aree effettivamente certificate da enti terzi ed indipendenti in particolare ESPORG, VEDA e Truck Park Rotterdam, ed in aree “non certificate” ma che sulla base dei dataset TRANSPark (IRU), Truck Parcheggio Europe (PTV Group), TransParcheggio (Trans.eu Platform) e Truckfly (Truckfly SAS) comunque presentano delle facilities in termini di standard di sicurezza del sito (CCTV, recinzioni, guardiania, etc.).

<sup>60</sup> In sostanza il calcolo ha riguardato le percorrenze sopra i 500 km applicando i seguenti parametri (O/N overnight; BTO business transport operations; stimati giorni lavorativi/annui 300; anno 2015).

	< 500km	500 to 999 km	1000 to 1999 km	2000 to 5999 km	>6000 km	Total
Annual EU28 Trips (k-BTOs)	1,066,033	35,114	10,721	1,949	11	1,113,828
Minimum O/N breaks per trip	0.00	0.83	1.67	3.33	10.00	
Maximum O/N breaks per trip	0.00	1.67	3.33	10.00	11.00	
Average O/N breaks per trip	0.00	1.04	2.08	5.00	10.25	
Estimated annual O/N breaks (000s)	0.00	36,562	22,331	9,744	113	68,750
Estimated O/N parking places (000s)	0.00	121.9	74.4	32.5	0.4	229.2



Non sono invece state considerate le aree di servizio (stimate in circa 5.000 in tutta Europa sulla base delle rilevazioni su Open Street Map) in quanto, sebbene aree fondamentali per la sosta e che dispongono di servizi essenziali per gli autotrasportatori, in genere non presentano alcun requisito di sicurezza su standard EU-Parking visto sopra.

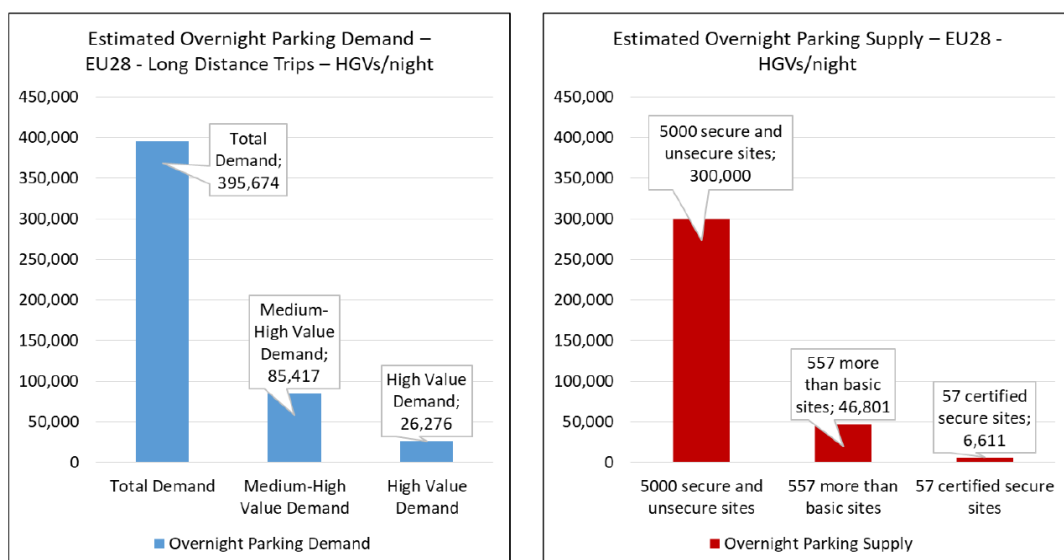
Dalla rilevazione emergono **58 aree certificate SSTPA lungo i corridoi TEN-T** (si è difatti aggiunta l'area di Interporto Gorizia che nello studio non veniva considerata), di cui **2 localizzate in Italia**, e con **mananze totali in molti paesi europei o comunque una diffusione disomogenea anche all'interno degli stessi Stati Membri**. Le aree "non certified", invece, ammontano a circa 550 e che se da un lato tali aree potrebbero effettuare degli upgrading ed intraprendere i processi di certificazione al fine di incrementare l'offerta di SSTPA lungo la rete stradale TEN-T, dall'altro lato presentano servizi di sicurezza e di confort per gli autisti decisamente diversificati tra loro e tra i diversi Stati, il che impone agli autotrasportatori in assenza di un assetto standardizzato e di certificazioni esterne di affidarsi a canali informali per la ricerca e la sosta in aree appropriate.

In totale viene stimato che i veicoli pesanti che viaggiano in Europa su tratte a lungo raggio che richiedono almeno una sosta notturna attualmente siano **400.000 a notte**. Di questi, **circa 85.000 trasportano merci di valore medio-alto e di questi, circa 26.000 trasportano merci di valore elevato**.

Tenendo anche in considerazione le aree di servizio nella EU 28 (UK compresa) ricavati da OpenStreetMap, la maggior parte dei quali comunque non sono parcheggi sicuri, **l'offerta ammonterebbe a 300.000 posti per veicoli pesanti a notte**. Pertanto, già prima di effettuare qualsiasi considerazione sulla sicurezza, già vi è un **gap di circa 100.000 stalli a notte**.

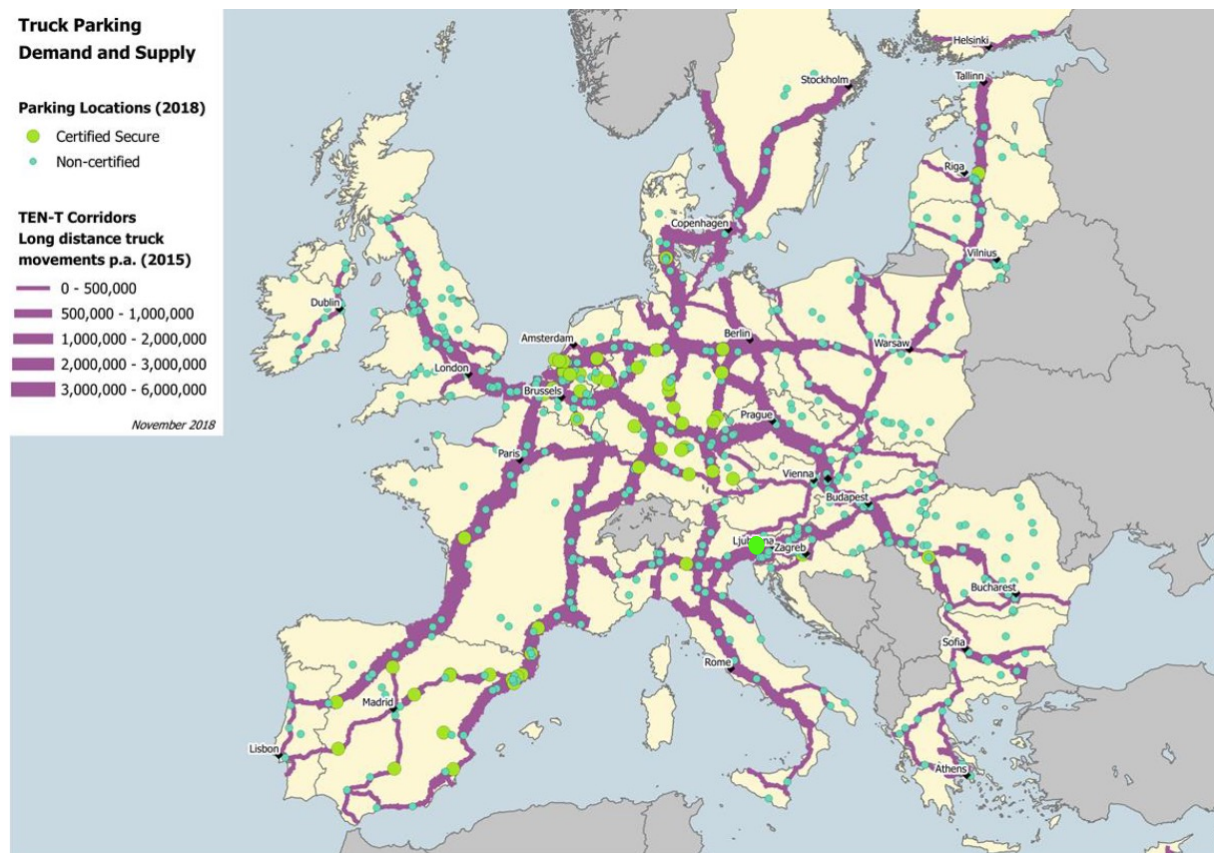
All'opposto, sono state identificate **58 SSTPA certificati che offrono circa 6.000-7.000 spazi a notte, circa 4-5 volte in meno rispetto alla sola domanda di veicoli pesanti che trasportano merce ad alto valore** e comunque posizionati in maniera disomogenea tale che non sarebbe possibile percorrere un corridoio TEN-T utilizzando solo parcheggi sicuri. Esaminando l'insieme di 557 siti nei paesi dell'UE28 che offrono strutture di sicurezza ma senza attuale certificazione indipendente, l'offerta totale è stimata intorno ai 47.000 posti notte a fronte di una domanda quasi doppia come si può vedere in Figura 20 con layer sottostante i corridoi della rete centrale TEN-T.

Figura 19 - Domanda ed offerta di parcheggi per veicoli pesanti in Europa



Source: Panteia, Final Conference, 2018

Figura 20 - Domanda ed offerta di parcheggi sicuri (SSTPA e parcheggi sicuri non certificati) lungo i corridoi della rete centrale TEN-T



Fonte: DG Move, Study on Safe and Secure Parcheggio Places for Trucks

In definitiva lo studio riscontra una generalizzata carenza di parcheggi per veicoli pesanti nell'ordine del 25% rispetto alla domanda generale stimata, particolarmente evidente per le SSTPA sia in termini di gap geografici con regioni totalmente prive di parcheggi certificati che in termini di capacità delle strutture esistenti come evidenziato nella figura che segue. L'upgrading e la certificazione delle circa 550 strutture attualmente non certificate e che dispongono di dispositivi di sicurezza potrebbe garantire una capacità aggiuntiva di circa 47.000 spazi per veicoli pesanti a notte.

Per quel che concerne l'Italia, lo studio stima una domanda aggregata di oltre 37.000 stalli a notte di cui 7.617 per trasporti a medio valore e 2.159 per carichi ad alto valore a fronte di un'offerta di 715 stalli nelle SSTPA di Autoparco Brescia est e Interporto Gorizia, con quindi una domanda specifica di SSTPA che supera di circa 5 volte l'offerta.

## 4.2 L'analisi nazionale aggiornata

È stato ritenuto utile aggiornare le risultanze dello studio condotto dalla Commissione Europea al fine di possedere un quadro conoscitivo più aggiornato e più dettagliato sulla specifica situazione nazionale.

La stima della domanda attuale e futura di aree di sosta sicure e protette in Italia è stata condotta attraverso una metodologia basata sui seguenti passi:

- stima complessiva della domanda di trasporto merci stradale, sia nazionale (traffico interno) sia internazionale (traffico import/export). Si è scelto di riferirsi alla sola domanda complessiva su strada<sup>61</sup>, ritenendo che le *leg* stradali di spostamenti combinati strada-ferrovia e strada-mare siano per definizione di durata inferiore alle soglie di attivazione dei riposi secondo la normativa nazionale e comunitaria vigente<sup>62</sup>. La domanda di trasporto è stata stimata all'attualità, e se ne sono proposte considerazioni prospettiche al 2030;
- stima della quota parte della domanda di trasporto stradale complessiva potenzialmente interessata all'utilizzo di aree di sosta sicure e protette per riposi, sempre sulla base della normativa vigente. Tale aliquota è calcolata sulla base di un sistema di modelli matematici per la simulazione dell'offerta di trasporto merci su strada a livello nazionale, in grado di individuare le coppie origine-destinazione su cui si attivano le soglie temporali di guida per i riposi e, per ciascuna coppia origine-destinazione, individuare anche la localizzazione in cui i riposi devono avvenire. La stima di domanda di sosta è quindi ottenuta pesando tale analisi di offerta con i volumi di domanda per coppia origine-destinazione, disaggregata per fasce di valore specifico in €/kg della merce stessa, in coerenza con gli studi europei di settore<sup>63</sup>;
- confronto tra domanda e offerta di sosta complessiva prevista nell'area di studio (territorio nazionale italiano), così da caratterizzare quantitativamente il numero di stalli richiesti per ciascuna parte del territorio nazionale, in modo da confermare/validare i progetti già in corso, eventualmente priorizzandoli per domanda servita, e al tempo stesso proporre nuove localizzazioni laddove emerso dal confronto tra offerta e domanda.

Coerentemente, il paragrafo 4.2.1 descrive la stima della domanda di trasporto attuale e prospettica, il paragrafo 4.2.2 illustra il modello di offerta, il paragrafo 4.2.3 la metodologia per individuare la stima della domanda potenziale ed il paragrafo 4.2.4 dettaglia la fase di incrocio tra domanda e offerta per pervenire ai risultati dello studio.

### 4.2.1 Domanda di trasporto merci su strada

Ai fini del presente studio, anche per coerenza con gli analoghi già citati studi condotti a livello europeo, si è deciso di utilizzare come base di partenza la stima della domanda di trasporto merci su strada da fonte ISTAT, opportunamente corretta sia con dati EUROSTAT, per assicurare di coprire almeno parzialmente il fenomeno del cabotaggio, sia con studi *ad hoc* del gruppo di lavoro basati sull'integrazione con altre fonti dati<sup>64</sup>.

<sup>61</sup> Tale approccio è peraltro coerente con lo studio a livello europeo *Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks MOVE/C1/2017-500 Task 3a: Mapping Demand and Supply* del 2018.

<sup>62</sup> Regolamento UE n. 2020/1054 (GU L 249 del 31/7/2020).

<sup>63</sup> Si veda nota precedente.

<sup>64</sup> Vittorio Marzano, Fiore Tinessa, Chiara Fiori, Daniela Tocchi, Andrea Papola, Dario Aponte, Ennio Cascetta, Fulvio Simonelli (2022). *Impacts of truck platooning on the multimodal freight transport market: An exploratory assessment on a case study in Italy*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 163, Pages 100-125

Si descrivono di seguito alcune statistiche aggregate per la domanda di trasporto nazionale e import/export, fornendo poi considerazioni sull'evoluzione della domanda.

### La domanda di trasporto nazionale

La domanda di trasporto nazionale è stata stimata sulla base della rilevazione campionaria ISTAT del trasporto merci su strada, che si riferisce ai veicoli immatricolati sul solo territorio nazionale e con portata superiore alle 3.5 tonnellate (veicoli industriali). La rilevazione disaggrega le tonnellate trasportate in otto macrobranche merceologiche, con la seguente codifica e classificazione:

- M1. macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi televisivi, apparecchiature per comunicazioni, mezzi di trasporto;
- M2. prodotti chimici, articoli in gomma e materie plastiche;
- M3. prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento, prodotti in cuoio, legno e prodotti in legno, carta e prodotti di carta, mobili e altri manufatti;
- M4. carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale;
- M5. materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, altre merci;
- M6. minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da costruzione, prodotti ceramici;
- M7. posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito di traslochi, merci raggruppate, merce contenuta in container o cassa mobile non identificabile;
- M8. prodotti agricoli della caccia e della pesca, prodotti alimentari, bevande e tabacchi.

I dati sono disponibili dal 2008 al 2020, pervenendo alla serie storica riportata in Tabella 15.

**Tabella 15 - Dati di traffico merci su strada ISTAT: serie storica 2008-2020**

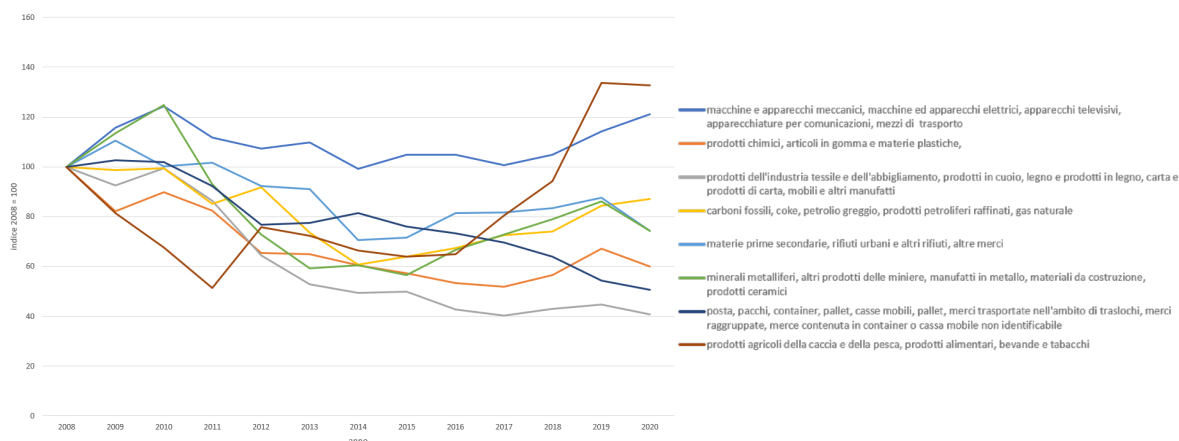
merceologia	anno [milioni di tonnellate su strada]												
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
M1	161.8	187.1	201.2	180.7	173.8	177.7	160.6	169.9	169.6	162.8	169.7	185.0	196.0
M2	87.0	71.6	78.1	71.6	56.8	56.5	52.7	49.9	46.4	45.1	49.2	58.4	52.2
M3	769.2	711.3	764.1	663.6	495.7	406.9	380.9	384.3	328.5	310.0	331.5	343.9	314.4
M4	43.0	42.5	42.8	36.7	39.5	31.6	26.1	27.5	29.0	31.2	31.9	36.3	37.5
M5	66.0	73.0	66.1	67.2	60.9	60.2	46.7	47.3	53.7	54.0	55.0	57.9	49.1
M6	29.6	33.6	37.0	27.5	21.5	17.5	17.9	16.7	19.7	21.5	23.3	25.5	22.0
M7	251.5	257.9	256.1	232.3	192.8	195.1	204.5	191.0	184.6	175.3	160.8	136.6	127.6
M8	92.4	75.3	62.4	47.5	70.1	66.8	61.4	59.1	59.9	74.4	87.1	123.5	122.6
<b>totale</b>	<b>1500.5</b>	<b>1452.2</b>	<b>1507.8</b>	<b>1327.2</b>	<b>1111.2</b>	<b>1012.3</b>	<b>950.8</b>	<b>945.6</b>	<b>891.4</b>	<b>874.4</b>	<b>908.6</b>	<b>967.0</b>	<b>921.4</b>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT (2022).

Ferma restando la difficoltà di analizzare in dettaglio la serie storica, considerando se non altro la crescente penetrazione di mercato di veicoli con immatricolazione straniera in cabotaggio, è comunque utile guardare all'evoluzione dei vari segmenti merceologici, comunque indicativi delle diverse evoluzioni dei relativi mercati, come illustrato in Figura 21. In particolare, si evidenzia che i soli settori a crescere sostanzialmente sono M8 (prodotti agricoli della caccia e della pesca, prodotti alimentari, bevande e tabacchi) con un tasso annuo di crescita composto (CAGR) del +2.39% e M1 (macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi televisivi, apparecchiature per comunicazioni, mezzi di trasporto) con un tasso annuo di crescita composto (CAGR) del +1.61%. Gli altri macrosettori merceologici sono in flessione, alcuni più lieve, altri più

marcata, come M3 (prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento, prodotti in cuoio, legno e prodotti in legno, carta e prodotti di carta, mobili e altri manufatti) con un CAGR del -7.18% tra 2008 e 2020.

Figura 21 - Andamento serie storica traffici stradali ISTAT per merceologia (indice 2008=100)



Fonte: elaborazione su dati ISTAT (2022).

Come descritto, la matrice utilizzata per lo studio differisce leggermente da quella ISTAT per effetto di correzioni apportate sulla base di altri dati, e somma a 1,112 miliardi di tonnellate/anno al 2020. È opportuno quindi descrivere alcune caratteristiche strutturali della domanda utilizzata per lo studio.

In primo luogo, il volume complessivo di domanda corrisponde a circa 192,44 miliardi di tonnellate×km, ben superiore ai 128,94 miliardi di tonnellate×km al 2019 da fonte ISTAT e ai 151,39 miliardi di tonnellate×km da fonte CNIMS<sup>65</sup>, che sottostimano il volume di domanda complessivo nel Paese. D'altra parte, i dati AISCAT sul trasporto merci in ambito autostradale indicano per il 2020 in Italia un volume di domanda di 17,49 miliardi di veicoli×km (inclusi anche i veicoli commerciali di portata inferiore a 3,5 tonnellate), che appare compatibile come ordine di grandezza, considerando anche la presenza di traffici non autostradali, con il dato di partenza del presente studio.

La struttura dei flussi su rete corrispondente alla domanda nazionale utilizzata è riportata nella Figura 22; come si nota, la Sardegna non è stata inclusa nello studio perché, per ovvi motivi geografici, non dà luogo a domanda di sosta per riposi dopo un turno di guida di 9 ore.

<sup>65</sup> Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (2022). *MOVEO: mobilità e logistica sostenibili, analisi e indirizzi strategici per il futuro*.



Figura 22 - Struttura dei flussi su rete corrispondenti alla matrice origine-destinazione merci utilizzata per lo studio

---

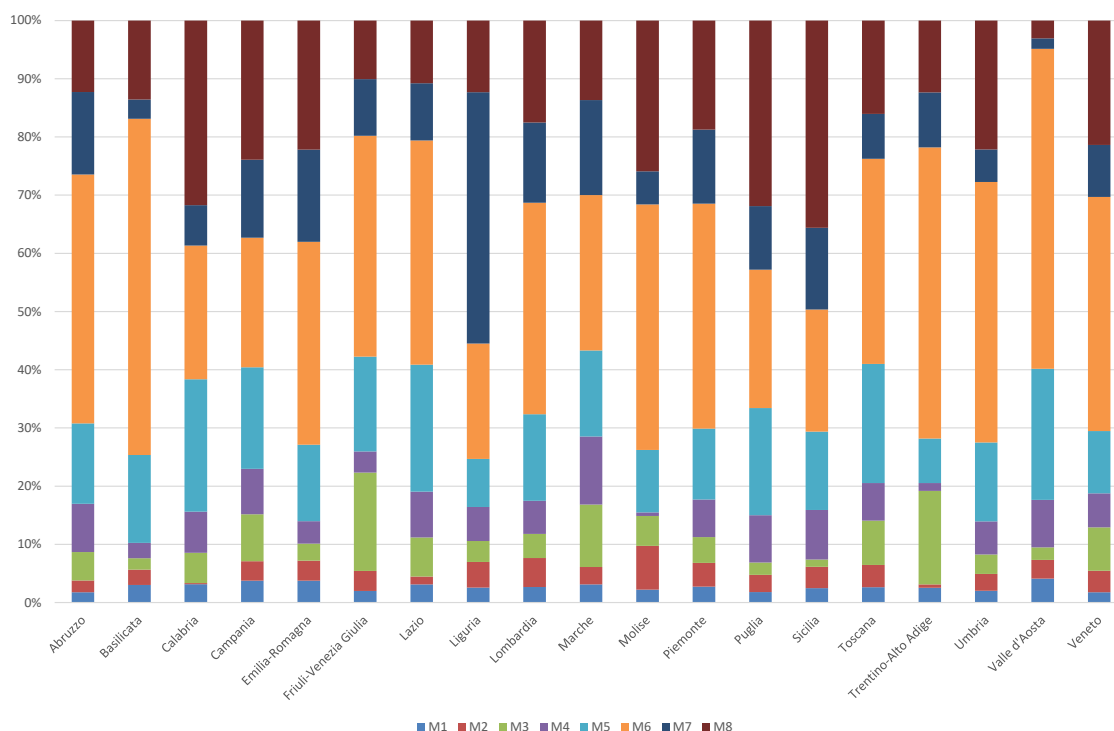


---

Fonte: elaborazione UNINA.

Il dettaglio della distribuzione per macrobranca merceologica delle merci emesse da ciascuna regione italiana (Figura 23) evidenzia una discreta eterogeneità, che conferma la necessità di procedere ad un'analisi disaggregata per merceologia.

**Figura 23 - Distribuzione per macrobranca merceologica delle tonnellate emesse da ciascuna regione (esclusa la Sardegna) per trasporto su strada nazionale.**



*Nota: M1 - macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi televisivi, apparecchiature per comunicazioni, mezzi di trasporto; M2 - prodotti chimici, articoli in gomma e materie plastiche; M3 - prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento, prodotti in cuoio, legno e prodotti in legno, carta e prodotti di carta, mobili e altri manufatti; M4 - carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale; M5 - materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, altre merci; M6 - minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da costruzione, prodotti ceramici; M7 - posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito di traslochi, merci raggruppate, merce contenuta in container o cassa mobile non identificabile; M8 - prodotti agricoli della caccia e della pesca, prodotti alimentari, bevande e tabacchi.*

Fonte: elaborazione UNINA.

A tal proposito, il già citato studio a livello europeo propone una ulteriore classificazione delle merci, ai fini di meglio caratterizzare la domanda di sosta di aree sicure e protette, in termini di valore specifico [€/kg], sulla base di dati EUROSTAT e di rilevazioni specifiche. Tale classificazione può essere armonizzata, attraverso una opportuna tabella di corrispondenza, a quella utilizzata nel presente studio, pervenendo alle percentuali di valore specifico per macrobranca riportati nella tabella che segue.

**Tabella 16 - Ripartizione percentuale del valore specifico [€/kg] per le macrobranche merceologiche dello studio**

sigla	categoria merceologia	percentuale sul totale tonnellate/anno		
		< 3 €/kg	3 ÷ 10 €/kg	> 10 €/kg
M1	macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi tele	52.41%	29.37%	18.21%
M2	prodotti chimici, articoli in gomma e materie plastiche,	88.58%	7.40%	4.02%
M3	prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento, prodotti in cuoio, legno e prodo	52.41%	29.37%	18.21%
M4	carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale	95.96%	3.88%	0.17%
M5	materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, altre merci	97.98%	1.61%	0.41%
M6	minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da	92.82%	7.05%	0.13%
M7	posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito d	52.41%	29.37%	18.21%
M8	prodotti agricoli della caccia e della pesca, prodotti alimentari, bevande e tabacchi	92.76%	6.99%	0.25%

Fonte: elaborazione UNINA su dati ISTAT e EUROSTAT

## La domanda di trasporto internazionale

La stima della domanda di trasporto internazionale ha seguito una metodologia sostanzialmente diversa da quella della domanda di trasporto nazionale. In linea di principio, si sarebbe potuto utilizzare il database EUROSTAT, che fornisce statistiche del trasporto merci su strada a livello europeo; tale base dati è però non sufficientemente precisa per lo studio in questione. Allo stesso modo, le rilevazioni sulle quantità per modo di trasporto da fonte ISTAT COMEXT presentano un livello di disaggregazione geografico lato estero non sufficiente per gli obiettivi dello studio.

Pertanto, si è deciso di riferirsi alle rilevazioni statistiche dei transiti ai valichi alpini fornito dall'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) svizzero per i valichi da Ventimiglia al Brennero, integrato con elaborazioni ad hoc di Rete Autostrade Mediterranee Logistica Infrastrutture Trasporti Spa per i valichi da Tarvisio a Pese/Rabuiense, così da coprire l'intero arco alpino italiano: tali dati, nel complesso, forniscono i transiti totali su strada in tonnellate/anno, non suddivisi però per direzione (import/export).

La disaggregazione lato Italia e lato estero delle origini/destinazioni dei flussi di transito ai valichi è stata effettuata sulla base delle rilevazioni della indagine *Cross-Alpine Freight Transport* (CAFT)<sup>66</sup>, congiuntamente prodotta dalla Commissione Europea e dall'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) svizzero, che fornisce, per ciascun valico da Ventimiglia al Brennero e per tutti i valichi interni all'Austria, le percentuali di origine e di destinazione, con livello di disaggregazione geografico compreso tra NUTS1 e NUTS2<sup>67</sup>, sia lato Italia sia lato estero.

Si è pertanto proceduto nel seguente modo:

- sono state raccolte le tonnellate/anno in transito su strada – cioè somma dei flussi in ingresso e in uscita - presso ciascun valico italiano, da fonte UFT e RAM Spa;
- tali tonnellate sono state disaggregate lato estero e lato Italia sulla base delle percentuali di origine/destinazione osservate da fonte CAFT;
- si è poi proceduto a disaggregare tali tonnellate nelle medesime macrobranche merceologiche utilizzate per la domanda nazionale, sulla base delle percentuali per macrobrancha emesse/attrate da ciascuna regione italiana (Tabella 16).

Si consideri che, complessivamente, l'entità dei flussi di trasporto internazionale su strada è comunque piccola se paragonata a quelli dei traffici nazionali: i primi, tra ingresso e uscita, sommano a poco meno di 150 milioni di tonnellate/anno, mentre i secondi superano il miliardo di tonnellate/anno.

Con riferimento alla stima della domanda di aree di sosta sicure e protette, occorre poi sottolineare che:

- i flussi in uscita (export dell'Italia) sono perfettamente sovrapponibili a quelli nazionali, nel senso che va valutata la possibilità che questi flussi necessitino di un riposo da normativa prima di raggiungere il valico di uscita dall'Italia. In linea di principio, quindi, non è necessario "tracciare" questi flussi una volta usciti dal territorio nazionale, perché al massimo dovranno effettuare altre soste al di fuori dell'area di studio;
- i flussi in ingresso (import dell'Italia) raggiungono il territorio nazionale con già una percorrenza effettuata, di cui si deve ovviamente tenere conto per valutare la possibilità che debbano effettuare ulteriori soste per riposi da normativa sul territorio nazionale prima di raggiungere la destinazione finale. Questi vanno quindi valutati nel complesso del loro spostamento origine-destinazione;
- i flussi di transito puro, che cioè attraversano il territorio italiano entrando da un valico ed uscendo da un altro valico, sono ritenuti trascurabili in entità rispetto alle altre componenti di traffico, e non sono quindi ulteriormente considerati nel seguito.

<sup>66</sup> <http://www.zurich-process.org/statistics/general-method-of-caft/>

<sup>67</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background>



Guardando più in dettaglio alla distribuzione geografica dei flussi internazionali, limitandosi per brevità di trattazione ai soli flussi in uscita dal territorio nazionale, la Figura 24 riporta, nella stessa scala di Figura 22, i flussi su rete in uscita dal territorio nazionale. Si nota, rispetto ai flussi nazionali, un importante sbilanciamento delle origini nel Nord Italia, il che determina di fatto una minor necessità di domanda di sosta sul territorio nazionale, viste le più ridotte percorrenze per raggiungere i valichi alpini.

**Figura 24 - Struttura dei flussi su rete corrispondenti alla matrice origine-destinazione merci export (flussi stradali dall'Italia verso l'estero) utilizzata per lo studio**



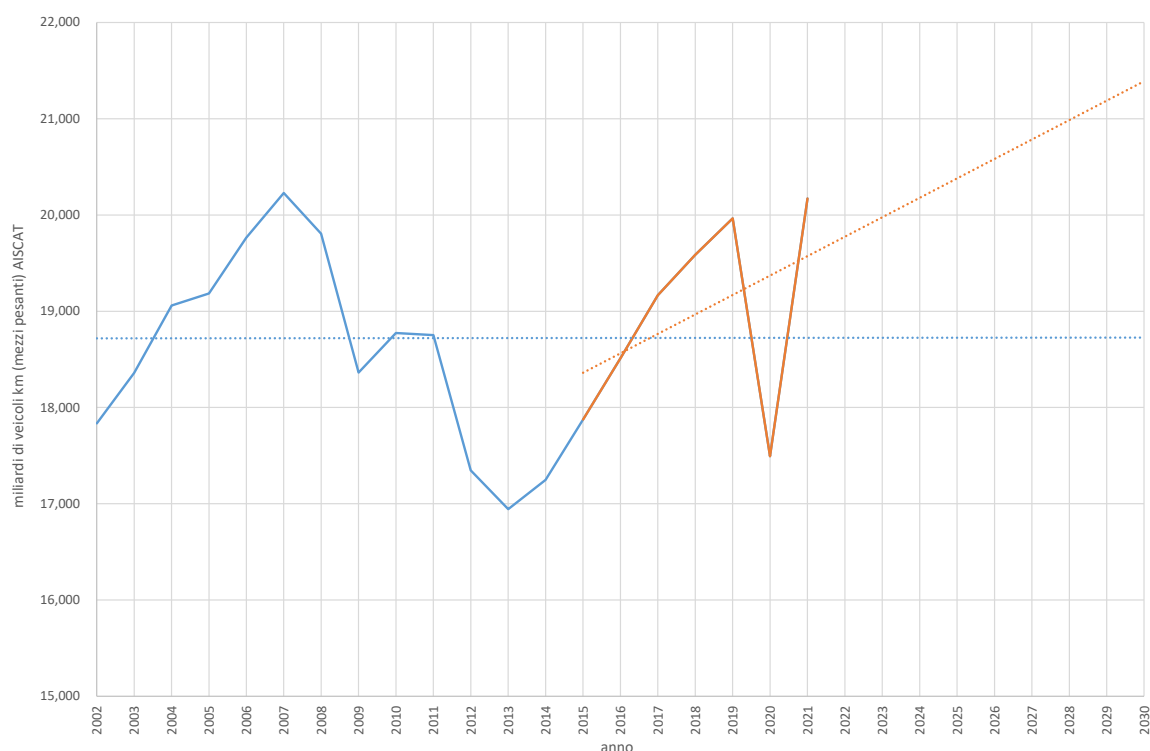
Fonte: elaborazione UNINA.

## Proiezioni future della domanda di trasporto

Proiettare a scenari futuri la domanda di trasporto merci attuale è un esercizio complesso e, in qualche misura, inefficace, in uno scenario così complesso di *deep uncertainty*. D'altra parte, le serie storiche riportate in Figura 21 non si prestano ad analisi per proiezioni future, essendo affette intrinsecamente dal problema della riduzione dei vettori con targa nazionale.

Pertanto, si ritiene più ragionevole riferirsi alla serie storica di traffico dei veicoli leggeri su base AISCAT, riportata in Figura 25, che tiene conto del complesso dei veicoli circolanti sulla rete autostradale italiana, indipendentemente dalla nazionalità del vettore.

**Figura 25 - Andamento storico e previsionale dei veicolixkm su rete autostradale nel periodo 2002-2030**



Fonte: elaborazione UNINA su dati AISCAT.

In particolare, la proiezione lineare sull'intera serie storica tra 2002 e 2020 riporta un andamento sostanzialmente costante al 2030, che può essere assunto come limite inferiore: di fatto, ciò significa ipotizzare che al 2030 si manterrà la medesima domanda di sosta di stalli dello scenario attuale. Restringendo invece l'analisi al periodo 2015-2020, la tendenza lineare evidenzia una crescita lineare da circa 17,9 a circa 21,3 miliardi di veicolixkm, corrispondente ad un incremento del 18,9%, che va sicuramente assunto come limite superiore.

In linea di principio, non è del tutto corretto applicare un incremento dei veicolixkm alle tonnellate/anno, ma comunque il diagramma di Figura 25 fornisce una chiara indicazione sulle eventuali percentuali di incremento da applicare alla domanda di sosta attuale.



#### 4.2.2 Offerta di sosta su strada attuale e progetti di SSTPA

La domanda di trasporto merci illustrata nel paragrafo 4.2.1 esprime già una domanda di sosta, cui corrisponde un'offerta di sosta sul territorio nazionale rappresentata geograficamente in Figura 26; in particolare, la distribuzione per regione è rappresentata percentualmente in Figura 27.

Figura 26 - Localizzazione geografica delle attuali aree di sosta per camion in Italia, con disaggregazione per tipologia di offerta (con security/senza security), e delle aree di progetto

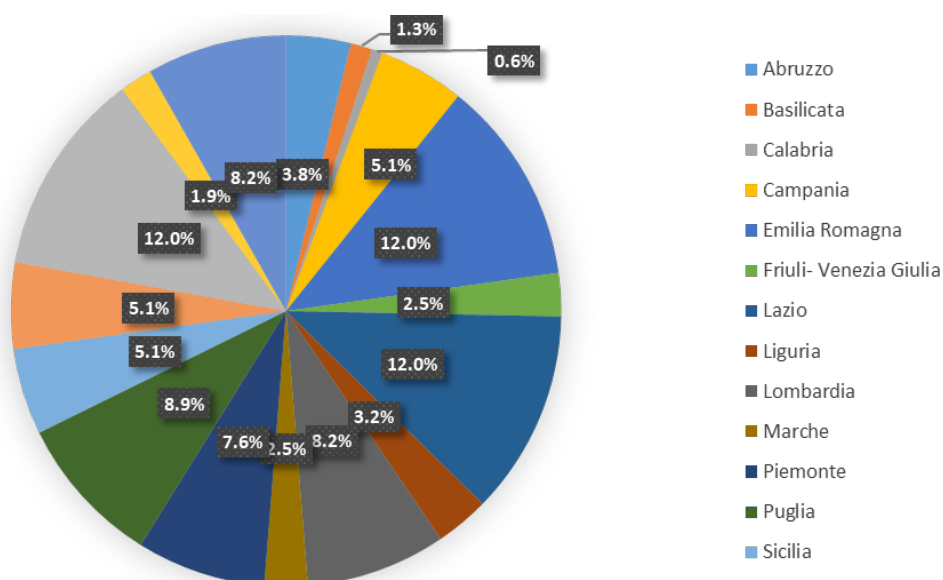


Fonte: elaborazione UNINA su dati RAM Spa.

Risultano complessivamente censite 158 aree, di cui 121 classificabili come aree di sosta in senso stretto e 37 come parcheggi, tutte prevalentemente in ambito autostradale e sulla rete *core* dei corridoi TEN-T che interessano il Paese. Delle aree di sosta, 111 (il 91,7%) è ad accesso gratuito, mentre solo 5 parcheggi su 37 (il 13,5%) risultano ad accesso gratuito.

La Figura 27 identifica anche le aree di sosta/parcheggi dotati di almeno un dispositivo di *security*, intendendo con ciò la presenza di dispositivi quali impianti a circuito chiuso, videosorveglianza, recinzioni, presidio continuo di personale di sorveglianza. Sono solo 65 (il 41,1% del totale) su 158 a disporre di tali caratteristiche, di cui 33 aree di sosta e 32 parcheggi, quest'ultimo dato coerente con la circostanza che la maggior parte dei parcheggi stessi sia a pagamento.

Figura 27 - Distribuzione percentuale per regione delle aree di sosta/parcheggi disponibili in Italia

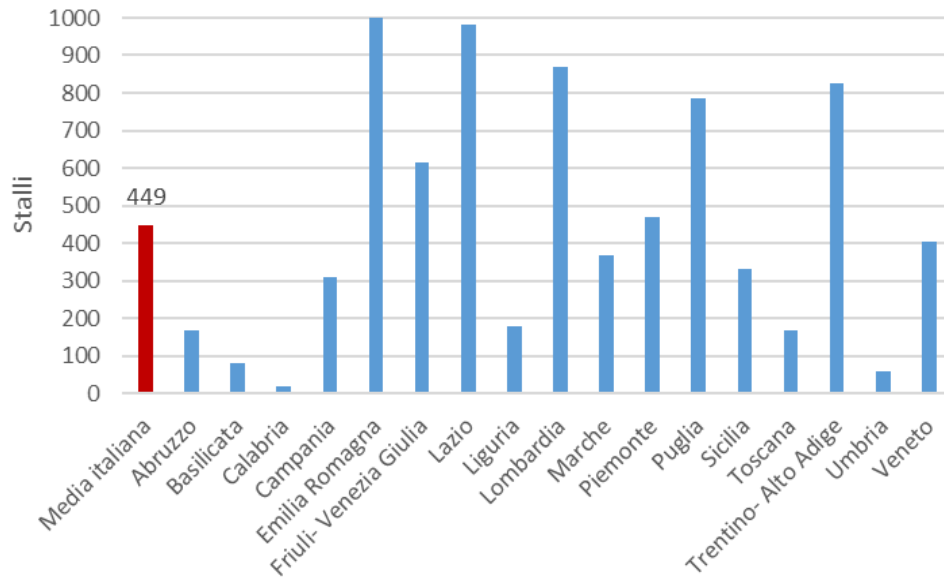


Fonte: elaborazione UNINA su dati RAM Spa.

In termini di capacità istantanea, espressa come numero di stalli disponibili per la sosta, le aree di sosta presentano una capacità media di 36 veicoli, a fronte degli 87 veicoli in media per i parcheggi. L'offerta complessiva attuale di stalli è di circa 7640 stalli, di cui il 57% localizzato in aree di sosta e il 43% in parcheggi.

A fronte di una media di stalli per regione pari a 449, appare evidente l'eterogeneità di offerta (Figura 28), con il 59% (4534 stalli) concentrati nelle regioni settentrionali, a fronte del 41% (3106 stalli) nel Centro-Sud. Alcune regioni, inoltre (Lazio, Emilia-Romagna, Lombardia, Puglia, Toscana) presentano un'offerta ben al di sopra della media nazionale, a fronte di altre sottodimensionate (Campania, Toscana).

Figura 28 - Numero di stalli disponibili per regione e confronto con la media nazionale



Fonte: elaborazione UNINA su dati RAM Spa.

Peraltro, sono appena due le aree di sosta sicure e protette in possesso della certificazione Eu-Parking Standard, segnatamente il *truck park* Brescia Est e l'autoporto nell'Interporto di Gorizia (Figura 29), entrambe al Nord ed entrambe su corridoi core della rete TEN-T.

Figura 29 - Localizzazione aree di sosta sicure e protette in Italia con certificazione ESPORG.



In termini di caratteristiche e dotazioni, le due aree di sosta sicure e protette con certificazione ESPORG presentano le seguenti caratteristiche:

#### truck park Brescia Est

- *località*: Via Sandro Pertini, Castenedolo (BS);
- *servizi*: toilette, docce, bar, ristorante, officina, gommista, servizio pesa, lavaggio, colonnine camion frigo, vendita accessori, distributore carburante;
- *dispositivi di sicurezza*: videosorveglianza, recinzioni, personale 24/7, certificazione *safe and secure truck parking* 2019 DEKRA e ESPORG, reti di idranti, estintori carrellati, estintori portatili;
- *capienza*: 265 veicoli nell'area SSTPA;
- *gestore*: A4 trading Srl.

#### autoporto Interporto di Gorizia

- *località*: A34 Gorizia;
- *servizi*: toilette, docce, bar, ristorante, officina mezzi pesanti, equipaggiamento neve, distributore carburante;
- *dispositivi di sicurezza*: videosorveglianza, recinzioni, personale 24/7, certificazione *safe and secure truck parking* 2019 DEKRA e ESPORG, reti di idranti;
- *capienza*: 199 veicoli nell'area SSTPA;
- *gestore*: SDAG S.p.A. a Socio Unico.

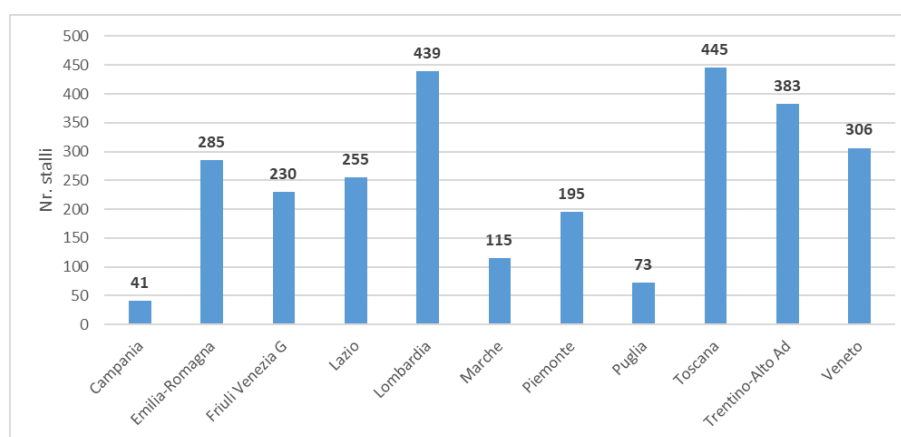
Come già riportato nel capitolo precedente, è già presente un piano di sviluppo delle aree di sosta sicure e protette in Italia, con 28 localizzazioni previste, corrispondenti al numero di stalli riportati in Tabella 17.

Tabella 17 - Potenziamento e/o realizzazione di 28 aree di sosta: dettagli progettuali sugli stalli previsti

Area di sosta	Stalli
Parking in Interporto della Puglia Bari (BA)	73
Parking in Interporto Marcianise (CE)	41
Parking in Interporto SITO (TO)	50
Parking in Sadobre (BZ)	150
Parking in Trento Nord (TV)	133
Parking in Rovereto Sud (TN)	100
Parking in Colleferro (RM)	170
Parking in Padova (PD)	33
Parking in Bologna (BO)	170
Parking in P7-8 (PO)	53
Parking in P1 (PO)	39
Parking in P9 (PO)	40
Parking in P10 (PO)	13
Parking in Pordenone (PN)	31
Parking in San Benedetto del Tronto (AP)	115
Parking in Brescia	265
Parking in Verona RRT (PD)	55
Parking in Padova RRT (PD)	60
Parking in Padova RRT (PD)	90
Parking in Orte RRT (VT)	85
Parking in Livorno RRT (LI)	300
Parking in Parma RRT (PR)	115
Parking in A4 - Spinea (VE)	10
Parking in A4 - Preganziol (TV)	10
Parking in Padova IZ (PD)	50
Parking in Malpensa (MI)	154
Parking in Verona IZ (VR)	18
Parking in Settimo Torinese IZ (TO)	145
Totale	2568

Di fatto, 6 aree su 28 su cui sono previsti interventi ricadono in Veneto, 5 in Toscana, 3 in Trentino-Alto Adige, 2 in Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, 1 in Campania, Puglia, Marche e Friuli Venezia-Giulia. A regime, dunque, saranno disponibili 2767 stalli di parcheggio (i 2568 stalli di cui sopra a cui vanno aggiunti i 199 stalli certificati di Interporto Gorizia) coerenti col paradigma delle aree di sosta sicure e protette, con una distribuzione di stalli per regione riportata in Figura 30.

Figura 30 - Distribuzione degli stalli di sosta SSTPA in progetto per regione italiana



#### 4.2.3 Metodologia per la stima del fabbisogno di sosta

La metodologia utilizzata nello studio per stimare il fabbisogno di sosta sulla rete stradale nazionale si basa sui seguenti passi metodologici:

- la domanda di sosta si esprime per tutte quelle coppie origine-destinazione per le quali si attivi uno o più riposi da normativa, corrispondenti quindi a "blocchi" di tempi di guida netti multipli di 9 ore. In particolare, rispetto alla tipologia di origine/destinazione degli spostamenti:
  - > gli spostamenti nazionali vanno considerati nella loro totalità, ad esclusione di quelli da/verso la Sardegna, non considerati per ovvi motivi;
  - > gli spostamenti internazionali in uscita (export) vanno considerati solo nella loro tratta dall'origine nazionale al valico di confine da cui lasciano il territorio italiano. In questo senso, essi rappresentano quindi una ulteriore aliquota da sommare direttamente agli spostamenti nazionali;
  - > gli spostamenti internazionali in ingresso (import) vanno considerati nella loro totalità, in quanto occorre calcolare con quale tempo di guida netto dall'ultimo (eventuale) riposo entrino nel territorio nazionale;
- al fine di calcolare i tempi di guida netti per ciascuna origine-destinazione, e quindi i fabbisogni di riposi e di sosta, occorre implementare un modello di offerta di trasporto della rete stradale nazionale, sufficientemente dettagliato nella sua zonizzazione e nella rappresentazione topologica della rete stessa. Con tale modello di offerta è possibile calcolare, per ciascuna coppia origine-destinazione nazionale e per le coppie origine nazionale-valico al confine (traffici in export), non solo quali riposi debbano essere effettuati, ma anche la localizzazione in cui tale riposo deve ragionevolmente avvenire;
- per quanto riguarda gli spostamenti internazionali in import, si dovrebbe disporre in teoria di un analogo modello di offerta di trasporto lato estero. Per opportuna semplicità di trattazione, e senza cadere però in approssimazioni eccessive, il modello di offerta lato estero è stato sostituito dal calcolo di distanze e tempi di viaggio medi tra ciascuna delle zone prese in considerazione nella CAFT survey e ciascun valico italiano, così da calcolare il tempo di guida netto di precarico con cui i veicoli entrano nel territorio del nostro Paese;



- in entrambi i casi, quindi, per ciascuna coppia origine-destinazione si calcola quanti riposi siano necessari e dove debbano essere effettuati. Pesando tale elaborazione con la domanda tra quella coppia origine-destinazione, disaggregata per valore specifico della spedizione stessa, è possibile infine pervenire ad una stima della domanda in tonnellate/anno, e quindi in stalli istantanei attraverso opportuni fattori di conversione<sup>68</sup>, in ciascuna zona dell'area di studio;
- la stima della domanda va incrociata con quella dell'offerta di aree di sosta, al fine sia di validare le scelte di localizzazione di progetto già identificate (Figura 26) sia per suggerire eventualmente ulteriori localizzazioni.

Ferma restando la stima/analisi della domanda illustrata nel paragrafo precedente, si riporta di seguito una descrizione del modello di offerta utilizzato per lo studio.

In particolare, il modello di offerta del trasporto stradale in Italia, da utilizzarsi in coerenza con la metodologia illustrata secondo le modalità già descritte nei paragrafi precedenti, è stato costruito sulla base di uno *shapefile OpenStreetMap* grezzo, e include tutti i segmenti stradali in cui possono circolare i veicoli commerciali, per un totale di circa 465.000 archi e 324.000 nodi. A ciascun arco sono associate caratteristiche fisiche rilevanti (pendenza, numero di corsie), funzionali (tipo di strada) e operative (velocità massima per mezzi pesanti). La rappresentazione topologica del grafo è riportata in Figura 31.

Figura 31 - Modello topologico di offerta stradale utilizzato per lo studio di traffico



<sup>68</sup> Si è assunto, in particolare, un carico medio di 10 tonnellate/veicolo e 300 giorni/anno di lavoro, oltre che un indice di rotazione giornaliero per ciascuno stalli di sosta.



È stato successivamente sviluppato il modello analitico, che fornisce i tempi di viaggio per il trasporto merci su strada. Il calcolo dei tempi di viaggio merci su strada deve tener conto dei tempi di interruzione e riposo da normativa, calcolabile per ciascuna coppia origine-destinazione  $o-d$  con la seguente procedura:

1. dati il tempo totale netto di viaggio  $t_{viagg\ iotot}^{od}$  e il periodo di guida massimo  $t_{guidamax}$  da legge prima dell'attivazione di un riposo, si calcola il numero di riposi  $n_r^*$  di tentativo con la seguente formula:

$$n_r^* = \text{int} \left( \frac{t_{viagg\ iotot}^{od}}{t_{guidamax}} \right)$$

2. si calcola successivamente il tempo di guida netto residuo  $t_{viagg\ iores}^{od}$  dopo l'ultimo riposo di tentativo, con la seguente formula:

$$t_{viagg\ iores}^{od} = t_{viagg\ iotot}^{od} - n_r^* \cdot t_{guidamax}$$

3. si calcola il numero di riposi effettivo  $n_r$ , tenendo conto della possibilità di avere un turno di guida da 10 ore per completare una volta a settimana il viaggio:

$$n_r = \begin{cases} n_r^* & \text{se } t_{viagg\ iores}^{od} > 1 \\ \{n_r^* - 1 & \text{se } t_{viagg\ iores}^{od} \leq 1 \text{ e } n_r^* > 0 \\ 0 & \text{altrimenti} \end{cases}$$

4. si calcola il numero di interruzioni  $n_i$  con la relazione:

$$n_i = \begin{cases} n_r + \text{int}(t_{viagg\ iores}^{od}/4.5) & \text{se } t_{viagg\ iores}^{od} > 1 \\ \{n_r + 2 & \text{se } t_{viagg\ iores}^{od} \leq 1 \text{ e } n_r^* > 0 \\ 0 & \text{altrimenti} \end{cases}$$

5. si calcola infine il tempo di viaggio totale come:

$$t_{totale}^{od} = t_{viagg\ iotot}^{od} + n_r \cdot t_{riposo} + n_i \cdot t_{interr}$$

I tempi di viaggio su ciascun arco, utilizzati per l'applicazione dell'algoritmo precedente ai fini del calcolo del tempo di guida netto, sono stati calcolati considerando le velocità massime di percorrenza per tipo di arco per i mezzi pesanti, e tenendo conto di fattori correttivi riduttivi per rappresentare in maniera approssimata ma efficace l'attraversamento - in condizioni di deflusso tipicamente congestionate - di aree metropolitane.

Seguendo Cascetta et al. (2013)<sup>69</sup>, i tempi di interruzione/riposo calcolati con la procedura precedente sono funzioni monotone non decrescenti dei tempi di guida netti; pertanto, il percorso di minimo tempo di guida netto è anche il percorso di minimo tempo totale. Inoltre, lo stesso algoritmo appena presentato consente di calcolare dove si raggiunge il limite di guida e quindi, per ciascuna coppia origine-destinazione, caratterizzare l'area del territorio su cui si devono effettuare le interruzioni e, soprattutto, i riposi.

Ciò premesso, l'analisi deve essere necessariamente condotta con riferimento ad una zonizzazione del territorio nazionale, così da raggiungere il giusto compromesso tra livello di rappresentazione geografica e affidabilità dei risultati. A tal fine, si è deciso di adottare la zonizzazione corrispondente ai sistemi locali del lavoro (SLL) definiti dall'ISTAT (Figura 32). Ciascun sistema locale del lavoro è modellato topologicamente attraverso un centroide, baricentrico rispetto alle attività produttive e di consumo del sistema locale, che rappresenta le origini e le destinazioni rispettivamente da/verso ciascun sistema locale del lavoro.

<sup>69</sup> Cascetta E., Marzano V., Papola A., Vitillo R. (2013). A multimodal elastic trade coefficients MRIO model for freight demand in Europe. In: M. Ben-Akiva, H. Meersman and E. Van de Voorde (eds). Freight Transport Modelling, Emerald ed., pp. 45-68

Per quanto riguarda l'estero, si è proceduto con un modello topologico a disposizione del gruppo di lavoro, che ha consentito di calcolare le distanze su rete stradale tra ciascuna zona NUTS1/NUTS2 della zonizzazione CAFT utilizzata per la stima della domanda e i valichi alpini italiani. A partire da tali distanze, si sono determinati dei tempi di viaggio medi sfruttando una velocità commerciale media, e successivamente si è applicato l'algoritmo di cui sopra per il calcolo dei tempi di viaggio, interruzione e riposo lato estero.

In particolare, per ciascuna coppia origine-destinazione costituita in origine da una zona estera NUTS1/NUTS2 e in destinazione da un sistema locale del lavoro lato Italia, si è calcolato il tempo medio di viaggio già perso a partire dall'ultimo riposo una volta raggiunto il relativo valico nazionale, così da rappresentare un tempo "di partenza" a partire dal quale applicare l'algoritmo precedente.

Figura 32 - Zonizzazione dell'area di studio corrispondente ai sistemi locali del lavoro (SLL)



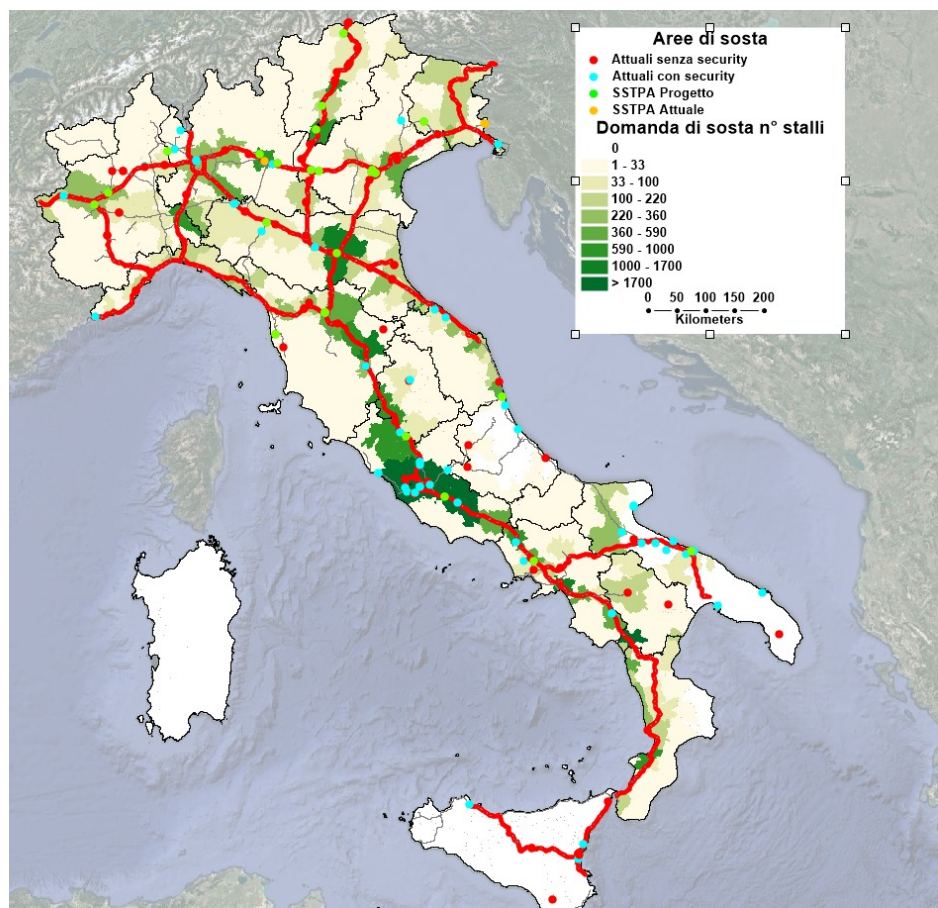
#### 4.2.4 Stima del fabbisogno di sosta

La metodologia descritta nel paragrafo precedente è stata combinata con la stima della domanda di trasporto attuale, nazionale e internazionale, descritta nel paragrafo precedente, per pervenire alla stima del fabbisogno di aree di sosta sicure e protette.

Una prima, fondamentale, applicazione, è stata condotta sui dati di domanda attuali, pervenendo al fabbisogno di sosta riportato in Figura 33 con riferimento a ciascuno dei sistemi locali del lavoro riportati nella zonizzazione di Figura 32. In tal senso, occorre innanzitutto premettere che, a volte, i sistemi locali

del lavoro presentano una dimensione piuttosto ridotta, il che ovviamente consente di immaginare che la domanda di sosta espressa da un sistema locale del lavoro possa di fatto essere soddisfatta anche da un altro sistema locale del lavoro ad esso adiacente. In altre parole, i risultati vanno interpretati con la giusta flessibilità geografica.

Figura 33 - Rappresentazione del fabbisogno di sosta per sistema locale del lavoro: domanda attuale e confronto con aree di sosta attuali (non necessariamente SSTPA) e progetto



Le analisi mostrano, in primo luogo, che il posizionamento geografico del fabbisogno di sosta riflette la struttura della domanda di trasporto illustrata nel paragrafo 4.2.1, con una forte concentrazione lungo le principali direttrici della rete TEN-T, di fatto su tutti i corridoi che interessano l'Italia. Appare poi subito evidente che tutte le SSTPA di progetto (paragrafo 4.2.3) ricadono proprio in aree ad elevata domanda di sosta. Per quanto riguarda Sicilia e Sardegna, per le quali ovviamente non emerge una domanda di sosta, in linea con la metodologia proposta, **occorre comunque considerare che potrebbe essere utile/necessario prevedere opportune aree SSTPA in corrispondenza dei porti di imbarco/sbarco dei servizi Ro-Ro.**

A livello di numeri complessivi, i risultati dello studio sono riportati a livello regionale, per una più semplice lettura, in Tabella 18.

Tabella 18 - Domanda di stalli per regione, disaggregata per valore della merce, e confronto con la disponibilità attuale

Regione	Domanda				Totale	Offerta	Disponibilità aree sosta attuale censite	Mismatch domanda- offerta
	Numero stalli richiesti per valore merce							
	<3 €/kg	3 ÷ 10€/kg	>10 €/kg					
Abruzzo	28	7	3	38		170	0	
Basilicata	2077	386	146	<div><div></div></div> 2609		80	<div><div></div></div> 2529	
Calabria	2525	536	220	<div><div></div></div> 3281		20	<div><div></div></div> 3261	
Campania	3631	741	299	<div><div></div></div> 4671		310	<div><div></div></div> 4361	
Emilia-Romagna	2897	533	189	<div><div></div></div> 3619		998	<div><div></div></div> 2621	
Friuli Venezia G	672	158	62	<div><div></div></div> 892		615	<div><div></div></div> 277	
Lazio	3758	920	400	<div><div></div></div> 5078		982	<div><div></div></div> 4096	
Liguria	815	199	83	<div><div></div></div> 1097		180	<div><div></div></div> 917	
Lombardia	1989	418	155	<div><div></div></div> 2562		870	<div><div></div></div> 1692	
Marche	1529	279	97	<div><div></div></div> 1905		367	<div><div></div></div> 1538	
Molise	24	4	1	29		0	29	
Piemonte	1373	243	76	<div><div></div></div> 1692		470	<div><div></div></div> 1222	
Puglia	348	64	24	<div><div></div></div> 436		785	0	
Sardegna	0	0	0	0		0	0	
Sicilia	0	0	0	0		332	0	
Toscana	3397	658	252	<div><div></div></div> 4307		170	<div><div></div></div> 4137	
Trentino-Alto Adige	1397	251	77	<div><div></div></div> 1725		825	<div><div></div></div> 900	
Umbria	1279	285	115	<div><div></div></div> 1679		60	<div><div></div></div> 1619	
Valle d'Aosta	29	4	1	34		0	34	
Veneto	897	179	62	<div><div></div></div> 1138		406	<div><div></div></div> 732	
Totale nazionale	28665	5865	2262	36792		7640	29152	

Una prima importante considerazione è che sia il totale della domanda di stalli sia la suddivisione per valore della merce risultano molto in linea con un analogo studio europeo<sup>70</sup>, che indicava per l'Italia un fabbisogno di circa 37.000 stalli di sosta. **Considerando le proiezioni di domanda al 2030, ragionevolmente omogenee lungo la rete autostradale nazionale, è possibile ipotizzare un ulteriore incremento di tale valore, fino ad un massimo di circa 40.000 stalli di sosta richiesti al 2030.**

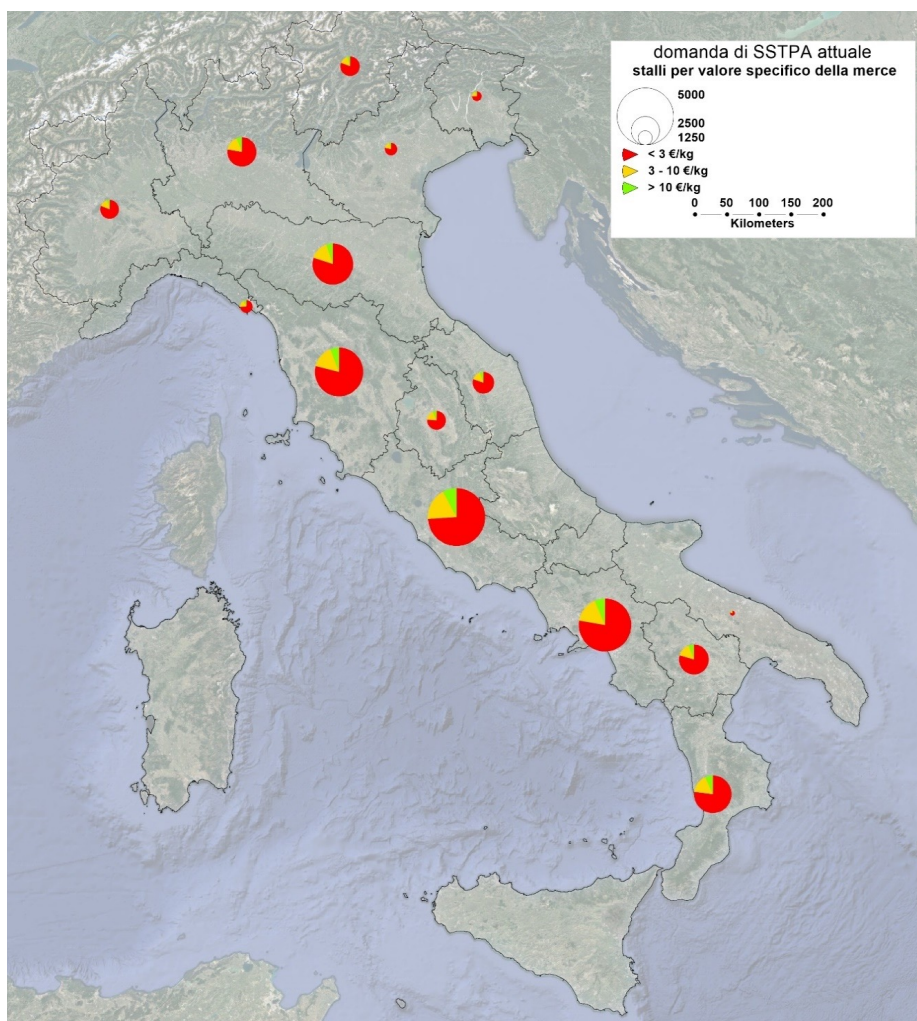
Una seconda considerazione è che il *mismatch* tra aree di sosta disponibili e domanda di SSTPA è particolarmente rilevante in alcune regioni (Basilicata, Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Toscana, Lombardia, Marche, Piemonte, Umbria), anch'esse indicate dallo studio europeo prima citato. Per le localizzazioni nel sud lungo la direttrice A1 (Autostrada del Sole) e A2 (Autostrada del Mediterraneo), in realtà, occorre considerare l'esistenza di una competizione modale con i servizi di tipo Ro-Ro, prevalentemente dai porti campani, verso la Sicilia, nonché il recente sviluppo di servizi Ro-Ro, sempre verso la Sicilia, da Toscana e Liguria: un ulteriore sviluppo e potenziamento di questo segmento di mercato potrebbe portare, nel futuro, a rendere in parte superflua questa domanda di sosta su strada, perché sostituita di fatto dal riposo a bordo nave, o a da servizi non accompagnati.

La rappresentazione grafica della distribuzione degli stalli per regione e per intervallo di valore specifico della merce (Figura 34) evidenzia poi una sostanziale omogeneità, con una leggera maggior incidenza di merci a medio/alto valore per le aree di sosta nel Lazio.

<sup>70</sup> Si veda nota 1.



Figura 34 - Domanda di stalli di sosta per regione e ripartizione per valore specifico della merce



Con riferimento alla sola domanda di sosta riferibile alle SSTPA, nella situazione attuale a livello nazionale il rapporto tra stalli richiesti per merce di valore superiore a 10 €/kg e stalli disponibili in SSTPA è pari a 4,87 mentre sale a 17,51 considerando la merce di valore superiore a 3 €/kg poiché solo Lombardia e Friuli presentano allo stato attuale offerta di sosta in SSTPA.

Grazie ai nuovi interventi in programma ed in conclusione al 2024, tali rapporti scendono rispettivamente a 0,82 e 2,93, come mostrato nella tabella seguente, in cui vengono evidenziati il numero di stalli richiesti per tipologia specifica di merce trasportata ed i valori dei rapporti domanda/offerta a livello territoriale.

Tabella 19 - Rapporto stalli richiesti per valore merce e stalli disponibili in SSTPA su base regionale - scenario al 2024

Regione	Stalli SSTPA attuali	Stalli SSTPA 2024	Numero stalli richiesti per valore merce		Stalli richiesti per valore merce/Stalli SSTPA al 2024	
			>3 €/kg	di cui >10 €/kg	>3 €/kg	di cui >10 €/kg
Abruzzo	0	0	10	3	-	-
Basilicata	0	0	532	146	-	-
Calabria	0	0	756	220	-	-
Campania	0	41	1040	299	25,4	7,3
Emilia-Romagna	0	285	722	189	2,5	0,7
Friuli Venezia G	199	230	220	62	1,0	0,3
Lazio	0	255	1320	400	5,2	1,6
Liguria	0	0	282	83	-	-
Lombardia	265	439	572	154	1,3	0,4
Marche	0	115	376	97	3,3	0,8
Molise	0	0	5	1	-	-
Piemonte	0	195	319	76	1,6	0,4
Puglia	0	73	87	23	1,2	0,3
Sardegna	0	0	0	0	-	-
Sicilia	0	0	0	0	-	-
Toscana	0	445	909	251	2,0	0,6
Trentino-Alto Adige	0	383	328	77	0,9	0,2
Umbria	0	0	400	115	-	-
Valle d'Aosta	0	0	5	1	-	-
Veneto	0	306	241	62	0,8	0,2
<b>Totale nazionale</b>	<b>464</b>	<b>2767</b>	<b>8124</b>	<b>2259</b>	<b>2,9</b>	<b>0,8</b>

Dai dati emerge dunque un deficit ancora notevole e forte disomogeneità territoriale, considerato che diverse Regioni risultano al momento completamente prive di aree SSTPA in programma. Volendo riportare il rapporto tra richiesta di stalli per merce di valore superiore a 3 €/kg e offerta di sosta sicura ad 1,5 su base nazionale al 2027 e tenendo conto dell'aumento stimato della domanda per lo stesso orizzonte temporale, occorre raddoppiare la **programmazione attuale prevedendo la realizzazione o l'upgrade di aree per ulteriori 2.900 stalli**. Quanto alla distribuzione territoriale **sarebbe opportuno prevedere innanzitutto interventi in Regioni dove si stima una domanda non trascurabile ma completamente prive di aree SSTPA, prevedendo poi ulteriori interventi di potenziamento laddove il deficit regionale espresso attraverso il rapporto riportato in tabella sia superiore a 2,5 e possibilmente in linea con la previsione attualmente in discussione in sede di revisione del Regolamento TEN-T circa la distanza media di 150 km tra due aree (al netto delle Regioni che presentano una domanda di stalli/notte inferiore a 30 posti).**

In particolare, in assenza di shift modale verso la modalità marittima indotto da potenziamenti dei servizi Ro-Ro o ulteriori politiche di incentivazione, andrebbero previste al 2027:

- **realizzazione di almeno 450 stalli in Calabria da distribuire su almeno due aree lungo la direttrice A2 (Autostrada del Mediterraneo)**
- **realizzazione di almeno 580 stalli in Campania da distribuire nella parte meridionale della regione su almeno due aree lungo la direttrice A2 (Autostrada del Mediterraneo)**
- **realizzazione di almeno 500 stalli nel Lazio mediante almeno un'area lungo la direttrice A1 (Autostrada del Sole) in posizione intermedia tra le aree di Colleferro e Marcianise**
- **realizzazione di almeno 300 stalli in Basilicata mediante un'area sulla rete comprensive lungo la direttrice Bari-Potenza-Salerno**
- **realizzazione di almeno 300 stalli sulla direttrice A1 tra Lazio, Umbria e Toscana**
- **realizzazione di almeno 200 stalli in Liguria sulla direttrice A10**

#### 4. DOMANDA E OFFERTA ATTUALE E FUTURA DI SSTPA IN ITALIA

Potenziamenti ulteriori sarebbero poi auspicabili in aree dove la domanda si presenta comunque elevata e l'offerta risulta ancora carente oltre che numericamente anche come livello di diffusione, in particolare lungo la direttrice Adriatica A14 tra Marche ed Emilia-Romagna.

Tabella 20 - Rapporto stalli richiesti per valore merce e stalli disponibili in SSTPA su base regionale- ipotesi di sviluppo al 2027

Regione	Stalli SSTPA ipotesi 2027	Δ Nr. stalli 2027-2024	Numero stalli richiesti per valore merce al 2027		Stalli richiesti per valore merce/Stalli SSTPA ipotesi 2027	
			>3 €/kg	di cui >10 €/kg	>3 €/kg	di cui >10 €/kg
Abruzzo	0	0	11	3	-	-
Basilicata	310	310	559	153	1,80	0,49
Calabria	455	455	794	231	1,74	0,51
Campania	620	579	1092	314	1,76	0,51
Emilia-Romagna	430	145	758	198	1,76	0,46
Friuli Venezia G	230	0	231	65	1,00	0,28
Lazio	750	495	1386	420	1,85	0,56
Liguria	200	200	296	87	1,48	0,44
Lombardia	560	121	601	162	1,07	0,29
Marche	250	135	395	102	1,58	0,41
Molise	0	0	5	1	-	-
Piemonte	250	55	335	80	1,34	0,32
Puglia	73	0	91	24	1,25	0,33
Sardegna	0	0	0	0	-	-
Sicilia	0	0	0	0	-	-
Toscana	600	155	954	264	1,59	0,44
Trentino-Alto Adige	383	0	344	81	0,90	0,21
Umbria	250	250	420	121	1,68	0,48
Valle d'Aosta	0	0	5	1	-	-
Veneto	306	0	253	65	0,83	0,21
<b>Totale nazionale</b>	<b>5667</b>	<b>2900</b>	<b>8530</b>	<b>2372</b>	<b>1,505</b>	<b>0,419</b>





**5**

# **La definizione del programma nazionale per le SSTPA**



## 5. La definizione del programma nazionale per le SSTPA

### 5.1 Premesse

Come analizzato nei paragrafi 2.2 e 3.2, sebbene la tematica delle aree di parcheggio e di sosta sicure per veicoli pesanti a livello nazionale sia stata ampiamente citata e trattata nei documenti strategici nazionali ormai da molti anni, appare mancare un quadro organico in materia di pianificazione e programmazione per lo sviluppo delle SSTPA a livello nazionale.

Anche le iniziative ed i centri di responsabilità nella specifica materia appaiono frammentati tra le competenze ministeriali sulla sicurezza stradale attinenti alla Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIT, le iniziative di sviluppo delle aree di parcheggio per i veicoli pesanti del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori e della Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità per qual che concerne le aree di parcheggio negli interporti di interesse nazionale.

La stessa previsione del Piano nazionale per la sicurezza stradale del 2001 circa l'elaborazione di un piano per le aree di parcheggio e di sosta per veicoli pesanti appare essere stata disattesa, determinando un approccio ed uno sviluppo alquanto eterogeneo sia in termini quantitativi che qualitativi delle aree di parcheggio e comunque, ad oggi e con pochissime eccezioni, non pienamente rispondenti agli standard europei delineati nei capitoli precedenti e con un'implementazione ben lontana dalle disposizioni vincolanti che sembrano trasparire dalla revisione del Regolamento TEN-T EU n. 1315/2013 che richiederebbero la presenza di aree sicure ogni 150 km sulla rete autostradale core italiana entro il 2030.

Dalle considerazioni effettuate nel presente lavoro e tenuto conto dell'importanza di tali infrastrutture e dei relativi servizi in grado di erogare con impatti in termini di miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro degli autisti, di sicurezza degli stessi e dei carichi nonché degli altri utenti della strada, di compliance alla normativa europea, di efficientamento della catena e del processo logistico e da ultimo di possibilità di creare nuove opportunità di business, si ritiene opportuno delineare un programma per lo sviluppo delle SSTPA in Italia, in piena aderenza alle previsioni europee sulla tematica.

Nel presente lavoro si parla deliberatamente di programma in quanto un piano dedicato esclusivamente alle SSTPA rischierebbe di isolare la tematica in un documento impermeabile, mentre la caratteristica di essere tematica orizzontale su diversi ambiti e fabbisogni del comparto merci e logistica sembrerebbe far preferire l'opzione di delineare un sotto-piano o un programma di implementazione operativo ovvero di un programma all'interno di un piano più vasto, quale ad esempio potrebbe essere il futuro Piano generale dei Trasporti e della Logistica.

La terminologia "programma" include altresì una connotazione di più immediata attuabilità delle linee di azione che si determineranno, puntando con celerità allo sviluppo infrastrutturale delle SSTPA nel territorio nazionale, anche sulla scia di investimenti che il Comitato Centrale ha già promosso e coordinato nelle iniziative PASS4CORE cofinanziate a valere sulle risorse del programma europeo CEF Transport 2014-2020 e 2021-2027. Da tale punto di vista, le risultanze del presente lavoro, rafforzando e dettagliando quanto già evidenziato nello studio della Commissione Europea del 2019, indicano chiaramente un deficit di offerta di SSTPA sul territorio nazionale che vuole essere fronteggiato con un **programma di sviluppo e di sostegno pubblico per la realizzazione di infrastrutture certificate su standard europeo, da rafforzare anche con l'allocazione di risorse nazionali.**

Le premesse sopra esposte spiegano altre due considerazioni di merito del programma che il Comitato centrale intende mettere in atto. In primis, la necessità di costruire un programma flessibile e modulabile, **un programma-processo** che si spiega a causa della odierna incertezza che regola qualsiasi misura con un orizzonte quantomeno a medio termine, e che necessita di strumenti in grado di verificare e misurare l'efficacia delle azioni rispetto alle strategie ed agli obiettivi definiti con la eventuale possibilità di correggere, modificare o intraprendere attività correttive nel caso di mancanza di corrispondenza tra azioni ed obiettivi prefissati. In tale ottica, il programma prevede l'individuazione di specifici strumenti di monitoraggio in-itinere delle strategie-obiettivi-azioni con indicatori di performance qualitativi e quantitativi in grado di coadiuvare tale analisi. Il processo quale strumento di controllo, verifica e monitoraggio periodico dell'attuazione del programma permette la misurazione dei risultati intermedi, finali e l'eventuale rimodulazione in corso del programma nel caso di revisioni del quadro normativo, di mercato, regolatorio, strategico o attuativo.

In secondo luogo, l'orizzonte del **presente programma è specificatamente il 31.12.2027**, anno di conclusione della programmazione finanziaria europea 2021-2027 ed anno in cui verosimilmente il programma di sviluppo delle SSTPA in Italia troverebbe il termine del suo strumento attuativo, ovvero la chiusura dei lavori cofinanziati con il bando indetto dal Comitato Centrale.

## 5.2 La Visione, gli Obiettivi e le Strategie del Programma

La Visione del programma di sviluppo delle SSTPA in Italia è sostanzialmente quella di ***contribuire ad un trasporto stradale merci più competitivo, sostenibile, attrattivo e sicuro***.

Il focus sulla **competitività del comparto** attiene alla possibilità di impattare, tramite lo sviluppo di SSTPA in Italia, sui risultati economici delle aziende che erogano servizi di autotrasporto attraverso la diminuzione dei fenomeni di “cargo crime”, di riduzione dell’incidentalità che coinvolge i mezzi pesanti grazie a periodi di riposo più appropriati per gli autotrasportatori e sulla possibilità di attrarre maggiore personale autista come conseguenza del miglioramento delle condizioni di lavori e sociali degli autotrasportatori.

La dimensione della **sostenibilità del trasporto stradale merci** è intesa nella sua triplice accezione integrata di sostenibilità ambientale, intesa come ineludibile percorso di transizione energetica, decarbonizzazione ed efficientamento energetico che troverebbe nelle SSTPA un’ossatura per l’offerta di carburanti alternativi per il trasporto stradale merci di lungo raggio oltre che delle aree in cui potenzialmente sviluppare soluzioni di efficientamento energetico e di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili; di sostenibilità economica, che oltre al citato concetto di competitività, si rileva anche nella capacità di generare nuove opportunità di business per gli sviluppatori e per i gestori delle aree SSTPA, servizi efficienti nel rapporto qualità-prezzo nelle soste da parte degli autotrasportatori e nuove opportunità occupazionali per lo staff impiegato dai gestori delle aree di parcheggio; di sostenibilità sociale, intesa come incremento della sicurezza, della salute e come miglioramento delle condizioni sociali degli autotrasportatori.

**L’incremento dell’attrattività del comparto** attraverso la realizzazione di SSTPA nel territorio nazionale deriva dal miglioramento delle condizioni professionali e sociali degli autotrasportatori, fattore che spiega in larga parte, assieme al trattamento economico ed alle barriere amministrative iniziali di accesso alla professione, l’ampia e cronica carenza di autisti di veicoli pesanti riscontrabile nel nostro paese ed in tutta Europa. Da questo punto di vista, la presenza di adeguati servizi all’utenza e di standard di sicurezza nelle aree di sosta e parcheggio sicure e protette certificate, dovrebbe rispondere alle generalizzate scadenti condizioni di lavoro che limitano l’attrattività e l’immagine della professione, garantendo un netto miglioramento dei riposi e delle situazioni di stanchezza derivanti dai periodi di guida, l’opportunità di socializzare e dialogare con i colleghi nelle ore di sosta e la possibilità di usufruire di servizi di comfort minimi nei periodi di pausa e sosta.

Per quel che concerne **la sicurezza**, tematica centrale sin dalle prime fasi di ideazione del concetto di SSTPA, la realizzazione di spazi protetti e sicuri con requisiti specifici in termini di guardiania, sistemi di controllo degli accessi e di stazionamento, impianti antintrusione ed illuminazione, procedure standardizzate in caso di accessi non autorizzati, garantisce la protezione dagli attacchi agli autotrasportatori ed ai carichi trasportati diminuendo i fenomeni del “cargo crime” ed i conseguenti impatti economici. Parallelamente, l’erogazione di adeguati servizi di comfort usufruibili nelle ore di riposo degli autisti e di facilities finalizzate a lenire la stanchezza derivante dai tempi di guida degli autotrasportatori, dovrebbe avere conseguenze dirette sulla quota di incidenti stradali che coinvolgono veicoli pesanti e causati da ragioni di stanchezza e “fatigue” dei conducenti. Non da ultimo, l’utilizzo delle SSTPA garantisce un miglioramento della fruibilità delle infrastrutture stradali, delle piazzole di sosta e delle aree di servizio, che ad oggi vedono spesso un uso improprio delle stesse da parte degli autisti che hanno difficoltà a trovare aree di parcheggio, a vantaggio della sicurezza degli altri utenti stradali.

La Visione sopra esposta viene declinata in obiettivi specifici, vale a dire in esigenze e fabbisogni a cui si intende dare risposta con il varo del programma di sviluppo nazionale delle SSTPA e che sono stati largamente trattati nel corso del documento, come di seguito elencati:

- a) Omogenizzazione della governance nazionale in materia di aree di parcheggio sicure e protette
- b) Miglioramento della qualità delle infrastrutture stradali dedicate al trasporto merci
- c) Miglioramento delle condizioni sociali e professionali degli autotrasportatori
- d) Aumento dell'attrattività della professione di autotrasportatore
- e) Riduzione dell'incidentalità stradale
- f) Riduzione degli attacchi e dei furti agli autotrasportatori e ai carichi trasportati
- g) Efficientamento della catena logistica
- h) Contribuire alla decarbonizzazione del trasporto stradale merci

A tali obiettivi, il programma vuole rispondere con **quattro macro-strategie** di intervento, ovvero l'insieme di singole azioni coerenti e sinergiche fra loro, rinvenibili:

- I. **Nella definizione della governance** in grado di promuovere un percorso cooperativo tra i diversi enti istituzionali con competenza in materia di SSTPA, delineando gli strumenti più idonei per un'efficace implementazione, monitoraggio e controllo del programma di sviluppo delle SSTPA a livello nazionale a beneficio delle imprese di logistica e degli autotrasportatori; la governance del processo prevederà altresì l'emanazione di un bando nazionale per lo sviluppo delle SSTPA finanziato dalle risorse del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto.
- II. **La riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia** attraverso la realizzazione di nuove SSTPA ovvero l'upgrade di aree esistenti, allineando la capacità degli stalli per notte all'effettiva domanda del trasporto merci con carichi a medio-alto valore a livello nazionale, tenendo ben presente i requisiti legislativi europei derivanti dalla prossima approvazione del nuovo Regolamento TEN-T, logiche di continuità nell'offerta infrastrutturale di SSTPA lungo i corridoi transnazionali TEN-T, la necessità di contenere il "consumo di suolo" preferendo soluzioni di upgrade di aree di parcheggio già esistenti rispetto alle nuove realizzazioni e l'esigenza di sostenere lo sviluppo di SSTPA nelle aree geografiche a più bassa sostenibilità finanziaria degli interventi.
- III. **Lo sviluppo della piattaforma informatica** dedicata ai gestori e agli utenti delle SSTPA, già in corso di start-up nell'ambito dei progetti PASS4CORE, finalizzata alla gestione complessiva dell'informazione statica e dinamica, anche via app, relativa all'offerta di stalli per gli autotrasportatori ed in grado di interfacciarsi anche con i sistemi delle pubbliche autorità competenti in materia. L'applicativo informatico garantisce all'utente finale (singolo autotrasportatore o azienda di autotrasporto) la localizzazione e l'individuazione dell'area più prossima, la possibilità di effettuare rating da parte degli utenti (su sicurezza e comfort), informazioni in tempo reale sui parcheggi (posti disponibili, carburanti, etc...), sistemi di booking e di pre-payment degli stalli. Al tempo stesso, l'applicazione assicura un'unica piattaforma di promozione delle aree disponibili sul territorio nazionale con scambio di informazioni in formato DATEX II o qualsiasi formato compatibile con DATEX II, non dovendo ciascuna area sviluppare un sistema ICT a sé stante ed allargando la platea dei potenziali clienti.
- IV. Pur permanendo ancora forte incertezza sulle soluzioni di decarbonizzazione del trasporto stradale cargo a lungo raggio<sup>71</sup>, si prevede in aderenza alla proposta "Alternative Fuel Infrastructure Regulation"<sup>72</sup> del pacchetto Fit for 55, **lo sviluppo della rete dei carburanti alternativi nelle SSTPA nazionali** attraverso la possibilità di cofinanziare sotto-interventi finalizzati alla realizzazione di infrastrutture di

---

<sup>71</sup> Come anche rappresentato nel Rapporto STEMI "Decarbonizzare i trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy", MIMS, Aprile 2022

<sup>72</sup> Come ricordato nel documento, sia la proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio AFIR COM(2021) 559 final, che nella posizione del Consiglio di giugno 2022 si prevede che "entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura sia installata almeno una stazione di ricarica per i veicoli pesanti con potenza di uscita di almeno 100 kW".

ricarica elettriche ad alta potenza per il rifornimento di veicoli pesanti secondo le indicazioni tecniche che verranno elaborate nello studio della SOGESID S.p.A. In parallelo, saranno cofinanziabili **soluzioni di efficientamento energetico** e di autoproduzione da fonti rinnovabili all'interno della SSTPA (tipicamente impianti fotovoltaici) e finalizzate ad alimentare servizi interni alla SSTPA (es. prese elettriche per i carichi referer ovvero fabbisogni energetici dei servizi erogati nella SSTPA), comunque con un'aliquota contenuta entro un range rispetto al budget totale del progetto.

Figura 35 - Schema della Visione, degli obiettivi e delle strategie del Programma nazionale di sviluppo delle SSTPA



### 5.3 Le Azioni ed i risultati attesi del Programma

**Il Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia si esplica sostanzialmente nella redazione del presente Documento di indirizzo strategico e nel conseguente varo del meccanismo di finanziamento di progettualità nazionali da selezionarsi con bando pubblico**, sulla scorta di quanto già sperimentato nelle iniziative del Comitato centrale dell'Albo dell'Autotrasporto nei primi anni 2000, attraverso il cofinanziamento di investimenti tesi a realizzare nuove aree o ad upgradare quelle esistenti, con un'attenzione anche geografica sullo sviluppo delle SSTPA lungo la rete core nazionale, riguardando dicembre 2027 per la conclusione degli investimenti selezionati.

All'interno di tale secondo strumento, le cui specificità dal punto di vista dei requisiti amministrativi di partecipazione, tecnici degli interventi finanziabili e finanziari, risultano attualmente allo studio di SOGESID S.p.A., vengono di fatto incluse le azioni specifiche facenti parte di ciascuna macro-strategia sopra ricordata e che il Comitato centrale ritiene fondamentali per l'attuazione del programma tanto da garantirne il cofinanziamento.

Per ciascuna strategia vengono di seguito esplicitate le azioni corrispondenti e le modalità attuative nonché i risultati attesi.

#### Strategia i. Definizione della governance per lo sviluppo delle SSTPA in Italia

##### Azione i.1 Elaborazione e monitoraggio del Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia

*Descrizione:* Il Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia rappresenta il primo esercizio di coordinamento nazionale delle diverse iniziative intraprese nel corso degli anni nel paese in materia di parcheggi sicuri e protetti per veicoli pesanti. Ferma restando la natura orizzontale della tematica, che come detto abbraccia, tra le altre, la dimensione della sicurezza stradale, le competenze in materia di terminal intermodali ed interporti, passando per le normative e le iniziative per il settore dell'autotrasporto, il varo di un programma pluriennale in materia può rappresentare il primo step finalizzato a fornire uno strumento unitario e coordinato a livello nazionale, anche di tipo conoscitivo, per lo sviluppo di infrastrutture e servizi ritenuti essenziali per il trasporto merci.

Sebbene il presente Programma sia intestato al Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, che si farà conseguentemente carico della messa a terra anche di strumenti finanziari atti a promuovere la diffusione delle SSTPA a livello nazionale, ciò nondimeno le attività di monitoraggio e di valutazione ex-post del programma verranno concertate e condivise con altre Direzioni e/o organi del MIT competenti in materia, come meglio descritto al capitolo successivo: la Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, anche tramite il Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale; la Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità e la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, saranno tutti enti coinvolti nell'attuazione del Programma.

La natura di Programma che si è deliberatamente inteso dare al presente esercizio presuppone infatti la volontà di istituire uno strumento di programmazione unitaria nazionale finalizzato a fornire un univoco quadro normativo, definitorio, trasportistico (evidente ad esempio nelle analisi relative al gap tra offerta e domanda



nazionale) e finanziario per lo sviluppo delle SSTPA in Italia, a cui poter fare riferimento nelle iniziative che sono o saranno intraprese da parte delle altre Direzioni del MIT e degli altri organi competenti in materia.

Sempre tenuto conto della natura di Programma che riguarda il 2027, e come meglio dettagliato al capitolo 8 che segue, vengono individuati una serie di strumenti di monitoraggio in-itinere e di valutazione ex-post basati sulla misurazione di indicatori target, al fine di dare conto, aggiornare ed eventualmente revisionare sia l'ambito strategico che quello operativo del presente Programma, in raccordo con le altre Amministrazioni competenti in materia.

*Risultato atteso al 2027:* elaborazione dei report annuali di monitoraggio e del rapporto di valutazione ex-post; raggiungimento dei target previsti ed esplicitati al capitolo 6.

## **Azione i.2 Lancio del bando pubblico per lo sviluppo delle SSTPA in Italia**

*Descrizione:* Come ricordato in premessa del presente capitolo, lo strumento fondamentale di attuazione del Programma in questione, è il varo di un bando pubblico indetto dal Comitato Centrale per lo sviluppo di Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPA) certificate ex Reg. Delegato EU 2022/1012 in Italia.

Considerati i fabbisogni del comparto dell'autotrasporto, le previsioni normative europee di aree di parcheggio certificate lungo la rete stradale TEN-T, il forte gap di mercato esistente tra offerta e domanda di stalli notte in aree protette e sicure e l'iniziativa PASS4CORE già avviata con finanziamenti europei del programma CEF, è apparso necessario sostenere ulteriormente lo sviluppo di SSTPA sul territorio nazionale con risorse pubbliche.

I dettagli relativi ai requisiti di partecipazione (soggetti eleggibili, localizzazione, requisiti amministrativi e finanziari dei soggetti), ai requisiti funzionali e tecnici (tipologia e natura degli interventi finanziabili, progetti e linee di intervento finanziabili, durata massima degli interventi, documentazione preliminare da presentare in sede di application) e ai requisiti finanziari (dotazione del bando, importo e percentuali massime di cofinanziamento, natura dei costi eleggibili, modalità di reporting e di rendicontazione), sono attualmente allo studio di SOGESID S.p.A. su incarico del Comitato Centrale e costituiranno parte integrante del presente documento.

*Risultato atteso al 2027:* rispetto delle tempistiche di attuazione del bando; rendicontazione di almeno il 90% della spesa ammessa a finanziamento (al netto di eventuali ribassi d'asta).

## **Strategia ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia**

### **Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia**

*Descrizione:* In prima istanza il bando del Comitato Centrale vuole rispondere al forte deficit nell'offerta di SSTPA in Italia rispetto alla domanda non soddisfatta, come emerso nell'analisi trasportistica del presente documento. Pur tenendo conto dei progetti attualmente in corso previsti in chiusura al massimo per fine 2024, persisterebbe un deficit medio aggregato a livello nazionale decisamente importante ed ancora più evidente in specifiche aree del paese.

In tal senso, l'obiettivo del Comitato Centrale è sostenere con un primo orizzonte al 2027, lo sviluppo di tali infrastrutture in linea con le previsioni legislative del nuovo Regolamento TEN-T, in discussione alla

data di scrittura del presente lavoro, che statuisce la realizzazione di SSTPA ogni 150 km sulla rete stradale core TEN-T al 2030 e sulla rete extended core al 2040. Il focus del bando del Comitato riguarderà quindi le aree localizzate lungo la rete TEN-T core e/o extended core; riguardo le ipotesi di aree non prettamente giacenti sulla rete TEN-T, in parziale deroga rispetto a quanto previsto nella proposta di revisione del Regolamento TEN-T, appare maggiormente attinente alle specificità della rete stradale e autostradale nazionale (che ad esempio per lunghi tratti si sviluppa in viadotti in alcune aree nazionali), l'eliminazione del requisito della distanza precisa entro 3 km dalle uscite/ingressi della rete core e/o extended core. È ipotizzabile quindi il finanziamento anche di aree che, sebbene non perfettamente giacenti sulla rete TEN-T, siano "a servizio dei traffici della rete TEN-T core e/o extended core", debitamente giustificato, senza porre un vincolo geografico specifico, requisito che peraltro viene utilizzato anche nelle call for proposals dei bandi CEF Transport.

In secondo luogo, il fabbisogno primario è quello di fornire capacità adeguata ove la domanda è più alta e non soddisfatta e, secondariamente, di tenere conto del requisito della distanza minima media tra aree fissata a livello europeo. Saranno quindi selezionate in via prioritaria e premiale le SSTPA indicate nelle aree definite al paragrafo 4.2.4, pur tenendo conto dell'esigenza di promuovere comunque la nascita di tali infrastrutture in aree o macroaree che, nonostante una domanda più limitata, non riescono ad esprimere progetti di SSTPA, ad esempio per CAPEX che non verrebbero coperti in fase di start-up dalle entrate in sede di gestione del parcheggio ma che comunque con un adeguato contributo pubblico iniziale, possono essere sostenibili finanziariamente a medio-lungo termine. La valutazione di tali circostanze, anche tenendo conto delle analisi costi-benefici che verranno richieste in fase di candidatura progettuale, dovrà in tutti i casi tenere conto del dimensionamento del progetto rispetto alla potenziale utenza territoriale.

In terzo luogo, un criterio premiale nella scelta delle SSTPA da finanziare ad opera del Comitato centrale sarà rivestito dagli interventi di upgrading delle aree esistenti rispetto ai progetti di nuova realizzazione, in linea con le previsioni di riduzione del "consumo di suolo" e di minimizzazione degli impatti ambientali indicate anche dal MIT nelle Linee Guida per la valutazione delle opere pubbliche e nel modello di scoring per le infrastrutture e la mobilità sostenibili.

La previsione del bando nazionale indetto dal Comitato Centrale non impedisce evidentemente la nascita e la candidatura alle diverse opportunità di finanziamento, anche europee, di ulteriori progetti di SSTPA a livello nazionale, nel quadro ad esempio dell'iniziativa PASS4CORE ovvero in iniziative autonome. Queste ultime, anzi, saranno prese in considerazione in sede di monitoraggio annuale del Programma ed inglobate nel quadro aggiornato annuale.

Da ultimo, il programma di sviluppo dovrà tenere conto altresì, in particolar modo nelle aree nazionali di prossimo confine con gli altri Stati, delle realizzazioni di SSTPA nei pressi delle frontiere transnazionali al fine di adottare per quanto possibile un approccio di corridoio, anche al fine di evitare sovradimensionamenti di aree ove la domanda risulta essere già soddisfatta ovvero, al contrario, nello sviluppare aree dove oltre confine non siano previste realizzazioni.

*Risultato atteso al 2027:* gap domanda/offerta a livello nazionale per target specifico SSTPA (carichi medi di 3€/Kg) a 1,5 e nessuna Regione con gap domanda/offerta maggiore di 2,5.

### Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA

*Descrizione:* Gli standard europei delle SSTPA definiti nel Regolamento Delegato EU 2022/1012 dovrebbero già al livello di certificazione più basso, quello bronzo, garantire appropriati servizi di comfort, riposo e conciliazione dei tempi di sosta e di lavoro per gli autotrasportatori nonché efficienti servizi di sicurezza in grado di tutelare l'incolumità degli autisti e la protezione dei carichi da loro trasportati. Il rispetto di tali

requisiti dovrebbe avere un impatto diretto sul miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro degli autotrasportatori, sulla riduzione dell'incidentalità che coinvolge i veicoli pesanti e sul numero degli attacchi agli autisti e di furti alla merce trasportata.

In tal senso, il finanziamento dei progetti da parte del Comitato Centrale non sarà vincolato al raggiungimento di uno specifico livello di certificazione, bensì sarà sufficiente l'attestato di certificazione dell'area a SSTPA effettuato un organismo di audit terzo ed indipendente secondo le modalità prescritte al citato Regolamento europeo. Peraltro, l'ottenimento della certificazione rappresenta l'ultimo step negli stati di avanzamento dei lavori cofinanziati dal bando del Comitato Centrale, rivestendo una funzione imprescindibile per l'erogazione dei finanziamenti pubblici.

In aggiunta a quanto previsto dagli standard EU-Parking, tenuto conto della necessità di adeguare le infrastrutture alle necessità della domanda e come già effettuato nel corso dei bandi dei primi anni 2000 del Comitato Centrale, si richiede altresì la predisposizione nei progetti finanziati da risorse nazionali di una riserva di almeno il 10% degli stalli totali della SSTPA dotati di facilities tali da consentire l'allaccio ai veicoli in regime di temperatura controllata (così come richiesto a partire dal 2026 dal Regolamento Delegato EU 2022/1012), nonché un criterio premiale per i progetti che prevedono stalli riservati al trasporto stradale di merce pericolosa.

*Risultato atteso al 2027:* diminuzione del 30% degli incidenti mortali su veicoli pesanti in Italia; riduzione del 30% del numero di furti ed attacchi alla merce trasportata sul territorio nazionale.

### **Strategia iii. Deployment della piattaforma digitale per le SSTPA**

#### **Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale**

*Descrizione:* Il Comitato centrale tramite l'implementing body RAM S.p.A. è già impegnato nella progettazione e realizzazione di una piattaforma informatica nazionale per le SSTPA nel quadro del progetto cofinanziato dal programma CEF PASS4CORE 1. La piattaforma nazionale per la gestione e condivisione delle informazioni relative alle SSTPA riceve in input dati statici e dinamici da parte delle SSTPA nazionali e fornisce in output una serie di servizi online e tramite app all'autotrasportatore.

La piattaforma informatica, in release nel primo trimestre del 2023, garantisce le seguenti funzionalità:

- Lato autotrasportatori: funzione di ricerca, elenco, visualizzazione dei dettagli delle aree e della disponibilità degli stalli, prenotazione, pagamento, rating delle aree di parcheggio. La piattaforma potrà essere utilizzata tramite dispositivo mobile (app), oppure anche tramite i sistemi di gestione della flotta.
- Lato gestori delle SSTPA: funzioni di raccolta, condivisione e scambio dati utilizzando i protocolli DATEX II (CEN/TS 16157) o qualsiasi formato compatibile con DATEX II; funzione di disseminazione ai potenziali utenti di una sola "app" per tutto il territorio nazionale con target di potenziale clientela ben più ampio che nel caso in cui ogni singola SSTPA realizzasse la propria applicazione.
- Lato pubbliche amministrazioni: lo scambio di dati con i punti di contatto nazionali (ex Reg 885/2013, in Italia il CCISS) e internazionali ed altre piattaforme ITS (Piattaforma Logistica Digitale) per ampliare l'acquisizione di informazioni statiche e dinamiche sulle aree di parcheggio a livello nazionale.

L'adesione alla piattaforma garantisce una migliore pianificazione preventiva degli itinerari e delle soste da parte degli autotrasportatori, nonché un minore impatto ambientale e minori tempi morti derivanti dalla ricerca di spazi per la sosta notturna o settimanale in aree che eventualmente non dispongono di capacità sufficiente, grazie alla possibilità di conoscere le disponibilità e prenotare gli stalli in anticipo.

In tal senso, il bando nazionale permetterà il cofinanziamento di progetti di implementazione ICT hardware e software per le SSTPA, in linea con quanto finanziato dal programma CEF, con il vincolo di rendere interoperabile il proprio sistema con la piattaforma nazionale ovvero di basarsi sulla piattaforma nazionale per una serie di funzionalità. I requisiti tecnici della specifica linea di investimento saranno oggetto dell'analisi attualmente in corso ad opera di SOGESID S.p.A.

*Risultato atteso al 2027:* adesione alla piattaforma ICT nazionale di tutte le SSTPA attive sul territorio nazionale.

### Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN

*Descrizione:* In linea con il Regolamento europeo eFTI e con le previsioni del PNRR nazionale in materia di digitalizzazione della catena logistica (linee di finanziamento M3C2), la piattaforma nazionale delle SSTPA dovrà essere interoperabile con la costituenda Piattaforma Logistica Digitale nazionale e con i relativi protocolli di scambio dati ed informazioni con gli altri operatori pubblici e privati aderenti a quest'ultima.

Le fasi di progettazione e di realizzazione del modulo di interoperabilità di tali piattaforme esula dalle attività finanziabili nel bando del Comitato centrale menzionato.

*Risultato atteso al 2027:* piena interoperabilità della piattaforma ICT nazionale per le SSTPA con la nuova Piattaforma logistica digitale nazionale

## Strategia iv. Sviluppo della rete dei carburanti alternativi nelle SSTPA ed efficientamento energetico

### Azione iv.1 Realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli pesanti nelle SSTPA

*Descrizione:* In aderenza alle previsioni attualmente in discussione sulla proposta europea di Regolamento AFIR che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle infrastrutture per i carburanti alternativi nei trasporti che prevedono entro il 31 dicembre 2030 l'installazione di almeno una stazione di ricarica per i veicoli pesanti in ciascuna SSTPA, il Comitato Centrale intende promuovere lo start-up di tali soluzioni sul territorio nazionale. Ben consci dell'attuale incertezza sulle modalità di attuazione del percorso di decarbonizzazione che concerne l'alimentazione dei veicoli pesanti e delle soluzioni tecnologiche per la realizzazione di ricariche elettriche ad alta potenza per veicoli pesanti, il bando nazionale prevederà la possibilità di cofinanziare la realizzazione di ricariche elettriche per veicoli pesanti, ponendo comunque un target modesto di implementazione a conclusione del programma (20% delle SSTPA cofinanziate con interventi di questo tipo), il che denota la considerazione di interventi sostanzialmente sperimentali. I progetti che prevedono la presenza di interventi di tale tipologia saranno premiati con un punteggio premiale in sede di valutazione delle offerte.

Rimandando all'analisi di SOGESID S.p.A. la definizione delle specifiche tecniche, operative e tecnologiche per la candidatura di tali interventi da parte dei beneficiari, si richiama sin da subito la condizione che la dimensione di tale tipologia di interventi dovrà essere comunque limitata entro specifiche percentuali rispetto all'intero budget del progetto.

*Risultato atteso al 2027:* presenza di stazioni di rifornimento per carburanti alternativi (per battery electric Trucks BETs) in almeno il 20% delle SSTPA finanziate dal bando del Comitato Centrale.

### Azione iv.2 Realizzazione di interventi di efficientamento energetico per le SSTPA

Descrizione: In parallelo all'Azione iv.1, il Comitato Centrale ritiene essenziale promuovere la possibilità da parte dei potenziali beneficiari delle risorse messe a disposizione, di vedersi cofinanziati interventi di efficientamento energetico e di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili per i fabbisogni energetici dell'area di parcheggio certificata. Gli interventi dovranno essere localizzati all'interno dell'area realizzata/upgradata e servire esigenze e servizi attinenti la SSTPA (a titolo esemplificativo energia per le prese refer nei pressi degli stalli ovvero per alimentare i servizi richiesti come obbligatori nell'area da parte del Regolamento Delegato EU 2022/1012). I progetti che prevedono la presenza di interventi di tale tipologia saranno premiati con un punteggio premiale in sede di valutazione delle offerte.

Esattamente come nell'Azione precedente, e rimandando all'analisi di SOGESID S.p.A. la definizione delle specifiche tecniche ed operative per la candidatura di tali interventi, si richiama sin da subito la condizione che la dimensione di tale tipologia di interventi dovrà essere comunque limitata entro specifiche percentuali rispetto all'intero budget del progetto.

Risultato atteso al 2027: completamento del 100% degli interventi di efficientamento energetico nelle SSTPA cofinanziati dal bando del Comitato Centrale.

## 5.4 Il quadro sinottico del Programma

Si rappresenta di seguito il quadro sinottico degli obiettivi-strategie-azioni del Programma di sviluppo nazionale delle SSTPA.

**Tabella 21 - Quadro sinottico del Programma**

Denominazione del Programma	Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia	
Visione del Programma	Contribuire ad un trasporto stradale merci più competitivo, sostenibile, attrattivo e sicuro	
Obiettivi	Strategie	Azioni
a. Coordinamento della governance nazionale in materia di aree di parcheggio sicure e protette	i. Definizione della governance per lo sviluppo delle SSTPA in Italia	Azione i.1 Elaborazione e monitoraggio del Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia
		Azione i.2 Lancio del bando pubblico per lo sviluppo delle SSTPA in Italia
b. Miglioramento della qualità delle infrastrutture stradali dedicate al trasporto merci	ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia	Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia
		Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA
	iii. Deployment della piattaforma digitale per le SSTPA	Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale
		Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN
c. Miglioramento delle condizioni sociali e professionali degli autotrasportatori	iv. Sviluppo della rete dei carburanti alternativi nelle SSTPA ed efficientamento energetico	Azione iv.1 Realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli pesanti nelle SSTPA
		Azione iv.2 Realizzazione di interventi di efficientamento energetico per le SSTPA
	ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia	Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia
		Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA
d. Aumento dell'attrattività della professione di autotrasportatore	iii. Deployment della piattaforma digitale per le SSTPA	Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale
		Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN
	ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia	Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia
		Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA
e. Riduzione dell'incidentalità stradale	ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia	Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia
		Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA
f. Riduzione degli attacchi e dei furti agli autotrasportatori e ai carichi trasportati	ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia	Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia
		Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA



Obiettivi	Strategie	Azioni
g. Efficientamento della catena logistica	iii. Deployment della piattaforma digitale per le SSTPA	Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale
		Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN
	ii. Riduzione del gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia	Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia
		Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA
	iv. Sviluppo della rete dei carburanti alternativi nelle SSTPA ed efficientamento energetico	Azione iv.1 Realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli pesanti nelle SSTPA
		Azione iv.2 Realizzazione di interventi di efficientamento energetico per le SSTPA
h. Contribuire alla decarbonizzazione del trasporto stradale merci	iv. Sviluppo della rete dei carburanti alternativi nelle SSTPA ed efficientamento energetico	Azione iv.1 Realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli pesanti nelle SSTPA
		Azione iv.2 Realizzazione di interventi di efficientamento energetico per le SSTPA
	iii. Deployment della piattaforma digitale per le SSTPA	Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale
		Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN

# 6

## Le modalità di attuazione, monitoraggio e valutazione del Programma



## 6. Le modalità di attuazione, monitoraggio e valutazione del Programma

### 6.1 L'attuazione del Programma

Il programma di sviluppo nazionale delle SSTPA, come anticipato, è costruito su un orizzonte temporale che **traguarda il 2027, con possibilità di essere rinnovato successivamente**. Questo orizzonte temporale è stato progettato in accordo alle tempistiche relative all'implementazione dei requisiti sulle infrastrutture stradali e sulle SSTPA nella rete TEN-T core europea, con scadenza 2030, fissando quindi uno step intermedio di valutazione di compliance nazionale rispetto alle previsioni europee.

**Il Programma prevede sostanzialmente la realizzazione di un Documento di indirizzo strategico, il presente documento per l'appunto, ed il conseguente varo di un bando pubblico per lo sviluppo di SSTPA in Italia.** Il bando, definito attraverso specifiche tecniche in fase di identificazione, è indirizzato all'individuazione di operatori di mercato/sviluppatori di proposte progettuali e di investimento per le aree di sosta da redigere sulla base delle indicazioni delineate nel presente documento di indirizzo e, in accordo alla sua visione, finalizzato a contribuire ad un trasporto stradale merci nazionale più competitivo, sostenibile, attrattivo e sicuro.

Le risorse economiche che saranno allocate per l'implementazione del bando nazionale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in maniera particolare dalla struttura del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, possono essere considerate come integrative e complementari rispetto ai finanziamenti messi a disposizione dall'Unione Europea per il periodo di programmazione 2021-2027. Anche in tal senso, la scadenza del 2027 appare la più efficace al fine di allineare le opportunità di finanziamento nazionali ed europee dedicate allo sviluppo delle SSTPA.

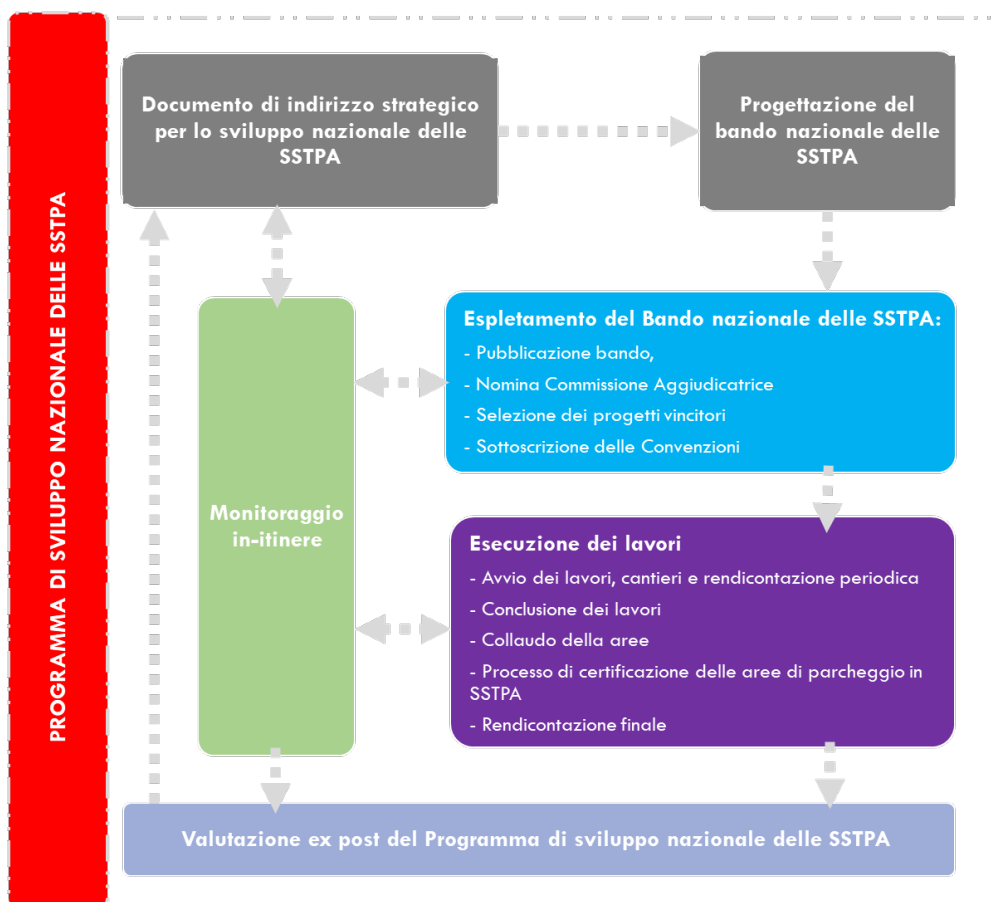
L'attuazione del programma sviluppo delle SSTPA in Italia si dispiega, dunque, nelle seguenti fasi:

- **La redazione del presente documento di indirizzo strategico** che, partendo dall'analisi di contesto e degli andamenti del trasporto stradale merci, individua in maniera analitica le criticità del comparto, i suoi fabbisogni, la domanda ed offerta attuale prospettica di SSTPA in Italia, la visione futura e la definizione delle strategie, degli obiettivi, delle azioni e dei risultati attesi e infine le modalità di monitoraggio in itinere ed ex post;
- **La progettazione del bando pubblico**, in linea con le strategie, gli obiettivi e le azioni del Programma di sviluppo SSTPA, allo studio di SOGESID S.p.A. su incarico del Comitato Centrale;
- **L'implementazione del bando** che si scompone nelle seguenti sotto-fasi:
  - > Pubblicazione ed emanazione del bando attraverso avviso pubblico a presentare proposte;
  - > Selezione dei progetti attraverso oggettivi criteri di selezione, con designazione di apposita Commissione Aggiudicatrice nominata dal Comitato Centrale e comunque attraverso le modalità meglio definite all'interno dello studio di SOGESID S.p.A.;
  - > Sottoscrizione delle convenzioni tra Comitato Centrale e proponenti. Con la sottoscrizione dei moduli delle convenzioni, i beneficiari accettano la sovvenzione e convengono di attuare l'azione sotto la propria responsabilità e in conformità con l'accordo, con tutti gli obblighi e termini e condizioni in esso previsti. Elementi imprescindibili dell'accordo sono i termini e le condizioni dello stesso, le schede tecniche degli interventi, il budget del progetto, il cronoprogramma dell'azione,

informazioni di dettaglio sui termini e le modalità di rendicontazione e le dichiarazioni di responsabilità degli enti sottoscrittori;

- > Avvio dei lavori e il monitoraggio degli stati di avanzamento tecnici e finanziari delle opere in corso con la previsione di una rendicontazione periodica accurata;
  - > Conclusione dei lavori, collaudo delle aree e contemporaneamente avvio dell'istruttoria di certificazione dell'area in accordo con gli standard europei delle SSTPA definiti nel Regolamento Delegato EU 2022/1012;
  - > Rendicontazione finale degli interventi aggiudicati.
- **Il monitoraggio in itinere del Programma**, da redigere su base annuale a partire dall'annualità 2023, riceve come input le risultanze periodiche derivanti dalle rendicontazioni tecniche e finanziarie degli interventi cofinanziati dal bando nazionale, riportando quindi l'avanzamento delle procedure (nomina Commissione, sottoscrizione delle convenzioni), finanziario e anche fisico delle azioni intraprese, che verranno valutate e rapportate rispetto al raggiungimento degli indicatori, dei target e degli obiettivi fissati e definiti al paragrafo successivo. L'esercizio, sebbene di competenza del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, sarà condiviso con le altre strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competenti sulla tematica specifica (la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, incluso il CCISS, la Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità e la Struttura tecnica di missione), al fine di rafforzare il quadro conoscitivo e il coordinamento di attività collaterali, eventualmente anche di carattere normativo e/o regolatorio, per uno sviluppo coordinato ed omogeneo del programma;
  - **La valutazione ex post del Programma** interviene come ultimo passaggio a conclusione dello stesso, e, in maniera analoga al sistema di monitoraggio in itinere, prevede un complesso di analisi e attività interpretative volte ad esprimere un giudizio di valore sui risultati raggiunti. Questi sono confrontati con i risultati attesi e preventivati. La valutazione ex-post ha l'obiettivo di esplicitare l'efficacia delle strategie individuate, lo stato di raggiungimento degli obiettivi prefissati ed il grado di completamento delle azioni intraprese. In analogia alle procedure previste nei monitoraggi in-itinere, al fine di rinforzare i processi di governance della materia, l'attività di redazione del rapporto di valutazione finale a capo del Comitato Centrale sarà accompagnata dalla condivisione delle risultanze con le altre strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competenti sulla tematica specifica.

Figura 36 - Rappresentazione grafica della sequenza attuativa del Programma



## 6.2 Gli strumenti per il monitoraggio in-itinere

---

L'attività di monitoraggio sull'attuazione del Programma SSTPA è svolta attraverso la redazione di report **annuali da parte del Comitato Centrale entro 3 mesi dalla fine dell'annualità oggetto di valutazione**. Il primo report sarà quindi emesso entro il 31 marzo 2024 relativamente all'annualità 2023 e così via sino al 31 marzo 2027 per l'annualità 2026. Il monitoraggio dell'annualità 2027 rientrerà invece nel report di valutazione finale del Programma.

Il report è condiviso **con le altre strutture del MIT competenti sulla tematica specifica**: la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, incluso il CCISS, la Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità e la Struttura tecnica di missione.

L'attività di monitoraggio fornisce tutti i dati relativi all'attuazione del Programma SSTPA, registra i dati di avanzamento degli indicatori e dei target, approfondisce il progresso procedurale, finanziario e fisico dei lavori. I proponenti/gestori forniscono informazioni di dettaglio su ogni intervento e li rendono disponibili al Comitato Centrale in sede di rendicontazione. La finalità è quella di garantire accountability agli stakeholders sull'avanzamento del Programma, verificare la persistente validità del contesto e delle strategie del Programma, verificare la rispondenza attuativa degli interventi rispetto al Programma e valutare altresì la congruità del sistema di monitoraggio stesso.

Il capitolo precedente ha individuato le azioni da dover intraprendere per attuare le strategie di intervento previste, nella tabella che segue sono invece individuati gli indicatori ed i target da monitorare e da riportare all'interno del Report annuale di monitoraggio che sottintendono il raggiungimento degli obiettivi prefissati.



Tabella 22 - Indicatori, target intermedi e finali per Azione

Azione	Indicatore	Baseline 2022	2023	2024
Azione i.1 Elaborazione e monitoraggio del Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia	Redazione e consegna finale del Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia e dei successivi Report di Monitoraggio annuali e di valutazione ex-post	Consegna del Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia		Consegna del I Report annuale di Monitoraggio
Azione i.2 Lancio del bando pubblico per lo sviluppo delle SSTPA in Italia	Tempistiche del bando pubblico per lo sviluppo delle SSTPA in Italia		Pubblicazione del bando; selezione delle proposte; aggiudicazione; sottoscrizione delle convenzioni	Consegna dei cantieri
	% spese rendicontate su budget ammesso a finanziamento	0%	0%	10%
Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia	Rapporto tra domanda di stalli (carichi >3€/kg) e numero stalli disponibili nelle SSTPA in Italia	17,51 nazionale		
Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA	Riduzione incidentalità mortale di autisti veicoli pesanti (%)	169 (dato 2021)		
	Riduzione di furti e attacchi alla merce trasportata su veicoli pesanti nel territorio nazionale (%)	121 (dato 2020)		
Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale	% SSTPA in Italia integrate con la piattaforma nazionale SSTPA	0%		
Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN	Interoperabilità della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN (NO/SI)	NO		Avvio definizione protocolli di condivisione dati
Azione iv.1 Realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli pesanti nelle SSTPA	Rapporto tra SSTPA finanziate che dispongono di stazioni di ricarica elettrica per HGV e SSTPA finanziate totali (%)	0%		
Azione iv.2 Realizzazione di interventi di efficientamento energetico per le SSTPA	Grado di completamento degli interventi finanziati di efficientamento energetico nelle SSTPA (% su totale numero interventi)	0%		

## 6. LE MODALITÀ DI ATTUAZIONE, MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEL PROGRAMMA

2025	2026	2027	2028	Target finale/ Risultato atteso	Fonte dei dati
Consegna del II Report annuale di Monitoraggio	Consegna del III Report annuale di Monitoraggio	Consegna del IV Report annuale di Monitoraggio	Consegna del Rapporto di valutazione ex-post	Raggiungimento dei target intermedi e finali	Sintesi di tutti gli altri indicatori e relativi target
Rendicontazione annualità 2024	Rendicontazione annualità 2025	Rendicontazione annualità 2026	Rendicontazione finale interventi	Rispetto delle tempistiche di attuazione del bando	Rapporti di monitoraggio del Comitato Centrale
20%	35%	35%		Rendicontazione di almeno il 90% della spesa ammessa a finanziamento	Rendicontazione degli aggiudicatari
2,93 nazionale			Gap domanda/ offerta nazionale aggregato a 1,5 e a livello regionale <2,5	A livello nazionale per target specifico domanda SSTPA (carichi >3€/kg) max 1,5 volte l'offerta e nessuna Regione con fattore rapporto domanda/ offerta superiore a 2,5	Aggiornamento dati di domanda e offerta stalli SSTPA nei report di monitoraggio e nel rapporto di valutazione finale del Comitato Centrale
Riduzione del 10%			Riduzione del 30%	Diminuzione del 30% delle morti in incidenti degli autotrasportatori rispetto al dato baseline	Rapporti ISTAT-ACI
Riduzione del 10%			Riduzione del 30%	Diminuzione del 30% del numero di attacchi alla merce e furti rispetto al dato baseline	Rapporti TAPA Incident Information Services (IIS)
			100%	Adesione alla piattaforma SSTPA nazionale di tutte le SSTPA attive in Italia	Verifica connessioni alla piattaforma SSTPA Comitato Centrale
			SI	Piena interoperabilità della piattaforma nazionale SSTPA con la nuova PLN	Verifica interoperabilità piattaforma SSTPA con PLN
			Ricariche elettriche per veicoli pesanti in almeno il 20% delle SSTPA finanziate	Presenza di ricariche elettriche per HGV in almeno il 20% delle SSTPA finanziate	Rendicontazione degli aggiudicatari
			Completamento di tutti gli interventi di efficientamento energetico delle SSTPA finanziati	Completamento di tutti gli interventi di efficientamento energetico delle SSTPA finanziati	Rendicontazione degli aggiudicatari

## 6.3 Valutazione ex-post

---

**La valutazione ex-post sarà realizzata a compimento di tutte le altre attività di attuazione del programma di sviluppo SSTPA.** Il suo fine è di approfondire se e come il programma abbia raggiunto la visione e gli obiettivi prefissati di coordinamento della governance nazionale in materia di aree di parcheggio sicure e protette, di miglioramento della qualità delle infrastrutture stradali dedicate al trasporto merci, di miglioramento delle condizioni sociali e professionali degli autotrasportatori, di aumento dell'attrattività della professione di autotrasportatore, di riduzione dell'incidentalità stradale, di riduzione degli attacchi e dei furti agli autotrasportatori e ai carichi trasportati, di efficientamento della catena logistica e di contribuzione alla decarbonizzazione del trasporto stradale merci.

Il risultato permetterà di disegnare soluzioni adeguate (o più adeguate) per possibili programmi simili futuri. **La valutazione ex-post verrà realizzata, quindi, dopo il 2027, a chiusura della rendicontazione dei progetti che saranno cofinanziati con il bando del Comitato centrale e sarà condivisa in sede di elaborazione con le altre strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competenti sulla tematica specifica** (la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, incluso il CCISS, la Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità e la Struttura tecnica di missione).

In maniera particolare, la valutazione a conclusione del Programma dovrà prevedere due livelli differenti di analisi:

- **livello strategico:**
  - > coerenza della strategia di implementazione del Programma SSTPA intesa come collegamento tra le azioni programmate, quelle effettivamente realizzate e i target individuati in fase di programmazione;
  - > sostenibilità del Programma e degli interventi ammessi a finanziamento intesa come adeguatezza finanziaria e sostenibilità ambientale e sociale dei risultati raggiunti;
  - > utilità del Programma e delle azioni intraprese nella loro capacità di intercettare e rispondere coerentemente ai fabbisogni e alle criticità individuate e a indirizzare il settore verso la visione generale del Programma.
- **livello operativo:**
  - > efficacia degli interventi finanziati e delle risorse erogate nell'ottenere i risultati attesi (misurati dai target e dagli indicatori individuati nel paragrafo precedente), mettendo in risalto le differenze rispetto a quanto preventivato ed approfondendo le cause di queste differenze;
  - > efficienza degli interventi finanziati e delle risorse erogate intesa come confronto puntuale tra risultati ottenuti, individuando i fattori che hanno portato una migliore ottimizzazione delle risorse impiegate.

# Conclusioni



## 7. Conclusioni

Il Programma nazionale di sviluppo delle SSTPA descritto nel presente documento intende **rispondere alle criticità ed ai fabbisogni specifici del trasporto stradale merci nazionale, a rendere compliant le infrastrutture stradali nazionali rispetto alle previsioni legislative europee ed in definitiva a contribuire ad un trasporto stradale più competitivo, sostenibile, attrattivo e sicuro, attraverso la realizzazione di aree di sosta e parcheggio sicure e protette per veicoli pesanti su standard europeo (SSTPA) in Italia, ai sensi del Regolamento Delegato EU 1012/2022.**

Nonostante la tematica venga trattata ormai da decenni sia in sede europea che nazionale, enunciata quindi sia in documenti di pianificazione, programmazione che in studi ed iniziative di cofinanziamento finalizzate a garantire la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta per i veicoli pesanti nonché nello stabilire uno standard minimo di servizi da erogare nelle stesse, è evidente che il gap tra domanda ed offerta analizzato nel documento, sia a livello europeo che nazionale, testimonia la necessità di intervenire in maniera più decisa.

All'indiscussa prevalenza del trasporto stradale quale mezzo di trasporto delle merci attuale e futura nel breve-medio periodo, al crescente trend di incremento del trasporto internazionale stradale e quindi delle percorrenze a medio-lungo raggio degli itinerari, all'estrema concorrenza tra gli attori del mercato polarizzato e frammentato dell'autotrasporto europeo, alla difficoltà nell'armonizzazione legislativa e nell'enforcement a livello europeo e di singolo Stato Membro in materia di normative sulle condizioni di lavoro degli autisti al fine di ridurre fenomeni di dumping sociale, alla persistente alta mortalità che si registra negli incidenti che coinvolgono veicoli pesanti su strada dettati anche da riposi e soste non appropriate, alla forte incidenza in termini di sicurezza e di perdita economica dei fenomeni di "cargo crime" e all'attuale incapacità di garantire ancora una piena continuità della catena logistica lungo i corridoi stradali europei<sup>73</sup>, il Comitato Centrale intende **rispondere con una prima leva finalizzata a realizzare un'adeguata offerta di aree di parcheggio e sosta sicure e protette a livello nazionale.**

Pur non mancando iniziative concrete importanti, dai progetti PASS4CORE cofinanziati dal CEF-T ai bandi nazionali, alle disposizioni legislative approvate nell'ambito del Pacchetto Mobilità a Bruxelles sui di tempi di guida e di riposo per gli autotrasportatori, nonché le previsioni vincolanti in discussione in sede di revisione del Regolamento TEN-T, appare ancora debole l'emersione di progettualità di SSTPA in Italia in grado di rispondere efficacemente alla domanda e si è quindi ravvisata la necessità di una programmazione coordinata di tali infrastrutture per fronteggiare i fabbisogni a cui rispondono.

Con tali finalità, **il Programma di sviluppo delle SSTPA del Comitato Centrale è strutturato in un Documento di indirizzo strategico ed in uno strumento operativo di finanziamento pubblico per lo sviluppo delle infrastrutture SSTPA in Italia con orizzonte temporale al 2027. Il primo costituisce il framework di inquadramento nazionale, lo strumento integrato di razionalizzazione della governance e delle iniziative in materia, inclusivo di un processo di aggiornamento annuale concertato con le altre strutture ministeriali, nonché il mezzo che individua le linee guida per lo step successivo, il meccanismo di finanziamento di progettualità nazionali da selezionarsi con bando pubblico per l'appunto.**

Attraverso un approccio metodologico onnicomprensivo delle diverse dinamiche in atto nel comparto dell'autotrasporto e robusto dal punto di vista della modellizzazione della domanda e dell'offerta di

<sup>73</sup> Corte dei Conti europea, 2020, Relazione speciale "La rete stradale centrale dell'UE: i tempi di percorrenza si sono abbreviati, ma la rete non è ancora pienamente funzionante", ISSN 1977-5709

SSTPA in Italia, **il Documento di indirizzo strategico ha individuato 8 obiettivi da raggiungere** (omogeneizzazione della governance nazionale, miglioramento della qualità delle infrastrutture stradali dedicate al trasporto merci, miglioramento delle condizioni sociali e professionali degli autotrasportatori, aumento dell'attrattività della professione di autotrasportatore, riduzione dell'incidentalità mortale stradale degli autotrasportatori, riduzione degli attacchi e dei furti agli autotrasportatori e ai carichi trasportati, efficientamento della catena logistica, contribuire alla decarbonizzazione del trasporto stradale merci) **da realizzare attraverso la messa in campo di 4 macrostrategie** (definizione di una governance cooperativa, riduzione del gap offerta/domanda di SSTPA a livello nazionale, deployment della piattaforma digitale per le SSTPA e sviluppo delle rete di ricarica elettrica per i veicoli pesanti ed efficientamento energetico delle SSTPA).

Ciascuna strategia individuata viene attuata attraverso la messa a terra di una **serie di azioni operative** (Azione i.1 Elaborazione e monitoraggio del Programma di sviluppo delle SSTPA in Italia, Azione ii.1 Lancio del bando pubblico per lo sviluppo delle SSTPA in Italia; Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia, Azione ii.2 Adeguato sviluppo qualitativo delle SSTPA, Azione iii.1 Integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale, Azione iii.2 Integrazione della piattaforma nazionale delle SSTPA con la nuova PLN, Azione iv.1 Realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli pesanti nelle SSTPA, Azione iv.2 Realizzazione di interventi di efficientamento energetico per le SSTPA, Azione ii.1 Adeguato sviluppo quantitativo delle SSTPA in Italia), **che sostanzialmente verranno perseguite con l'indizione di un bando pubblico per la selezione di progettualità di SSTPA in Italia e l'esecuzione dei relativi interventi. In sintesi, ed anche con l'obiettivo di allineare l'istituendo sistema di supporto nazionale ai finanziamenti europei già vigenti, verrà data priorità ai progetti di upgrading di aree di parcheggio già esistenti, localizzate in aree a domanda attualmente non soddisfatta, con punteggi premiali a quei progetti che prevedono interventi di efficientamento energetico e realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi per il trasporto stradale.**

Il processo e gli strumenti qualitativi e quantitativi di monitoraggio in-itinere e di valutazione ex-post del Programma permetteranno rispettivamente di cogliere in tempo l'eventuale scostamento dai target prefissati e l'eventuale rimodulazione dei fabbisogni e/o delle strategie da un lato, nonché la verifica finale del raggiungimento degli obiettivi definiti dall'altro valutando altresì il proseguimento di tale Programma post-2027.

In definitiva, le previsioni del presente Programma del Comitato Centrale, unico peraltro nel suo genere a livello di Unione Europea, intendono supportare lo sviluppo di appropriate ed efficienti aree di parcheggio per veicoli pesanti a beneficio del settore dell'autotrasporto in Italia, contribuendo al rapido raggiungimento dei requisiti legislativi fissati a livello europeo sulla tematica specifica.

## Bibliografia e riferimenti

AECOM, 2014, Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, Task A, Report for the European Commission

AISCAT, Anno LIII - n. 3-4 luglio-settembre e ottobre-dicembre 2019 - notiziario trimestrale

Anfia-Area Studi e Ricerche, 2021, Dossier Trasporto merci su strada

Anfia-Area Studi e Ricerche, 2020, Dossier Trasporto merci su strada

Autorità di Regolazione dei Trasporti, 2022, Allegato A alla Delibera n. 59/2022 Indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali; [https://www.auto-rita-trasporti.it/wp-content/uploads/2022/04/All.-A-delibera-n.-59\\_2022\\_signed.pdf](https://www.auto-rita-trasporti.it/wp-content/uploads/2022/04/All.-A-delibera-n.-59_2022_signed.pdf)

Banca d'Italia, 2022, Indagine sui trasporti internazionali di merci anno 2021, [https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche\\_ITM\\_08062022.pdf](https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_08062022.pdf)

Broughton, A., Curtarelli, M., Bertram, C., Fohrbeck, A., Hinks, R., Tassinari, A. 2015, Employment Conditions in the International Road Haulage Sector, Study for the EMPL Committee, European Parliament, Directorate General For Internal Policies Policy Department A: Economic And Scientific Policy. Brussels: EP.

BSI & TT Club Cargo, 2020, Theft Report 2020

Cascetta E., Marzano, V., Aponte, D., Arena, M., 2020, Paper "Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia", <https://www.shipmag.it/wp-content/uploads/2020/05/Analisi-merci-e-logistica-Covid-19-1.pdf>

Cascetta E., Marzano V., Papola A., Vitillo R., 2013, "A multimodal elastic trade coefficients MRIO model for freight demand in Europe". In: M. Ben-Akiva, H. Meersman and E. Van de Voorde (eds). Freight Transport Modelling, Emerald ed., pp. 45-68

Commissione Europea, 2022, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2022, Brussels

Commissione Europea DG Move, 2019 Sector Survey Report - Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks MOVE/C1/2017-500

Commissione Europea, 2011, Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", COM (2011) 144 definitivo, Brussels

Commissione Europea DG Mobility and Transport, 2011, Security and service at truck parking areas along the Trans-European road network, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/parking/doc/handbook\\_for\\_labelling.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/parking/doc/handbook_for_labelling.pdf)

Commissione Europea, 2019, STAFF WORKING DOCUMENT EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SWD(2019) 283 final, Brussels

Corte dei Conti europea, 2020, Relazione speciale "La rete stradale centrale dell'UE: i tempi di percorrenza si sono abbreviati, ma la rete non è ancora pienamente funzionante", ISSN 1977-5709

Dallari, F. in collaborazione con Torre, N., 2018, OSCAR: Osservatorio sulle strategie alternative di rifornimento del carburante, LUIC, Milano

European Road Safety Observatory, 2018, "Fatigue" for European Commission DG Move [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-fatigue.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-fatigue.pdf)

European Road Transport Workers Federation, 2012, "Modern slavery in modern Europe? An ETF account on the working and living conditions of professional drivers in Europe", Brussels: ETF

European Transport Safety Council (ETSC), 2020, "How to improve the safety of goods vehicles in the EU?" Pin flash report 39, [https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH39\\_FINAL.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH39_FINAL.pdf)

IRU, giugno 2022, Driver Shortage Global Report 2022

ISPI, Logistica e Trasporti: uno sguardo al futuro, ottobre 2022

ISTAT e ACI "Incidenti stradali in Italia. Anno 2021", luglio 2022, [https://www.istat.it/it/files//2022/07/REPORT\\_INCIDENTI\\_STRADALI\\_2021.pdf](https://www.istat.it/it/files//2022/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2021.pdf)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2020, Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2020 "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014, Il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, 2012, "Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2021, Il Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, [https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/progetti/2022-09/20220916\\_Piano%20Nazionale%20Sicurezza%20Stradale\\_Def.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/progetti/2022-09/20220916_Piano%20Nazionale%20Sicurezza%20Stradale_Def.pdf)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2011, Il Piano nazionale della sicurezza stradale - Orizzonte 2020

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2001, Il Piano nazionale della sicurezza stradale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2022, "Mobilità e Logistica Sostenibili, Analisi e indirizzi strategici per il futuro"

NEA, 2007, FINAL REPORT COUNTRY STUDIES Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network

Panteia (NL), Rob de Leeuw van Weenen, Sean Newton, Tianang Li, 2018, Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks MOVE/C1/2017-500 Task 3a: Mapping Demand and Supply, Zoetermeer, Netherlands

Pastori, E., et al., 2014. Questioni di Economia e Finanza - L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati, no 223. Banca d'Italia <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2014-0223/QEF-223.pdf>

Ricardo per conto di DG MOVE, febbraio 2021, Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 - Final Report Study contract no. MOVE/C1/SER/2050-557/SI2.830443, ISBN : 978-9276-30202-5

SETPOS Partners, 2011, Background Information and Considerations for Secure Truck Parking, cofinanced by DG Mobility and Transport

TAPA INCIDENT INFORMATION SERVICE (IIS), 2020, CARGO THEFT ANNUAL REPORT EMEA Region, Annual Report of Cargo Theft Incidents, [http://ace-cargadores.com/wp-content/uploads/2021/04/Boletin\\_1075/TAPA-EMEA-Incident-Information-Service-IIS-Cargo-Theft-Annual-Report.pdf](http://ace-cargadores.com/wp-content/uploads/2021/04/Boletin_1075/TAPA-EMEA-Incident-Information-Service-IIS-Cargo-Theft-Annual-Report.pdf)

TRT Trasporti e Territorio, 2017, Research for TRAN Committee – Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions (Update of the 2013 study), European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels

TT CLUB, TAPA EMEA e BSI Connect SCREEN Intelligence, 2021 Cargo Theft Report, <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/bsi-tt-club-cargo-theft-report/tt-club-tapa-emea-and-bsi-annual-cargo-theft-report.pdf>

Van den Engel, A. W., & Prummel, G.J., 2007, Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union (PE 379.229)

Van Weenen, R.d.L., Newton, S. Menist, M. et al, 2019, Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report for European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, Directorate C - Land Transport, Unit C1 - Road Transport

Vittorio Marzano, Fiore Tinessa, Chiara Fiori, Daniela Tocchi, Andrea Papola, Dario Aponte, Ennio Cascetta, Fulvio Simonelli, 2022, Impacts of truck platooning on the multimodal freight transport market: An exploratory assessment on a case study in Italy. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 163, Pages 100-125

## Elenco delle figure

Figura 1 - Modal split trasporto merci EU 27, 2020, tonn-km in % (a sinistra) e focus modal split trasporto merci terrestre EU 27, 2020 tonn-km in % (a destra)	10
Figura 2 - Andamento 2006-2021 trasporto stradale merci calibrato per paese EU 27, Mld tonn-km	12
Figura 3 - Quote % su UE27 dei principali paesi europei attivi nel cross-trade, tonn-km, 2021 (grafico a sinistra) e quote % su UE27 dei principali paesi europei attivi nel cabotaggio, tonn-km, 2021 (grafico a destra)	14
Figura 4 - Traffico merci su strada in EU 27 e Italia, tonnellate per classi di percorrenza, 2015 e 2021	15
Figura 5 - Traffici merci lungo i valichi alpini italiani e modal split - Mln tonn, 2019	17
Figura 6 - Traffico stradale merci in Italia (tonn, 2019)	18
Figura 7 - Articolazione dei costi di esercizio annui sul trasporto stradale merci nell'Unione Europea (2019)	23
Figura 8 - Stima carenza autotrasportatori in Europa	25
Figura 9 - Elementi delle condizioni sociali e di lavoro peggiorati negli ultimi 5 anni (intervista agli autotrasportatori)	26
Figura 10 - Immagine TIR in sosta all'accesso del casello autostradale	28
Figura 11 - Principali paesi in Europa per numero di attacchi alla merce e location degli attacchi e furti (2020)	29
Figura 12 - Tempi di interruzione e di riposo in multipresenza	31
Figura 13 - Livelli di sicurezza e rating delle SSTPA	42
Figura 14 - Iter relativo alle procedure di audit e certificazione SSTPA	47
Figura 15 - Schema tipo interoperabilità piattaforma informatica centrale per SSTPA	48
Figura 16 - Localizzazione delle attività di realizzazione/upgrading SSTPA in PASS4CORE 1	60
Figura 17 - Localizzazione delle attività di realizzazione/upgrading SSTPA in PASS4CORE 2	61
Figura 18 - Localizzazione delle attività di realizzazione/upgrading SSTPA bando interporti DG intermodalità (al netto degli interventi PASS4CORE)	63
Figura 19 - Domanda ed offerta di parcheggi per veicoli pesanti in Europa	67
Figura 20 - Domanda ed offerta di parcheggi sicuri (SSTPA e parcheggi sicuri non certificati) lungo i corridoi della rete centrale TEN-T	68
Figura 21 - Andamento serie storica traffici stradali ISTAT per merceologia (indice 2008=100)	71
Figura 22 - Struttura dei flussi su rete corrispondenti alla matrice origine-destinazione merci utilizzata per lo studio	72
Figura 23 - Distribuzione per macrobranca merceologica delle tonnellate emesse da ciascuna regione (esclusa la Sardegna) per trasporto su strada nazionale.	73
Figura 24 - Struttura dei flussi su rete corrispondenti alla matrice origine-destinazione merci export (flussi stradali dall'Italia verso l'estero) utilizzata per lo studio	75
Figura 25 - Andamento storico e previsionale dei veicolixkm su rete autostradale nel periodo 2002-2030	76
Figura 26 - Localizzazione geografica delle attuali aree di sosta per camion in Italia, con disaggregazione per tipologia di offerta (con security/senza security), e delle aree di progetto	77
Figura 27 - Distribuzione percentuale per regione delle aree di sosta/parcheggi disponibili in Italia	78
Figura 28 - Numero di stalli disponibili per regione e confronto con la media nazionale	79
Figura 29- Localizzazione aree di sosta sicure e protette in Italia con certificazione ESPORG.	79
Figura 30 - Distribuzione degli stalli di sosta SSTPA in progetto per regione italiana	81
Figura 31 - Modello topologico di offerta stradale utilizzato per lo studio di traffico	82
Figura 32 - Zonizzazione dell'area di studio corrispondente ai sistemi locali del lavoro (SLL)	84
Figura 33 - Rappresentazione del fabbisogno di sosta per sistema locale del lavoro: domanda attuale e confronto con aree di sosta attuali (non necessariamente SSTPA) e progetto	85
Figura 34 - Domanda di stalli di sosta per regione e ripartizione per valore specifico della merce	87
Figura 35 - Schema della Visione, degli obiettivi e delle strategie del Programma nazionale di sviluppo delle SSTPA	96
Figura 36 - Rappresentazione grafica della sequenza attuativa del Programma	108
Figura 37 - Layout intervento A4 Trading	120

Figura 38 - Layout intervento Consorzio ZAI	120
Figura 39 - Layout interventi Interporto Padova	121
Figura 40 - Layout intervento Interporto Orte	121
Figura 41 - Layout intervento Interporto Toscano	121
Figura 42 - Layout intervento CEPIM Parma	122
Figura 43 - Layout interventi A4 CAV	122
Figura 44 - Layout intervento Coop. Portabagagli Padova	122
Figura 45 - Layout intervento SEA Malpensa Milano	123
Figura 46 - Layout intervento Costruzioni San Michele Verona	123
Figura 47 - Layout intervento GRIM Torino	123

## Elenco delle tabelle

Tabella 1 - Andamento 2006-2020 modalità di trasporto merci EU 27, Mld tonn-km	11
Tabella 2 - Traffico stradale domestico, Variazione 2006-2021 e quota su trasporto stradale totale	13
Tabella 3 - Traffico stradale internazionale, Variazione 2006-2021 e quota su trasporto stradale totale	13
Tabella 4 - Stima quote modali trasporto merci in Italia anno 2019	16
Tabella 5 - Andamento 2006-2021 trasporto stradale merci Italia per natura (Mld tonn-km)	17
Tabella 6 - Occupazione, numero imprese e fatturato aziende di trasporto merci in Italia, 2014-2020	19
Tabella 7 - Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia - 2021	21
Tabella 8 - Standard di sicurezza Hot spot/Non hot spot - NEA	37
Tabella 9 - Livelli e standards dei servizi nelle SSTPA	41
Tabella 10 - Livelli e standards di sicurezza per ambito delle SSTPA	43
Tabella 11 - Principali caratteristiche per la partecipazione di un progetto SSTPA alle call CEF Transport 2021-2027	55
Tabella 12 - Elenco e caratterizzazione degli interventi previsti dal progetto PASS4CORE 1	60
Tabella 13 - Elenco e caratterizzazione degli interventi previsti dal progetto PASS4CORE 2	62
Tabella 14 - Elenco progetti aggiudicati su bando MIT per interporti in materia di SSTPA	63
Tabella 15 - Dati di traffico merci su strada ISTAT: serie storica 2008-2020	70
Tabella 16 - Ripartizione percentuale del valore specifico [€/kg] per le macrobranche merceologiche dello studio	73
Tabella 17 - Potenziamento e/o realizzazione di 28 aree di sosta: dettagli progettuali sugli stalli previsti	80
Tabella 18 - Domanda di stalli per regione, disaggregata per valore della merce, e confronto con la disponibilità attuale	86
Tabella 19 - Rapporto stalli richiesti per valore merce e stalli disponibili in SSTPA su base regionale - scenario al 2024	88
Tabella 20 - Rapporto stalli richiesti per valore merce e stalli disponibili in SSTPA su base regionale - ipotesi di sviluppo al 2027	89
Tabella 21 - Quadro sinottico del Programma	103
Tabella 22 - Indicatori, target intermedi e finali per Azione	110

## Annex

### Layout degli interventi infrastrutturali dei singoli partner PASS4CORE 1

Figura 37 - Layout intervento A4 Trading

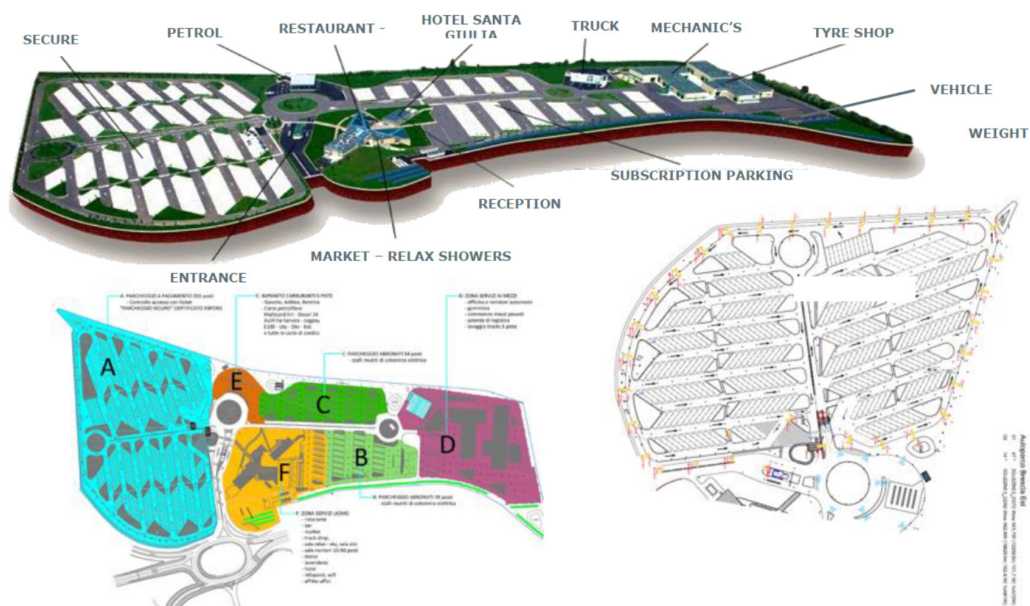


Figura 38 - Layout intervento Consorzio ZAI

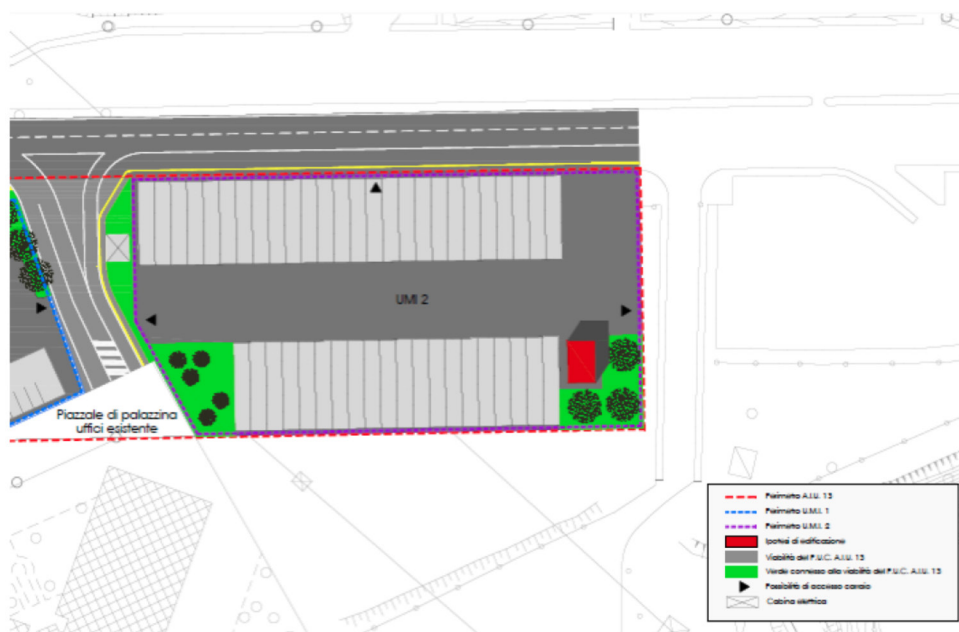




Figura 39 - Layout interventi Interporto Padova

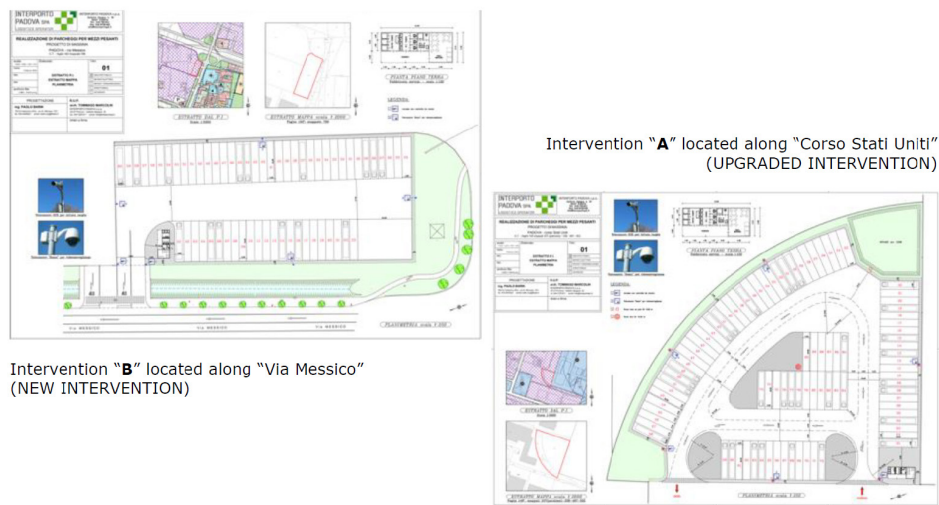


Figura 40 - Layout intervento Interporto Orte

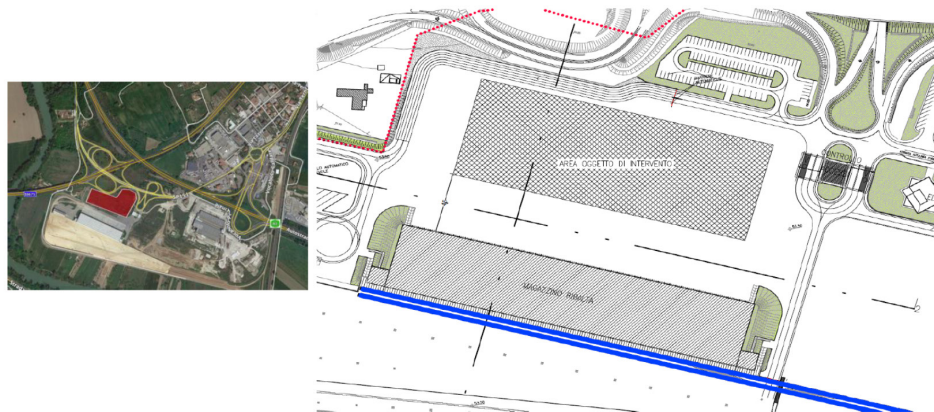


Figura 41 - Layout intervento Interporto Toscano

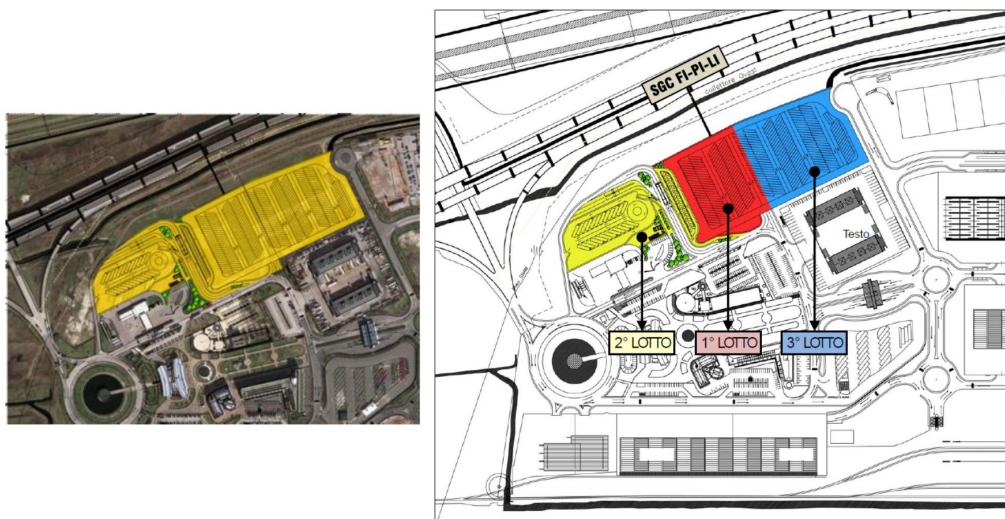


Figura 42 - Layout intervento CEPIM Parma

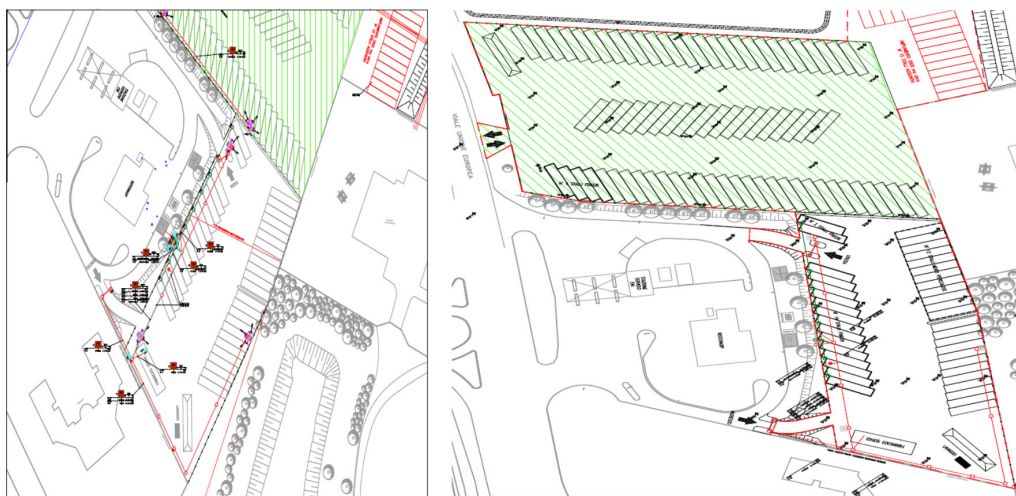
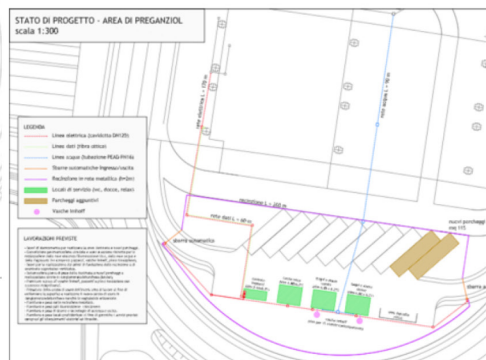


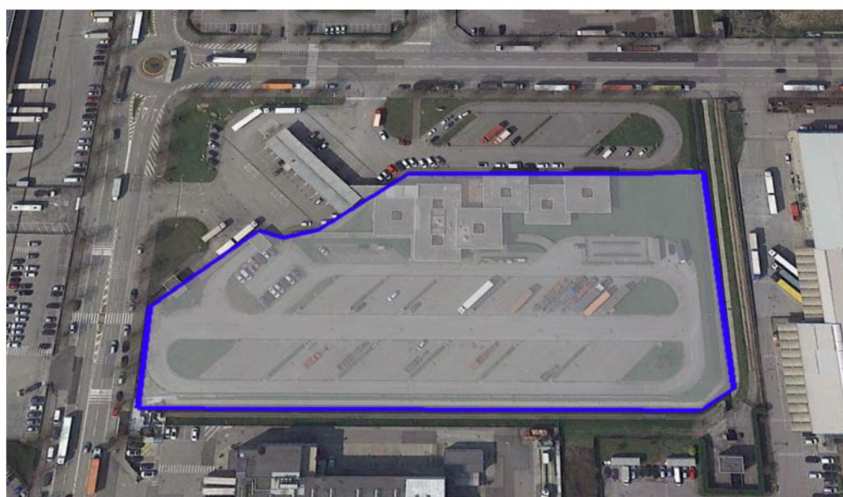
Figura 43 - Layout interventi A4 CAV

Intervention "SPINEA" (VE)



Intervention "PREGANZIOL" (TV)

Figura 44 - Layout intervento Coop. Portabagagli Padova





## 7. CONCLUSIONI

Figura 45 - Layout intervento SEA Malpensa Milano



Figura 46 - Layout intervento Costruzioni San Michele Verona

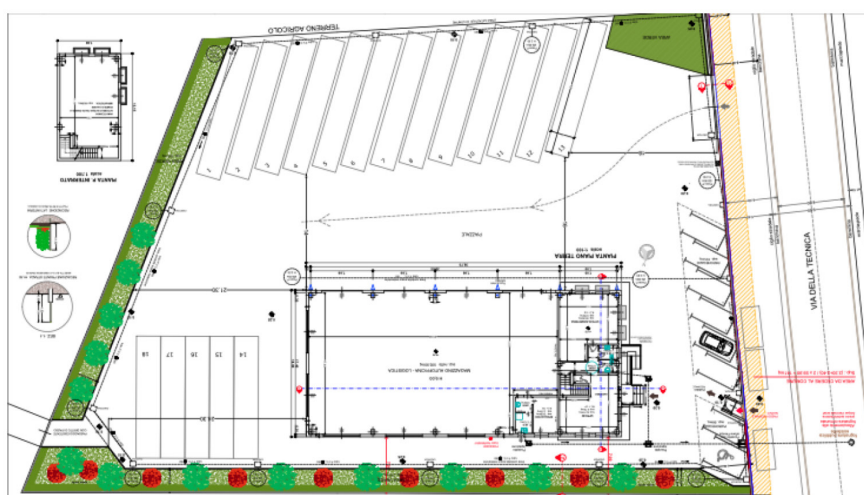
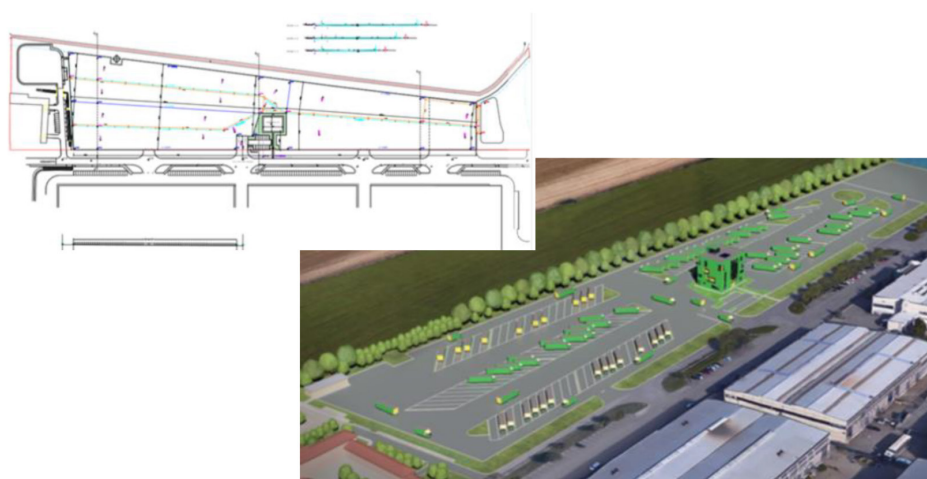


Figura 47 - Layout intervento GRIM Torino





## Elenco dei parcheggi per veicoli pesanti in Italia - rilevazione CCISS 2021

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Abruzzo	Area di sosta	Area di Servizio CIVITA SUD	Autostrada A24 Direz. Est Km. 47.85 67060 Civita di Oricola (AQ)	Toilette, Bar, Telefono, Distributore carburante	- Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Abruzzo	Area di sosta	Area di Servizio MONTE VELINO NORD	Autostrada A25 Direz. Ovest Km. 82.0 67062 Magliano de' Marsi (AQ)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Abruzzo	Area di sosta	Area di Servizio SANGRO EST	Autostrada A14 Direz. Nord Km. 429.0 66020 Torino di Sangro (CH)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Abruzzo	Area di sosta	Area di Servizio TORRE CERRANO OVEST	Autostrada A14 Direz. Sud Km. 363.0 64029 Torre Cerrano-Silvi Marina (TE)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Abruzzo	Area di sosta	Area di servizio VALLE ATERNO EST	Autostrada A24 Direz. Ovest Km. 101.0	Toilette, Bar, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Abruzzo	Area di sosta	Area di servizio TORTORETO EST	Autostrada A14 Direz. Nord Km. 384.0 64018 Tortoreto - Teramo (TE)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Basilicata	Area di sosta	AUTOPARCO 2000	Via Basentana - Svincolo Matera 75010 Ferrandina (MT)	Toilette, Docce, Telefono	- Casse mobili container - Merci pericolose
Basilicata	Parcheggio	ACITOUR	Via Appia 85100 Potenza Est (PZ)	Toilette, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Calabria	Area di sosta	Hotel S. GIOVANNI	S.S. 18 Tirrenica 88040 Falerna (CZ)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Campania	Parcheggio	Vega Parking Marican Spa	Via Consortile ASI, snc Teverola CE 10 km A1	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar Ristorante, Area relax, Wifi, Pronto soccorso	
Campania	Area di sosta	Area di servizio - TEANO OVEST	Autostrada A1 Direz. Sud Km. 714.0 81030 Teano - Loc. Tre Pini (CE)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Campania	Area di sosta	Area di Servizio IRPINIA NORD	Autostrada A16 Direz. Napoli Km. 44.0 83100 Avellino (AV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Campania	Area di sosta	Area di servizio IRPINIA SUD	Autostrada A16 Direz. Est Km. 44.0 83100 Avellino (AV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Campania	Area di sosta	Area di Servizio S. NICOLA OVEST	Autostrada A1 Direz. Sud Km. 737.0 81020 S. Nicola La Strada (CE)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	SI	30	Serafini GROUP	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	50	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	NO	30	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori carrellati	SI	30	COSTANZO ANGELO & C. S.N.C.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	NO	50	ACITOUR S.R.L.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Hotel S. Giovanni Di Pucci Natale	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni e barriera ingresso - Personale 24/7	NO	100	Marican S.p.A.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	SI	30	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	20	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	10	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	30	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Campania	Area di sosta	Area di Servizio SALA CONSILINA EST	Autostrada A3 Direz. Nord Km. 91.4 84036 Sala Consilina (SA)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Campania	Area di sosta	Area di Servizio SALA CONSILINA OVEST	Autostrada A3 Direz. Sud Km. 91.4 84036 Sala Consilina (SA)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Campania	Area di sosta	Area di Servizio VESUVIO NORD	Autostrada A16 Direz. Napoli Km. 4.0 80038 Pomigliano d'Arco (NA)	Toilette, Bar, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Parcheggio	LTP EUROPARKING	via Dell'Orsina, 1 29100 Piacenza (PC)	Toilette, Docce, Colonnine elettriche per camion, Frigo Bar Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	Campogalliano Ovest	A22 Km 309,076	Toilette, Servizi disabili, Docce, Ristorante, Autogrill, Distributore carburante Metano GPL, Colonnine auto elettriche, Area camper, Area picnic	
Emilia Romagna	Parcheggio	Area di Servizio SECCHIA EST	Area di Servizio Secchia Est 41010 Modena (MO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Emilia Romagna	Area di sosta	BEVANO EST	Autostrada Bologna Bari 47032 S. M. Nuova di Bertinoro (FO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	BEVANO OVEST	Via Passo Carre, 410 47032 S.M. Nuova di Bertinoro (FO)		
Emilia Romagna	Area di sosta	Campogalliano Est	A22 Km 309,02	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar Ristorante, Distributore carburante Metano GPL, Colonnine auto elettriche, Area camper, Area picnic	
Emilia Romagna	Area di sosta	INTERPORTO DI PARMA	Piazza Europa, 1 43010 Bianconese di Fontevivo (PR)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Emilia Romagna	Area di sosta	MEDESANO OVEST	Autostrada Parma/La Spezia 43010 Parma (PR)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	PIOPPA EST	Zola Predosa Bologna 40069 Zola Predosa (BO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	PIOPPA OVEST	Zola Predosa Bologna 40069 Zola Predosa (BO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	RAVENNA NORD	Via Classicana, 299 48100 Ravenna (RA)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso, collegato con centrale di telesorveglianza	SI	50	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso, collegato con centrale di telesorveglianza	SI	50	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7 - Reti di idranti	NO	250	LTP S.p.A.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza	SI	108	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	NO	10	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	25	hermes S.r.l. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	100	CePIM S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	SI	20	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Impianto a circuito chiuso	SI	30	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	50	Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

# PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Emilia Romagna	Area di sosta	RAVENNA SUD	Via Classicana, 180 48100 Ravenna (RA)		
Emilia Romagna	Area di sosta	SAN MARTINO OVEST	Autostrada Milano Bologna San Martino (PR)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	SANTERNO EST	Solarolo Ravenna 48027 Solarolo (RA)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	SANTERNO OVEST	Solarolo Ravenna 48027 Solarolo (RA)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	SECCHIA OVEST	A1 Milano/Bologna 41100 Modena (MO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono Distributore carburante	
Emilia Romagna	Area di sosta	ARDA EST	Autostrada del Sole 29017 Fiorenzuola D'Arda (PC)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Emilia Romagna	Area di sosta	ARDA OVEST	Autostrada del Sole 29017 Fiorenzuola D'Arda (PC)		
Emilia Romagna	Area di sosta	Trattoria Ponte Guerro Spilamberto	Via Modenese, Passo Brasa, Spilamberto Uscita A1 E45	Toilette, Servizi disabili, Docce, Colonnine camion, Frigo, Bar Ristorante	
Friuli-Venezia Giulia	Parcheggio	Interporto di Gorizia-Frontier Station	Uscita A34 Gorizia - frontiera direzione Slovenia	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Officina mezzi pesanti, Equipaggiamento neve, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Friuli-Venezia Giulia	Parcheggio	Interporto di Gorizia-Frontier Station	Uscita A34 Gorizia - frontiera direzione Italia	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Officina mezzi pesanti, Equipaggiamento neve, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Friuli-Venezia Giulia	Parcheggio	Interporto Gorizia Secure park Autoporto	Pot na roje / Via Fratelli Rusjan Autoporto Gorizia - SDAG	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Officina mezzi pesanti, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Friuli-Venezia Giulia	Area di sosta	TERMINAL INTERMODALE DI TRIESTE - FERNETTI	Località Fernet 34016 Monrupino (TS)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Officina mezzi pesanti, Gommista Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lazio	Parcheggio	Parcheggio POLIMAR	Via di Procoio, 31 00065 Fiano Romano (RM)	Toilette, Docce, Bar, Officina mezzi pesanti, Hotel	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
		30	Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	20	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	50	Eataly S.p.A. X Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	50	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		100	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni	NO	15	Antica Trattoria Ponte Guerro	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7 - Certificazione "Safe and secure truck parking" - 2019 DEKRA e ESPORG - Reti di idranti	NO	134	SDAG S.p.A. a Socio Unico	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e custoditi nella rete stradale transeuropea in Italia
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7 - Certificazione "Safe and secure truck parking" - 2019 DEKRA e ESPORG - Reti di idranti	NO	216	SDAG S.p.A. a Socio Unico	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e custoditi nella rete stradale transeuropea in Italia
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7 - Reti di idranti	NO	65	SDAG S.p.A. a Socio Unico	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e custoditi nella rete stradale transeuropea in Italia
- Videosorveglianza collegata con centrale - Recinzioni - Personale 24/7 - Reti di idranti	NO	200	Interporto di Trieste S.p.A.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7 - Estintori carrellati - Estintori portatili	NO	200	Gruppo Polimar	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana



**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Lazio	Parcheggio	ARDEATINA Service	Via Ardeatina, 933 00178 Roma (RM)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Carichi eccezionali
Lazio	Parcheggio	Parcheggio ROMA NORD 2000	Via di Procoio, 50 00065 Fiano Romano (RM)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Officina mezzi pesanti, Hotel, Distributore carburante	
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio Colle Tasso NORD	A24 Direz. Ovest Km. 10.8 00060 Colle Tasso - Lunghezza (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	
Lazio	Parcheggio	Truck Village	Via Casilina, Km 48,500 Colleferro uscita A1	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar Ristorante, Colonnine elettriche camion, Frigo, Spazio autoriparazioni, Hotel, Sala riunioni, Wifi	
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio ARDEATINA ESTERNA - G.R.A	G.R.A. - corsia esterna Km. 49.4 00178 Roma (RM)		
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio CASILINA ESTERNA	G.R.A. - corsia esterna Km. 26.8 00166 Roma (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio CASILINA INTERNA	G.R.A. - corsia interna Km. 36.6 00155 Roma (RM)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio COLLE TASSO SUD	Autostrada A24 Direz. Est Km. 10.8 - 00100 Colle Tasso - Lunghezza (RM)		
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio LA MACCHIA EST	Autostrada A1 Direz. Nord Km. 611.0 0312 Anagni (FR)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio LA MACCHIA OVEST	Autostrada A1 Direz. Sud Km. 611.0 - 03012 Anagni (FR)		
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio MAGLIANA NORD	Autostrada Roma - Fiumicino Direz. Fiumicino Km. 5.6 - 00148 Roma (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio MASCHERONE EST	Autostrada A1 Direz. Nord Km. 536.0 00065 Fiano Romano (RM)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio PISANA INTERNA	G.R.A. - corsia interna Km. 65.55 00166 Roma (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio PRENESTINA OVEST	Autostrada A1 Direz. Sud Km. 566.0 00010 Galliciano nel Lazio (RM)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio SELVA CANDIDA ESTERNA	G.R.A. - corsia esterna Km. 8.375 00166 Roma (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Reti di idranti - Estintori carrellati	SI	30	ARDEATINA SERVICE DI ANDREUCCI CARLO	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Recinzioni - Personale 24/7	NO	100	Romano multiservizi	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Estintori portatili F84	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Recinzioni - Videosorveglianza	NO	112	Truck Village Colleferro Soc. Cons. a R.L.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
		30	Eni Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	SI	30	Cremonini S.p.A. Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	SI	50	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	50	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio SETTEBAGNI INTERNA	G.R.A. - corsia interna Km. 23.15 00138 Roma (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio TEVERE EST	Autostrada A1 Direz. Nord Km. 464.0 01020 Civitella d'Agliano (VT)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lazio	Area di sosta	Area di Servizio TIRRENO EST	Autostrada A12 Roma - Civitavecchia Direz. Nord Km. 39.2 00059 Tolfa (RM)	Toilette, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Liguria	Parcheggio	AUTOPORTO DI VENTIMIGLIA	Piazzale Bevera 18039 Ventimiglia (IM)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Liguria	Area di sosta	AUTOPORTO SAVONA	17100 Savona (SV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Liguria	Area di sosta	CARAVAGGIO	Savona 17100 Savona (SV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Liguria	Area di sosta	CERIALE NORD	Ceriale 17023 Ceriale (SV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Merci pericolose
Liguria	Area di sosta	CERIALE SUD	Ceriale (SV)		
Lombardia	Parcheggio	AUTOPARCO BRESCIA EST	Via Sandro Pertini Castenedolo (BS)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Officina, Gommista, Servizio pesa, Lavaggio, Colonnine camion, Frigo, Vendita accessori, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lombardia	Parcheggio	Maffi 18	Via Pietro Maffi 18 Uscita A8 A52 E64	Servizi igienici, Servizi disabili, Docce	
Lombardia	Parcheggio	Parcheggio della Franzosini srl	Str Prov 3 della Elvetia Via Cantello 43/A Clivio VA, 9 km da A60	Servizi igienici, Servizi disabili, Docce	
Lombardia	Area di sosta	STL Piacenza / Tacchini carburanti	Via Federico Coppalati, 51 Piacenza Uscita A1 - E35	Servizi igienici, Servizi disabili, Docce, Colonnine camion, Frigo, Bar Ristorante	
Lombardia	Area di sosta	Po Est	A22 Km 267,89	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Area picnic, Area camper, Distributore carburante	
Lombardia	Area di sosta	Po Ovest	A22 Km 267,89	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Colonnine auto elettriche, Area camper, Distributore carburante	

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Reti di idranti - Estintori portatili	Si	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Estintori carrellati	Si	50	Autogrill Italia S.p.A. Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	Si	80	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	Si	80	Autoporto Di Ventimiglia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	Si	30	Savona Terminal Auto S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	Si	30	ATA S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	Si	10	Autogrill Italia S.p.A. Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		30	Autogrill Italia S.p.A. Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7 - Certificazione "Safe and secure truck parking" - 2019 DEKRA e ESPORG - Reti di idranti - Estintori carrellati - Estintori portatili	NO	300	A4 Trading S.r.l.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e custoditi nella rete stradale transeuropea in Italia
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7	NO	60	2021 Truck & Park Srls	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7	NO	50	Franzosini S.r.l.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Videocamere HD a led infrarossi - Recinzioni - Personale 24/7	NO	160	Tacchini Carburanti S.r.l.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
	SI	16	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	14	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Lombardia	Parcheggio	AUTOPARCO FIORENZA	Via C. Amoret, 91 20157 Milano (MI)	Toilette, Telefono	- Casse mobili container - Carichi eccezionali
Lombardia	Parcheggio	EURGAL	Via Sicilia, 80 21013 Gallarate (VA)	Toilette, Docce, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lombardia	Parcheggio	PARCHEGGIO TIR FIORENZA	Via Stephenson, 56 20157 Milano (MI)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lombardia	Area di sosta	SEBINO SUD	Autostrada Milano/Brescia 25030 Erbusco (BS)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lombardia	Area di sosta	DORNO EST	Autostrada Milano/Genova 27020 Dorno (PV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lombardia	Area di sosta	DORNO OVEST	Autostrada Milano/Genova 27020 Dorno (PV)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Lombardia	Area di sosta	BREMBO NORD	Autostrada A4 Milano/Venezia 24040 OSIO SOPRA (BG)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Marche	Parcheggio	GOOD TRUCK	Via S. Giovanni Scafa 63039 S. Benedetto del Tronto (AP)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Marche	Area di sosta	PARCO TIR PESARO	Via del Vallo 56 61122 Pesaro (PU)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container
Marche	Area di sosta	Area di Servizio PICENO OVEST	Autostrada A14 Direz. Sud Km. 291.0 63010 Campoflone (AP)	Toilette, Bar, Telefono Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Marche	Area di sosta	FANO TRANSERVICE	Zona industriale Bellocchi 61032 Fano (PU)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Piemonte	Area di sosta	VILLANOVA NORD	Autostrada Piacenza/ Torino 14019 Villanova D'Asti (AT)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	VILLANOVA SUD	Autostrada Torino/Alessandria/ Piacenza 14019 Villanova D'Asti (AT)	Toilette, Docce, Bar, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati - Allarme antifurto certificato CEI 79/3, collegato a centrale di telesorveglianza	SI	10	Fiorenza S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati - Allarme antifurto certificato CEI 79/3, collegato a centrale di telesorveglianza	NO	100	Eurgal (S.N.C.)	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili	NO	50	Fiorenza S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Autogrill Italia S.p.A. Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	30	Autogrill Italia S.p.A. Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Impianto a circuito chiuso, collegato a centrale di telesorveglianza	NO	112	Good Truck S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	NO	120	C.T.F.-Cooperativa Trasporti Fossombrone Soc. cop. Cons	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	20	Lagardère Travel Retail Italia S.r.l. Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	NO	115	Fanotranservice S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Cremonini S.p.A. Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	80	Cremonini S.p.A. Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana



**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Piemonte	Area di sosta	VILLARBOIT NORD	Autostrada Villarboit (VC)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	VILLARBOIT SUD	Autostrada Villarboit (VC)		
Piemonte	Area di sosta	VIVERONE NORD	Autostrada Santhià/Ivrea 10010 Setmo Rottaro (TO)	Toilette, Docce, Bar, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	VIVERONE SUD	Autostrada Ivrea/Santhià 10010 Setmo Rottaro (TO)	Toilette, Docce, Bar, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	MOTOROASI PIEMONTE	Frazione Traduerivi, 12 10059 Susa (TO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	NOVARA NORD	Autostrada Milano/Torino 28100 Novara (NO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	NOVARA SUD	Autostrada Torino/Milano 28100 Novara (NO)		
Piemonte	Area di sosta	RIO COLORE' EST	Autostrada Savona/Torino 12030 Marene (CN)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Piemonte	Area di sosta	RIO COLORE' OVEST	Autostrada Savona/Torino 12030 Marene (CN)		
Piemonte	Area di sosta	SCARMAGNO EST	Autostrada Aosta/Torino 10010 Scarmagno (TO)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Puglia	Parcheggio	Parcheggio RICUCCI	Loc. Bissanti, 71043 Manfredonia FG Uscita SS89	Servizi igienici, Servizi disabili, Docce, Sala riunioni, Officina, Gonfaggio gomme, Lavaggio rapido, Area ristoro	
Puglia	Parcheggio	Autopark MR Rignanese	Loc. Bissanti, 71043 Manfredonia FG Uscita SS89	Servizi igienici, Servizi disabili, Officina, Wifi	
Puglia	Area di sosta	Ristorante Antonio Bologna	SS93, 9a, 76012 Canosa di Puglia BT Uscita E55	Servizi igienici, Servizi disabili, Docce, Ristorante Bar	
Puglia	Parcheggio	iPark24h by Autoparco Albergo sas	Via Ascianghi 17 Bari 8km da A14	Officina, Gommista, Navetta per aeroporto, porto, stazione	
Puglia	Parcheggio	Corso Vittorio Veneto Bari	Corso Vittorio Veneto, 34, Bari, 70123	Docce, Ristorante, Toilette	
Puglia	Parcheggio	EUROPARK	S.S. 98 Km. 31.628 70031 Andria (BA)	Toilette, Bar, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Reti di idranti - Impianto a circuito chiuso	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		50	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Impianto a circuito chiuso	SI	100	CONSEPI S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	50	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		20	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		10	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Videosorveglianza collegata a centro pronto intervento - Recinzioni - Personale 24/7 - Estintori carrellati	NO	5	Ricucci Angelo	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7		20	Autoparkmr S.r.l.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7	NO	30	Antonio Bologna	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7	NO	40	Autoparco Albergo s.a.s.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Videosorveglianza - Recinzioni - Personale 24/7		100	Amtab S.p.A	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Allarme antifurto certificato CEI 79/3, collegato a centrale di telesorveglianza	NO	50	Sinisi Adele	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Puglia	Parcheggio	Garage MINNUTA	Strada Minnuta, 6 72100 Brindisi (BR)	Toilette, Docce, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Puglia	Parcheggio	IVECO Service - Noha	Via Gorgoni 73010 Noha di Galatina (LE)	Toilette, Docce, Bar, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Puglia	Parcheggio	Parcheggio Morcavallo Angelo Palo del Colle	S.P. 231 Km 3+100 70032 Bitonto BA	Toilette, Servizi disabili, Docce, Colonnine elettriche camion, Frigo	
Puglia	Parcheggio	Parcheggio AZZURRO	S.S. 16 Km. 32.5 71045 Orta Nova (FG)	Toilette, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Puglia	Parcheggio	Parcheggio SCARINGELLA	Strada Provinciale 231 - (ex S.S. 98 - km. 50.900) Km. 30.6 70033 Corato (BA)	Toilette, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Puglia	Parcheggio	Parcheggio SICILIANO	Via Machiavelli 74100 Taranto (TA)	Toilette, Docce, Bar, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Puglia	Parcheggio	Parcheggio VALENTE	Contrada Pantano, 10 70052 Bisceglie (BA)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Puglia	Area di sosta	Ristorante Albergo LA VERONESE	S.S. 16 - bivio S.S. 98 71042 Cerignola (FG)	Toilette, Docce, Bar Ristorante, Telefono, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Sicilia	Parcheggio	Autoservizi LA RENA	Via S. Giuseppe La Rena, 25 95121 Catania (CT)	Toilette, Telefono	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Sicilia	Parcheggio	CENTRO DI SERVIZIO E PARCHEGGIO	C.da Monachella - Strada provinciale 52 - Km. 0.974 97100 Ragusa (RG)	Telefono, Toilette, Docce	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Sicilia	Parcheggio	Parcheggio JOLLY	Viale dei Picciotti, 25 90123 Palermo (PA)	Telefono, Toilette, Docce	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Sicilia	Area di sosta	FILETTI & MAURO	Via Cristoforo Colombo, 27 95030 Acireale (CT)	Stazione telefonica, Toilette, Docce	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Sicilia	Area di sosta	Area di Servizio SACCHITELLO NORD	Autostrada A19 Direz. Palermo Km. 123.1 94100 Enna (EN)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container
Sicilia	Area di sosta	Area di Servizio SACCHITELLO SUD	Autostrada A19 Direz. Catania Km. 123.1 94100 Enna (EN)		- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	NO	100	Area Garage Cannone S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	NO	30	Iveco S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Recinzioni - Personale 24/7	NO	80	Moncavallo Angelo	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Allarme antifurto certificato CEI 79/3, collegato a centrale di telesorveglianza	NO	80	AZZURRO 2014 S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Allarme antifurto certificato CEI 79/3, collegato a centrale di telesorveglianza	NO	50	SCARINGELLA S.R.L.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	NO	50	PARCHEGGIO SICILIANO S.N.C.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	NO	100	Valente Giulio	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	50	Ristorante Albergo LA VERONESE	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Estintori carrellati	NO	30	VERONESE	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Estintori carrellati	NO	80	Campo Giovanni	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati	NO	30	Francesco Catiglione	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	NO	30	FILETTI & MAURO Costruzioni	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Estintori carrellati	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili		30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

**PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA**

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Sicilia	Area di sosta	Area di Servizio TREMESTIERI OVEST	Autostrada A20 Km. 1.5 98128 Tremestieri (ME)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Sicilia	Area di sosta	AREA DI SOSTA CATANIA - Soc. Interporti Siciliani	Zona industriale - VIII Strada, 101 95121 Catania (CT)	Bar, Ristorante, Toilette, Docce, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Carichi eccezionali
Toscana	Area di sosta	Area di Servizio LUCIGNANO EST	Autostrada A1 Direz. Nord Km. 385.0 52046 Lucignano (AR)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Toscana	Area di sosta	Area di Servizio LUCIGNANO OVEST	Autostrada A1 Direz. Sud Km. 385.0 52046 Lucignano (AR)		
Toscana	Area di sosta	Area di Servizio SAVALANO OVEST	Autostrada A12 Direz. Sud Km. 195.9 57016 Rosignano Maritmo (LI)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Toscana	Area di sosta	Area di Servizio TEVERE OVEST	Località Pierreggio, 1 - E45 Km. 149.9 52036 Pieve S. Stefano (FI)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Toscana	Area di sosta	CHIANTI OVEST	Strada Extraurbana 50012 Bagno a Ripoli (FI)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Toscana	Area di sosta	S.A.P.	Via di Gello, 5 51033 Capostrada (PT)	Toilette, Docce	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Toscana	Area di sosta	SERRAVALLE NORD	Serravalle Pistoiese 51030 Serravalle Pistoiese (PT)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Toscana	Area di sosta	SERRAVALLE SUD	Serravalle Pistoiese 51030 Serravalle Pistoiese (PT)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Docce Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Trentino-Alto Adige	Parcheggio	INTERBRENNERO AUTOPORTO	Via Innsbruck 13-15 38121 Trento (TN)	Bar, Ristorante, Telefono, Toilette, Servizi disabili, Docce, Frigo, Colonnine elettriche per camion, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Brennero - Casa Lupo	A22 km 1,800	Toilette	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Bolzano sud - Firmian	Uscita A22 km 85,327	Toilette, Distributore di idrogeno	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Rovereto Sud	Uscita A22 km 166,739	Toilette, Servizi disabili, Docce, Colonnine auto elettriche, Lavanderia	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Plessi Museum (Area museale, carreggiata nord)	A22 km 1,300	Toilette, Servizi disabili, Bar Ristorante, Colonnine auto elettriche, Prodotti tipici	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Brennero-ex dogana (Area museale carreggiata sud)	A22 km 1,300	Toilette, Servizi disabili, Bar Ristorante, Colonnine auto elettriche, Prodotti tipici	

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Estintori portatili	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili - Estintori carrellati		72	Società degli Interporti Siciliani	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati	SI	20	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
		30	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	30	MyChef Ristorazione Commerciale S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	20	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Estintori carrellati	NO	20	Cooperativa Autotrasportatori Pistoiesi - S.a.p. S.c.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	10	Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	10	Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori carrellati - Videosorveglianza - Sistema di antintrusione perimetrale a infrarossi	NO	260	Interbrennero S.p.A.	SI	SI	SI	Parcheggi sicuri e protetti nella rete stradale italiana
	SI	44	Autostrada del Brennero S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	72	Autostrada del Brennero S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	96	Autostrada del Brennero S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	25	Autostrada del Brennero S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	79	Autostrada del Brennero S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	AUTOPORTO SADOBRE	Reifenstein, 7 39040 Campo di Trens (BZ)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Colonnine elettriche camion, Frigo, De-icing, Distributore carburante, GPL Metano, GNC GNL, Autogrill, Prodotti tipici, Area Picnic	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	TRENS OVEST	A22, km. 20, 39040 Campo di Trens (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Bar, Area picnic, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	TRENS EST	A22 km. 20, 39040 Campo di Trens (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Bar, Area picnic, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	PLOSE OVEST	A/22 - Km. 42 Varna (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Bar Ristorante, Area picnic, Area camper, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	PLOSE EST	A/22 Km. 42,7 39040 Varna (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar Ristorante, Area picnic, Area camper, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	ISARCO EST	A22 Km 63,66, 39040 Castelrotto (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Area picnic, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	SCILIAR OVEST	A/22 - Km. 68	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	LAIMBURG EST	A22 , km 96, 39051 Vadena (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar Ristorante, Area picnic, Distributore carburante, Colonnine elettriche camper	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	LAIMBURG OVEST	A22, Km 98,82 Stadio - Laimburg, 39051 Vadena (BZ)	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Area picnic, Distributore carburante	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	PAGANELLA OVEST	A22 Direzione Modena Km 128 - Lavis (TN)	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Distributore carburante GPL, Colonnine auto elettriche, Autogrill, Area picnic, Prodotti tipici	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	PAGANELLA EST	A22 KM 128, 38015 Lavis (TN)	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Distributore carburante GPL, Colonnine auto elettriche, Autogrill, Area picnic, Prodotti tipici	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Nogaredo Est	A 22 Km 159,71	Toilette, Servizi disabili, Bar, Distributore carburante Metano, Area camper	
Trentino-Alto Adige	Area di sosta	Nogaredo Ovest	A 22 Km 159,71	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Distributore carburante Metano, Area picnic	
Umbria	Area di sosta	ADS Esso - Giove Service	Autostrada A1 Direz. Sud Km. 481.0 05024 Giove (TR)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose



## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Videosorveglianza - Custodia parcheggio: da lunedì a domenica dalle 6.00 alle 22.00	NO	100	Sadobre AG S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	5	APS Fuel SirioGrill	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	10	APS Fuel SirioGrill	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	11	Tamoil italia S.p.A. Salveti Rete Srl	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	12	Tamoil italia S.p.A. Salveti Rete Srl	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	5	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l. Eni Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	6	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	7	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	14	Autogrill Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	27	hermes S.r.l. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	36	hermes S.r.l. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	4	hermes S.r.l. Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	12	hermes S.r.l. Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso - Estintori carrellati - Reti di idranti	SI	30	Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

PROGRAMMA DI SVILUPPO DI AREE DI SOSTA E PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE (SSTPA) IN ITALIA

Regione	Tipologia	Nome	Ubicazione	Servizi disponibili	Tipologia carichi ammessi
Umbria	Area di sosta	Stazione di Servizio ESSO - Collestrada	S.S. E45 Direz. Cesena/ Assisi 06080 Perugia - Fraz Collestrada (PG)	Toilette, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Umbria	Area di sosta	Stazione di Servizio ESSO - Ponte S. Giovanni	S.S. E45 Km. 69,67 06087 Ponte S. Giovanni (PG)	Toilette, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Merci pericolose
Veneto	Area di sosta	Adige Est	A22 Km 186,98	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Area picnic, Distributore carburante	
Veneto	Area di sosta	Adige Ovest	A 22 Km 187,40	Toilette, Servizi disabili, Bar, Docce, Ristorante, Area picnic, Distributore carburante GPL, Area camper, Colonnine auto elettriche	
Veneto	Area di sosta	Garda Est	A22 Km 207,97	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Ristorante, Area picnic, Distributore carburante, Area camper, Colonnine auto elettriche	
Veneto	Area di sosta	Garda Ovest	A22 Km 207,98	Toilette, Servizi disabili, Docce, Bar, Area picnic, Distributore carburante	
Veneto	Parcheggio	C.A.T.A.V.V.	Vittorio Veneto S.c.a.r.l. via Schiapparelli, 34 - Z.I. 31020 S. Giacomo di Veglia di Vittorio Veneto (TV)	Toilette, Docce	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Veneto	Parcheggio	PARKTIR-INTERPORTO QUADRANTE EUROPA	Via Sommacampagna, 30 37137 Verona (VR)	- Toilette, Docce	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali
Veneto	Area di sosta	CALSTORTA SUD	Autostrada Venezia/Trieste 31040 Cessalto (TV)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Veneto	Area di sosta	FRATTA NORD	Autostrada Teglieto Veneto (VE)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Veneto	Area di sosta	FRATTA SUD	Autostrada Fratta (RO)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Veneto	Area di sosta	POVEGLIANO EST	A22 Km 240,78	Toilette, Servizi disabili, Bar, Area picnic, Area camper, Distributore carburante GPL	
Veneto	Area di sosta	POVEGLIANO OVEST	A22 Km 240,79 37064 Povegliano Veronese (VR)	Toilette, Servizi disabili, Bar, Docce, Ristorante, Area picnic, Distributore carburante GPL	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Veneto	Area di sosta	SAN PELAGIO EST	Autostrada Bologna/Padova 35036 Due Carrare (PD)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose
Veneto	Area di sosta	BAZZERA NORD	Autostrada Trieste/Venezia 30170 Venezia - Mestre (VE)	Toilette, Docce, Bar, Ristorante, Distributore carburante	- Rimorchi frigo - Casse mobili container - Carichi eccezionali - Merci pericolose

## 7. CONCLUSIONI

Equipaggiamento sicurezza	Sosta gratuita	Capienza	Gestore	Delimitato	Recintato	Vigilanza	Tipologia parcheggio
- Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	SI	20	Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Estintori portatili	SI	10	Esso Italiana S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	15	Autogrill Italia S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	9	Autogrill Italia S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	19	hermes S.r.l. Tamoil italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	12	hermes S.r.l. Tamoil italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Allarme antifurto certificato CEI 79/3, collegato a centrale di telesorveglianza - Reti di idranti - Estintori portatili - Impianto a circuito chiuso	NO	20	CATAVV scarl (Consorzio Autoparco Trasportatori Artigiani di Vittorio Veneto)	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Estintori portatili	NO	100	Consorzio ZAI	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	30	Ristop S.r.l. Kuwait Petroleum Italia S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti - Impianto a circuito chiuso	SI	50	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	SI	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
- Reti di idranti	SI	50	Cremonini S.p.A. ENI Fuel S.p.A.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	11	Salvetti Rete S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Salvetti Rete S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	20	Sarni Ristorazione - Maglione S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana
	SI	50	Shell Italia Oil Products S.r.l.	NO	NO	NO	Parcheggi (aree di sosta e parcheggi) nella rete stradale italiana

Fonte: CCISS, MIT, 2021

Progetto grafico e impaginazione

**K**NOWLEDGE *for* **B**USINESS



