

An illustration on a dark blue background showing a multi-lane highway. A red semi-truck is in the upper right lane, and a white semi-truck is in the lower left lane. A large black surveillance camera is in the top right corner, pointing towards the road. Grey arrows indicate traffic flow: one pointing left above the red truck, one pointing right below it, and one pointing left below the white truck. The text 'AREE DI SOSTA: LA STRADA TRACCIATA DALL'ALBO' is centered in bold yellow letters.

AREE DI SOSTA: LA STRADA TRACCIATA DALL'ALBO

AREE DI SOSTA: LA STRADA TRACCIATA DALL'ALBO

Indice

Prefazione

Davide Bordoni, Amministratore delegato RAM SpA	4
Enrico Finocchi, Presidente Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori	6
Patrizio Ricci, Vicepresidente Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori	8

Aree di sosta sicure e protette: un'esigenza per l'autotrasporto	11
---	----

L'attenzione dell'Europa per le aree di sosta	19
--	----

I finanziamenti europei e nazionali	29
--	----

La situazione in Italia: un vuoto da colmare	41
---	----

Le aree certificate in Italia e in Europa	53
--	----

Un bando per finanziare nuove aree sicure	67
--	----

L'analisi delle associazioni di categoria dell'autotrasporto	77
---	----

AITI – Alessandro Russo	79
Anita – Riccardo Morelli	80
Assoespressi – Bernardo Cammarata	81
Assotir – Claudio Donati	82
CLAAI – Paolo Sebaste	83
Cna Fita – Mauro Concezzi	84
Confartigianato Trasporti – Sergio Lo Monte	85
Confcooperative Lavoro e Servizi - Massimo Stronati	86
Fai Confrtrasporto – Carlotta Caponi	87
Fedit – Alfredo D'Ascoli	88
Fiap – Alessandro Peron	89
Legacoop Produzione e Servizi – Daniele Conti	90
Sna Casartigiani – Paolo Melfa	91
TrasportoUnito – Maurizio Longo	92
Unitai – Emanuela Bertoni	93



Davide Bordonì

Amministratore Unico
di RAM

Anche nell'ambito del comparto dell'autotrasporto la sicurezza stradale è diventata una priorità in Italia, come in molti Paesi europei. Gli autotrasportatori trascorrono lunghe ore al volante e la mancanza di aree di sosta adeguate può portare a situazioni pericolose, come il parcheggio improvvisato lungo le strade. Inoltre, l'aumento dei reati legati al trasporto di merci, noti come cargo crime, ha messo in evidenza la necessità di aree di sosta sicure dove i veicoli pesanti possano parcheggiare in modo protetto. Sebbene queste tematiche siano già state ampiamente citate e trattate nei documenti strategici nazionali ormai da anni, sembra mancare un quadro organico in materia di pianificazione e programmazione a livello nazionale.

Con tali premesse, è nata negli ultimi anni l'esigenza di delineare un Programma nazionale per lo sviluppo di aree di sosta sicure e protette (Safe and Secure Truck Parking Areas, SSTPA) in Italia. Questo programma, che sarà posto in attuazione dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori con il supporto della RAM, è progettato per affrontare le sfide legate al trasporto su strada, migliorare la sicurezza e la qualità delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori e contribuire complessivamente a una logistica e a trasporti più efficienti e sicuri, aumentando allo stesso tempo l'attrattività della professione.

La RAM, in tale contesto, come sempre è al fianco del Ministero, mettendo in campo - grazie alle sue qualificate risorse professionali e tecniche - attività di coordinamento e supporto, progettazione di soluzioni digitali (quale la piattaforma di prenotazione per l'accesso alle SSTPA, sviluppata nel contesto del progetto PASS4CORE-ITA), stesura di documenti strategici, analisi e studi di settore.

In particolare, il documento di indirizzo strategico “Programma di sviluppo di SSTPA in Italia”, elaborato dalla RAM su incarico dell’Albo degli Autotrasportatori del Ministero e concluso nel mese di dicembre 2022, fornisce un’analisi dettagliata del settore dell’autotrasporto in Italia, compresa l’identificazione delle zone nazionali caratterizzate da una significativa carenza di aree di sosta sicure.

La metodologia utilizzata per stimare la domanda di aree di sosta si è basata sul calcolo dei tempi di guida necessari e sulla scelta delle localizzazioni per i riposi. Lo studio è stato eseguito utilizzando un modello della rete stradale nazionale e considerando la domanda di sosta per le coppie origine-destinazione in base a blocchi di tempi di guida. Questo processo ha permesso di stimare il fabbisogno di stalli necessari in ciascuna area di studio. La stima della domanda è stata quindi confrontata con l’offerta di aree di sosta esistente ed in progetto per confermare le scelte di localizzazione o suggerire nuove posizioni, se necessario.

Sulla base del Programma di sviluppo delle SSTPA a livello nazionale, il Comitato Centrale dell’Albo si accinge ad attuare per il periodo 2024-2027 un bando nazionale per il cofinanziamento delle attività di realizzazione di nuove SSTPA certificate secondo lo standard EU- Parking, con l’obiettivo di colmare le carenze esistenti attraverso la realizzazione di nuove aree di sosta e consentire l’upgrade delle aree già esistenti al fine di ottenere la certificazione di SSTPA.

La RAM, anche in tale contesto, affiancherà il Ministero offrendo al Comitato Centrale attività di supporto tecnico-amministrativo nelle fasi di stesura del bando nazionale, valutazione dei progetti, gestione e monitoraggio delle attività, nonché in fase di rendicontazione e collaudo finale.

Il Programma, in sintesi, prevedrà l’attuazione di macro-strategie di intervento consistenti nella definizione della governance e cooperazione fra i diversi enti istituzionali di competenza, nella riduzione del gap fra offerta e domanda di SSTPA in Italia, nell’implementazione della piattaforma informatica dedicata ai gestori e utenti delle SSTPA, e lo sviluppo della rete dei carburanti alternativi, in risposta all’obiettivo di lungo termine: contribuire ad un trasporto stradale merci più competitivo, sostenibile, attrattivo e sicuro.



Enrico Finocchi
Presidente
Comitato Centrale
Albo degli Autotrasportatori

Regolarità, sicurezza e formazione sono i pilastri sui quali si poggia l'attività dell'Albo degli Autotrasportatori. Da anni il Comitato Centrale dell'Albo è impegnato in progetti volti a incrementare la sicurezza del settore, ad accrescerne le caratteristiche di professionalità, rendendolo sempre più competitivo, a promuovere la sostenibilità, non solo ambientale ma anche sociale. In questo quadro si inserisce anche l'attività di incentivazione e sviluppo di aree di sosta sicure e protette per i veicoli pesanti, in grado di rispondere agli standard previsti dalla Commissione europea in termini di servizi e di sicurezza minimi, le cosiddette SSTPA (Safe and Secure Parking Areas).

Un tema a mio avviso centrale per il settore, non solo per rispondere agli obiettivi Ue - che prevedono che lungo la rete TEN-T siano realizzate aree di parcheggio e sosta ogni 100 chilometri - ma anche perché realizzare aree adeguate per la sosta degli autotrasportatori significa rispondere a obiettivi di civiltà, di sicurezza, di competitività. Offrire servizi adeguati alle donne e agli uomini dell'autotrasporto, che si muovono ogni giorno sulle nostre strade, significa migliorare le loro condizioni di lavoro, garantire una maggiore sicurezza a tutti gli utenti e anche la sicurezza dei carichi, evitando di incorrere in fenomeni di cargo crime e rapine. Significa, insomma, assicurare una concorrenza non distorta e attrarre nuovi lavoratori verso questo settore che ha perso momentaneamente il suo appeal sui giovani, ma che ha ancora tanto da offrire.

Il Comitato Centrale dell'Albo non è nuovo nell'impegno per lo sviluppo delle aree di sosta. Fin dal 2001 è intervenuto per cofinanziare interventi volti alla realizzazione o all'upgrading di aree esclusive per veicoli pesanti sia lungo la rete autostradale sia lungo la viabilità ordi-

naria. Dal 2001 al 2012 il Comitato ha concesso oltre 16 milioni di euro di contributi per 21 interventi e un totale di 2.343 stalli sul territorio nazionale. Tanto per citarne alcune, grazie ai cofinanziamenti dell'Albo sono state realizzate le aree di Fiorenzuola d'Adda in Emilia Romagna, a Fano nelle Marche, sul tratto Fiano Romano-San Cesareo sull'A1, nel Lazio a Colleferro, o ancora l'area di Giove Ovest in Umbria.

L'Albo ha anche partecipato al progetto europeo Pass4Core, del quale si parla ampiamente nel corso di questo Speciale, ed ora ha pensato di intervenire con un nuovo finanziamento.

Per questo nel 2021 ha firmato un protocollo d'intesa che regola le modalità di collaborazione tra il Comitato stesso e le società in house RAM e Sogesid, ulteriormente disciplinato da singole Convenzioni, che ha portato ai risultati che illustriamo in questo volume: un documento di indirizzo strategico, elaborato da RAM, finalizzato alla definizione di un programma di sviluppo delle aree di sosta e parcheggio sicure e protette e la definizione, da parte di Sogesid, di uno schema di bando nazionale.

Un lavoro che anche le Associazioni di categoria dell'autotrasporto hanno giudicato fondamentale. Si è quindi deciso di proseguire con le attività necessarie alla realizzazione del programma di sviluppo delle aree di sosta sicure e protette e di indire un bando pubblico; il Comitato ha stanziato 13 milioni di euro per la realizzazione e l'upgrade di aree di sosta sicure e protette in Italia.

Al momento sono in corso di finalizzazione nuove Convenzioni con RAM e Sogesid, volte finalmente alla definizione ed alla pubblicazione del bando, alla valutazione delle proposte che perverranno ed al monitoraggio della realizzazione dei progetti.



Patrizio Ricci

Vicepresidente
Comitato Centrale
Albo degli Autotrasportatori

Se le merci si muovono è grazie soprattutto agli autotrasportatori. Se i beni di cui abbiamo bisogno arrivano puntualmente nei magazzini, nei negozi, nelle nostre case, è grazie agli autotrasportatori. Noi abbiamo quindi un obbligo: dare dignità al loro lavoro.

Una dignità che può, e deve, essere data anche grazie alla qualità delle infrastrutture e dei servizi. Gli autotrasportatori che percorrono il nostro Paese devono poter viaggiare su strade sicure, su infrastrutture moderne, e poter usufruire di servizi essenziali: una doccia, un pasto caldo seduti al tavolo, un luogo sicuro dove potersi riposare, senza doversi preoccupare di sorvegliare le loro merci.

Realizzare aree di sosta e di parcheggio sicure e protette nel nostro Paese, secondo i requisiti minimi indicati dall'Europa, è quindi una priorità. E su questo le associazioni di categoria dell'autotrasporto sono assolutamente concordi.

Secondo lo studio commissionato dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori a RAM, i cui punti principali vengono esposti in questo volume, in Italia servirebbero almeno 40mila stalli per mezzi pesanti entro il 2030. Alcuni sono già stati programmati e sono in corso di realizzazione ma anche considerando quelli già previsti ne mancano circa altri 3mila.

Ma dove dovrebbero essere realizzati questi stalli? Anche in questo caso le indicazioni delle associazioni di categoria sono precise: occorre prediligere, in particolare, le direttrici primarie di percorrenza delle merci, quindi i corridoi TEN-T e le arterie autostradali e stradali interessate da grande traffico. Non bisogna però dimenticare il Mezzogiorno, ancora molto sprovvisto di aree di sosta adeguate – non a caso lo studio

dell'Albo sottolinea la necessità di 450 stalli in Calabria, 580 in Campania e 300 in Basilicata – così come le aree retroportuali e gli interporti.

Dagli interventi delle associazioni di categoria emerge anche un altro punto comune: deve essere l'Albo degli Autotrasportatori, dal suo osservatorio privilegiato, a prendere in carico il compito di mappare il territorio e individuare le zone in cui queste aeree devono essere realizzate, mettendo a disposizione le risorse economiche per finanziare queste attività e incentivarne lo sviluppo.

Allo stesso tempo occorre tenere presente che le aree di sosta realizzate saranno infrastrutture private e quindi occorre promuovere tra gli imprenditori l'idea che un'area di sosta possa essere un buon investimento.

Infine, vorrei evidenziare un ultimo punto, più volte sottolineato dalle associazioni dell'autotrasporto. Le aree di sosta possono essere anche uno stimolo, e allo stesso tempo un aiuto, alla transizione green del nostro Paese, come indicato anche dall'Europa.

La transizione ecologica implica una trasformazione a livello globale e richiede un cambiamento anche per le aree di parcheggio già esistenti: dovranno infatti essere realizzati nuovi impianti per il rifornimento energetico, quali distributori per l'idrogeno, colonnine per la ricarica elettrica anche dei mezzi pesanti. Quale miglior occasione, quindi, per essere promotori come settore dell'autotrasporto, di questo cambiamento radicale per la mobilità?

1

Aree di sosta sicure e protette: un'esigenza per l'autotrasporto



Aree di sosta sicure e protette: un'esigenza per l'autotrasporto

Se riflettiamo sul fatto che tutto quello che ci circonda, nella maggior parte dei casi, è frutto di un trasporto, ci rendiamo conto di quanti viaggi fanno ogni giorno le merci.

Viaggi che hanno bisogno di infrastrutture efficienti per essere compiuti in piena sicurezza. E non si parla solo di infrastrutture viarie, di ponti o gallerie, ma anche dei luoghi deputati ad accogliere i veicoli in sosta e a rendere la vita in cabina meno stressante per gli autisti.

Secondo uno studio del 2019 della Commissione europea, sul territorio Ue mancherebbero circa 100mila parcheggi notturni per veicoli pesanti. Inoltre, dei 300mila posti disponibili, soltanto 7mila sarebbero collocati in aree di parcheggio custodite. In questo contesto, nel 2021 il Parlamento europeo ha adottato a piena maggioranza una risoluzione, chiedendo di migliorare le condizioni di sicurezza dei parcheggi per il trasporto merci.

Un richiamo a cui ha risposto anche il nostro Paese attraverso una serie di azioni anche del Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori che, in questa prospettiva, ha commissionato a RAM SpA un'analisi, presentata nel dicembre 2022, per definire un programma nazionale per lo sviluppo di aree di sosta sicure e protette per i veicoli pesanti inquadrando a livello generale il settore dell'autotrasporto merci; un settore che non solo continua a crescere, ma in cui si assiste a una forte penetrazione di operatori esteri nei mercati dell'Europa occidentale e dell'Italia, a una polarizzazione e frammentazione dell'offerta e a una scarsa attrattività.



Il trasporto merci continua a crescere

L'autotrasporto merci è in crescita. I numeri dell'Eurostat sono chiari in questo senso. Stando all'ultima pubblicazione dell'istituto di statistica europeo, dopo le criticità dovute alle restrizioni legate al Covid, nel 2021 e nel 2022 il trasporto stradale merci infatti non solo si è ripreso, ma ha registrato anche un aumento rispetto agli anni precedenti al Covid.

Il totale del trasporto stradale merci in Unione europea ha registrato una performance migliore nel primo trimestre del 2022 rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente (+2,6%) e piccole diminuzioni nei tre trimestri successivi (-0,6%, -0,5% e -1,6% rispettivamente), portando il totale generale delle movimentazioni allo stesso livello del 2021 e cioè alla cifra di 13.589.283.000 di tonnellate di merci. E un quarto, avviene attraverso il trasporto internazionale. Questo significa

milioni di mezzi sulle strade in tutta Europa ogni anno. Sempre l'Eurostat, ci ricorda che nel 2022 sono stati registrati 166.786 milioni di veicoli-km e che nel 2020 (ultimi dati disponibili) il 53,3% del trasporto merci è avvenuto su strada (il dato viene calcolato considerando anche la modalità aerea e marittima ma solo nelle componenti del trasporto domestico ed intra-Ue 27); una quota che sale al 74,4% se si prendono in considerazione solo i trasporti terrestri europei.

Ed è per questo che il trasporto su strada è vitale per l'economia della Ue.

Come evidenzia il documento di indirizzo strategico commissionato dal Comitato Centrale dell'Albo

Nazionale degli Autotrasportatori, il trasporto stradale ha mantenuto negli anni un andamento crescente con una variazione del +7,7% delle tonnellate-km tra il 2006 e il 2019, a fronte di un andamento altalenante del trasporto su ferro. 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.

Un trend che trova conferma negli ultimi dati di Eurostat, sopra citati.

Del resto la stessa Corte dei Conti europea, in una relazione pubblicata nel marzo 2023, ha sottolineato che in Europa "il trasporto intermodale delle merci non può ancora competere alla pari con il trasporto su strada a causa di ostacoli normativi e infrastrutturali".

Nell'Unione manca una strategia adeguata allo sviluppo del trasporto intermodale delle merci e per questo gli obiettivi fissati per il



2030 e il 2050 (raddoppiare il traffico ferroviario e aumentare il ricorso alle vie navigabili interne del 50%) risultano difficilmente realizzabili.

L'audit ha analizzato diversi Paesi, tra cui l'Italia, che coprono tre flussi commerciali chiave che si sovrappongono alle tratte dei corridoi TEN-T: il corridoio Reno-Alpi (che si estende dal Belgio e dai Paesi Bassi all'Italia), il corridoio Mare del Nord-Baltico (tra Polonia e Germania) e i corridoi Atlantico e Mediterraneo (che collegano la Germania alla Spagna attraverso la Francia).

Questo significa che l'autotrasporto merci è e, soprattutto, continuerà ad essere almeno nei prossimi anni un asset centrale e irrinunciabile per lo sviluppo socio-economico europeo – e italiano – e per l'attuazione del mercato libero.

Nel 2022, sulle strade e autostrade europee si sono effettuati 1.614.516.000 viaggi.

Ma dove vanno questi mezzi? E soprattutto dove si fermano quando gli autisti si riposano?

I tempi di guida e di riposo sono un obbligo di legge regolato a livello comunitario e recepito dai vari Stati membri (questo tema è stato trattato approfonditamente in un altro volume monografico, "Pacchetto mobilità: le nuove regole dell'autotrasporto europeo", allegato a Tir).

Ricordiamo che nell'ambito del periodo massimo di guida giornaliera, il conducente deve osservare una o più interruzioni, al fine di riposare e in tal modo reintegrare le energie, fisiche, psichiche e mentali impiegate. Tranne che per i casi vietati dalla legge (ad esempio nel caso del riposo settimanale regolare, il riposo può avvenire anche in cabina).

Dopo 4 ore e 30 minuti di guida continuativa, è obbligatoria una pausa di almeno 45 minuti, a meno che l'autista non inizi un periodo di riposo. In alternativa, è ammessa una pausa di almeno 15 minuti e una successiva di almeno 30 minuti.

Se a bordo del mezzo vi è più di un conducente, l'interruzione di 45 minuti può essere effettuata all'interno del veicolo in movimento, a condizione che il conducente che la effettua non sia impegnato ad assistere il guidatore. Ma negli altri casi, è necessario trovare aree di sosta adeguate, in modo che gli autisti possano riposare serenamente e che i mezzi siano al sicuro. Non è raro, infatti, che i veicoli siano soggetti a furti del carico o del gasolio e che i conducenti siano vittime di rapine.

Un fenomeno che è monitorato da tempo e che non accenna a diminuire.

**Tempi di guida
e riposo
rigorosi**



Tempi di guida e di riposo

<i>Periodo</i>	<i>Durata massima</i>	<i>Alternative</i>	<i>Note</i>
Continuativo	4 ore e 30' con successiva interruzione di almeno 45'	Due interruzioni di almeno 15' la prima e di almeno 30', la seconda	In caso di multi presenza i 45' possono essere effettuati a bordo del veicolo durante la guida dell'altro conducente
Giornaliero	9 ore	10 ore (massimo due volte a settimana)	
Settimanale	56 ore		
Bisettimanale	90 ore		

Rischio di furti e rapine

Il polso della situazione del cargo crime in tutto il mondo è tenuto da Tapa, Transported Asset Protection Association, l'associazione internazionale che si occupa della protezione delle merci destinate al trasporto a livello globale. Tapa raccoglie le denunce dei suoi iscritti che restituiscono soltanto un'idea parziale del fenomeno. Spesso, infatti, le aziende sono riluttanti a render noto di aver subito furti, poiché temono un danno d'immagine; altre volte possono essere le stesse forze dell'ordine a inserire il cargo crime in categorie di reati generici o differenti, come i reati contro i veicoli o contro la proprietà commerciale.

Da questo deriva la difficoltà nell'inquadrare con precisione la situazione.

Se si consulta il database dell'associazione, si scopre però che in Italia, ad esempio, fra il settembre 2022 e il settembre 2023, sono avvenuti 804 furti registrando perdite complessive da 19.985.786 euro. In Germania ne hanno contati 2.255, costati 136.607.568 euro. In

Francia i casi sono stati 905, con perdite da 21.508.843 euro; in Spagna 691 con perdite da 19.229.302. Le cifre scendono a 168 in Polonia (3.287.124 euro di perdite).

Ma per non incappare in situazioni rischiose, a volte basta rispettare poche regole, una di questa è parcheggiare in aree di sosta illuminate, sicure e protette.



Un'analisi delle direttrici e un'osservazione più approfondita delle caratteristiche del settore del trasporto delle merci permette di capire dove si spostano i veicoli commerciali, quali sono i luoghi nevralgici della logistica e dove sarebbe opportuno realizzare aree di sosta e parcheggio sicure e protette, le cosiddette Safe and Secure Truck Parking Areas – (SSTPA).

Anche in questo caso sono utili i dati 2023 di Eurostat. Se si considera il trasporto totale, è la Germania il Paese dove transitano più merci, pari al 23,5% cioè un quarto del tonnellaggio complessivo (trasporto nazionale e trasporto internazionale). Francia e Spagna insieme rappresentano quasi un altro quarto del totale (rispettivamente 12,7% e 11,3%). Con la Polonia e l'Italia si raggiungono quasi due terzi (65,5%) delle tonnellate movimentate in tutta l'Unione europea.

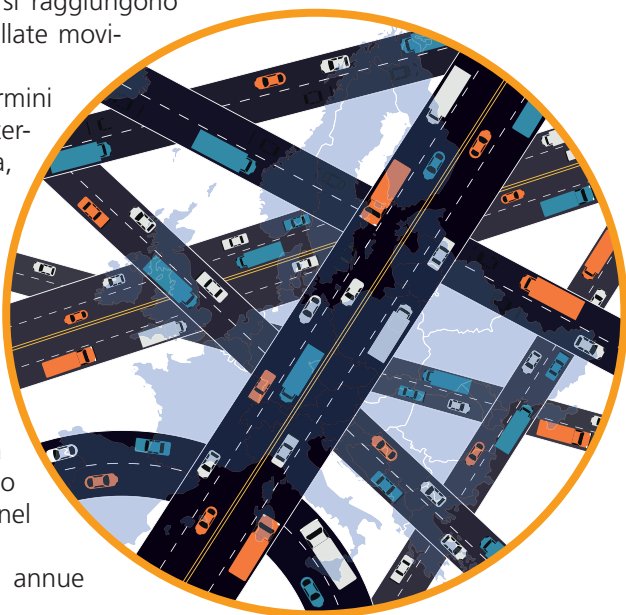
E più nel dettaglio, anche in termini di trasporto di merci su strada su territorio nazionale, Germania, Francia, Spagna, Polonia e Italia assieme rappresentano la maggiore fetta di mercato Ue.

Se si considera il trasporto internazionale, l'andamento non cambia molto: è questo un segmento che da solo vale il 25,4% del trasporto merci totale su strada nell'Ue e che mostra una tendenza di crescita. Nel 2022, è aumentato dell'1,0% rispetto al 2021; ma nel 2021 è cresciuto del 8,1% sul 2020.

Ma anche le percorrenze medie annue sono cresciute.

Il report dell'Eurostat rileva che la maggior parte del traffico merci su strada in Europa è distribuito in tre classi di distanza: da 150 a 299 km, da 300 a 499 km e da 500 a 999 km. Le prestazioni più elevate del trasporto merci su strada su queste tre classi di distanza sono state registrate in Polonia (225 miliardi di Ton-Km) e Germania (190 miliardi di Ton-Km), mentre le più basse sono state registrate in Estonia (2 miliardi di Ton-Km) e Lussemburgo (5 miliardi di Ton-Km).

Volendo osservare il trend degli ultimi anni, si registra a partire dal 2018, un aumento in tutte le classi di distanza che nel 2019 hanno registrato un aumento - rispetto all'anno precedente - tra l'1,8 % per la distanza tra i 1.000 e i 1.999 chilometri e il 5% per la classe di distanza superiore a 2.000 chilometri. Nonostante il calo del 2020 a causa della pandemia, si registra comunque un'eccezione per il trasporto da 300 a 999 km con un aumento seppur marginale di 0,1 punti percentuali. Nel 2021, riprende la crescita in tutte le classi, che vanno da 9,3% per



la distanza tra 1.000 e 1.999 chilometri a 5,5% per la distanza inferiore a 150 chilometri. Rispetto al 2021, nel 2022 il trasporto merci su strada Ue è diminuito per le classi di distanza inferiori a 150 chilometri, tra 150 e 299 chilometri e per la classe tra 1 000 e 1 999 chilometri rispettivamente -1,1%, -1,3% e -2,2%. Per le distanze da 300 a 999 chilometri e oltre i 2.000 chilometri si sono registrati aumenti di poco inferiori al punto percentuale.

A livello di flussi di trasporto da Paese a Paese tra l'Ue ed extra-Ue, i tre traffici principali, in termini di tonnellate trasportate, sono quelli tra Svizzera e Germania (17,6% del tonnellaggio totale del trasporto stradale Ue/extra-Ue), seguiti dal flusso tra Norvegia e Svezia (11,4%) e dal flusso tra Svizzera e Francia (7,3%). L'Italia è al quarto posto con la Svizzera con il 7,2% dei flussi

Le aree di sosta sicure rappresentano una componente essenziale per garantire la sicurezza di queste merci, dei mezzi e principalmente degli autisti che le trasportano. Ma sono anche spazi utili a effettuare controlli regolari dei veicoli. Non solo. Contribuiscono infatti anche a ridurre la presenza di zone di sosta improvvisate, migliorando da un lato la regolarità, dall'altro la competitività di un settore che continua a crescere.

Per questo, l'Unione europea ha riconosciuto l'importanza delle aree di sosta sicure, introducendo dettami per stabilire standard minimi di sicurezza e di servizi. Questi standard riguardano diversi aspetti, tra cui l'illuminazione adeguata, la sorveglianza, la presenza di personale di sicurezza, e servizi adeguati per i conducenti.

2

L'attenzione dell'Europa per le aree di sosta



L'attenzione dell'Europa per le aree di sosta

Nel 2019 la DG Move della Commissione europea ha finanziato uno studio sulle aree di sosta sicure e protette per i mezzi pesanti in Europa (Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks). L'indagine, condotta attraverso centinaia di interviste a soggetti direttamente interessati alla tematica (autotrasportatori, operatori logistici, gestori di aree di parcheggio e compagnie assicurative), ha messo in evidenza due punti fondamentali: le aree di parcheggio sicure e protette sono scarse e i servizi forniti dalle strutture esistenti sono spesso insufficienti e non coordinati. Dallo studio è infatti emerso che i reati connessi al trasporto delle merci sono frequenti, con circa il 75% degli episodi criminosi avvenuto quando i veicoli pesanti erano fermi in parcheggi non sicuri. Inoltre è risultato che in tutta Europa esistono solo 7mila zone di parcheggio disponibili, a fronte di una stima sulla richiesta di parcheggio notturno per i veicoli pesanti che ammonta a 400mila posti a notte.

La Commissione europea ha sottolineato quindi la necessità di sviluppare nuove aree di sosta sicure e protette (Safe and Secure Truck Parking Areas – SSTPA) e allo stesso tempo di fissare degli standard a livello europeo che identifichino i livelli di servizi e di sicurezza richiesti e anche le procedure per la loro certificazione.



“Le aree di parcheggio sicure e protette sono essenziali per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, permettendo loro un riposo sicuro e di buona qualità e l’accesso a un livello minimo di servizi – scrive la Commissione Ue nella sua relazione –. I conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada possono essere vittime di reati connessi al trasporto delle merci, in particolare se trasportano merci di alto valore. L’intrusione illegale di immigrati a bordo di veicoli pesanti lungo talune rotte tende inoltre ad avvenire nelle aree di sosta, mentre i conducenti si riposano. Sono quindi necessarie aree di parcheggio sicure e protette per tutelare i conducenti nei confronti di tali minacce, ma anche affinché le imprese possano proteggere i loro carichi. Le aree di parcheggio sicure e protette sono inoltre fondamentali per garantire buone condizioni di riposo ai conducenti dei veicoli adibiti al trasporto su strada. Garantire la sicurezza dei conducenti durante il riposo è essenziale per fare sì che riposino senza stress e non accumulino stanchezza. Ciò dovrebbe inoltre contribuire alla sicurezza stradale e alla prevenzione degli incidenti dovuti alla stanchezza”.

Le iniziative SETPOS e LABEL

Lo studio del 2019 è solo l’ultima di una serie di iniziative messe in atto dalla Commissione europea per sviluppare le aree di sosta sicure e protette.

Già durante i primi anni Duemila sono stati eseguiti diversi progetti pilota e studi cofinanziati dall’Ue, tra i quali due in particolare meritano di essere citati: SETPOS e LABEL.

Il progetto pilota Secure European Truck Park Operational Services Show cases of secure parking (SETPOS), che si è concluso nel 2010, ha previsto investimenti infrastrutturali in quattro aree di sosta lungo la rete TEN-T, con lo scopo di elevare i livelli di sicurezza contro i furti. Il progetto ha seguito la realizzazione di un’area di sosta sicura a Valenciennes e l’upgrading di aree di sosta già esistenti a Wörrnitz, Uhlirleben (Germania) e ad Ashford (Regno Unito), sensibilizzando e invogliando molti investitori nello sviluppo di tali tipologie di infrastrutture e relative facilities. Nell’ambito del progetto è stato inoltre redatto un manuale 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.

Il progetto LABEL (European labelling of parking areas) ha sviluppato invece uno schema di validazione e valutazione dei livelli di sicurezza e qualità delle aree di sosta e parcheggio per veicoli pesanti in Europa. In base a quanto emerso nel progetto SETPOS, il progetto LABEL ha certificato più di 80 parcheggi in 10 diversi Stati europei. 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 certificazione e di valutazione delle aree di sosta.

Lo studio della DG Move del 2019 ha poi permesso di quantifica-

re il numero di posti necessari per la sosta sicura di veicoli pesanti in Europa, aggiornando e proponendo dei nuovi standard per le aree di parcheggio sicure.

Negli anni passati la normativa europea ha trattato direttamente e indirettamente aspetti legati alle aree di parcheggio sicure per i veicoli pesanti. A partire dalla Direttiva CE n. 2008/96 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, che sottolineava come “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”. La Direttiva UE 2010/40, che ha disciplinato lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), anche nel trasporto stradale, caldeggia “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”.

La normativa di riferimento





E ancora il Regolamento Delegato 885/2013 introduce l'obbligo di fornire agli utenti dati in merito alle aree di parcheggio sicure pubbliche e private. Le informazioni da fornire possono essere di natura "dinamica", vale a dire che indicano, in un dato momento, la capacità di parcheggio disponibile in un'area di parcheggio, e "statica", ovvero tutti i dati relativi alla descrizione dell'area di sosta, tipo il nome e l'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.

Altrettanto importante è stato il Regolamento UE n. 1315/2013 volto allo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) che ha da subito individuato 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, ha definito lo "sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 100 km circa" un requisito essenziale per l'infrastruttura del trasporto stradale.

Il Regolamento Delegato 1012 /2022

Il 7 aprile 2022 la Commissione europea ha poi adottato il Regolamento Delegato 1012 /2022 che prende spunto dallo studio della Commissione europea del 2019 e definisce SSTPA quelle aree di parcheggio e di sosta sicure per veicoli pesanti che possiedono degli

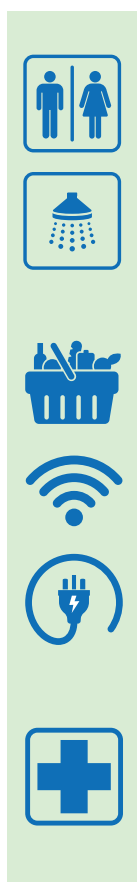
standard in termini di servizi e sicurezza minimi, certificati da organismi indipendenti sulla base di criteri omogenei e armonizzati a livello europeo.

Il regolamento individua inoltre i servizi obbligatori per le SSTPA e classifica le aree di parcheggio in base a quattro livelli di sicurezza - bronzo, argento, oro e platino - in modo da consentire agli operatori di scegliere il livello di sicurezza di cui hanno bisogno in base al valore delle merci che trasportano. Infine, il Regolamento definisce le procedure per la certificazione di queste aree.

Le SSTPA devono quindi possedere dei requisiti minimi in termini di sicurezza e servizi all'utenza. Quindi da un lato devono fornire servizi e comfort agli autotrasportatori (ad esempio ristorante, negozi, docce calde) dall'altro devono garantire elevati livelli di sicurezza, evitando rischi per le merci e gli autisti.

Vediamo quindi quali sono i livelli di servizio che devono essere erogati obbligatoriamente e quelli opzionali.

Livelli di servizio obbligatori



- “Servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere”: è richiesta la presenza di docce (con acqua calda) e toilette funzionanti separate per uomini e donne. Nei bagni devono essere disponibili rubinetti dell’acqua funzionanti, con acqua calda e sapone per le mani. Sul posto devono essere presenti contenitori per rifiuti (svuotati regolarmente). Inoltre le toilette, le docce i lavandini devono sempre essere puliti e controllati quotidianamente a intervalli regolari. Il programma di pulizia deve essere esposto.
- “Possibilità di acquisto e consumo di alimenti e bevande”: spuntini e bevande devono poter essere acquistati 24 ore su 24, 7 giorni su 7, inoltre deve essere disponibile una sala di ristorazione per i conducenti.
- “Connessioni che permettono la comunicazione”: internet deve essere accessibile gratuitamente.
- “Alimentazione elettrica”: devono essere disponibili prese elettriche per uso personale. Entro il 31 dicembre 2026, dovranno essere presenti sul posto stazioni di ricarica elettrica per veicoli refrigerati, adibiti al trasporto su strada.
- “Punti di contatto e procedure in casi di emergenza”: deve essere presente una segnaletica chiara ai fini della circolazione sicura nel parcheggio. I contatti di emergenza devono essere esposti nel parcheggio almeno nella lingua nazionale ufficiale e in inglese e devono essere integrati da pittogrammi facilmente comprensibili.

Livelli di servizio opzionali



- Presenza di un ristorante aperto tutti i giorni 24 ore su 24 presso o vicino al sito.



- Zona dedicata per la sosta di mezzi che trasportano merci pericolose.



- Disponibilità di energia elettrica per il raffreddamento degli automezzi pesanti.



- Attrezzatura per la rimozione di neve e ghiacci.



- Possibilità di acquistare articoli da toilette o attrezzatura da lavoro di base.



- Disponibilità di procedure tecniche di emergenza (es. di un servizio di riparazione).



- 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.



- Tavoli da picnic.



- Negozi nelle vicinanze.



- Snack bar con pasti veloci.



- Stazione di rifornimento sul posto o nelle vicinanze.



- Distributori automatici.



- Assistenza medica e farmacia.



- Hotel nei paraggi.



- Sistema di pagamento dei pedaggi tramite un distributore automatico

I livelli di sicurezza delle SSTPA

Come anticipato, la sicurezza delle SSTPA è stata declinata su quattro diversi livelli che l'area deve essere in grado di garantire: si parte dal livello bronzo (il più basso), si passa al silver e al gold, infine si eleva nel platino (dove viene garantito un grado molto alto di sicurezza).

Il livello viene valutato 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 e 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.

I quattro standard europei



Livello Bronzo



Livello Argento



Livello Oro



Livello Platino

Lo standard europeo per classificare le aree di parcheggio sicure per automezzi pesanti consiste in 4 livelli di sicurezza. A ogni stallo corrispondono differenti servizi di sicurezza via via più elevati, il livello Platino è il più alto.

Gli audit di certificazione delle aree di parcheggio sicure e protette avvengono sul posto, attraverso la presenza fisica di operatori specializzati dell'organismo di certificazione preposto al controllo. Quando la validità della certificazione è in scadenza, gli operatori responsabili delle aree di parcheggio sicure e protette devono richiedere, almeno tre mesi prima della fine della validità del certificato, un nuovo audit all'organismo di certificazione. Viene quindi organizzato l'audit di rinnovo della certificazione, i cui risultati sono comunicati all'operatore dell'area di parcheggio prima della data di scadenza del certificato in corso di validità. Se per cause del tutto eccezionali risulta impossibile effettuare l'audit di rinnovo della certificazione, l'organismo di certificazione può decidere di estendere la validità del certificato esistente per un massimo di sei mesi. Tale estensione può essere rinnovata una sola volta. Tuttavia, per avere una maggiore sicurezza del fatto che nessuna norma venga violata durante il periodo di validità della certificazione, l'organismo di certificazione competente dovrà eseguire almeno un audit senza preavviso.

Qualora l'area di parcheggio sicura e protetta risulti priva di uno o più requisiti previsti dal certificato, l'organismo di certificazione informerà in dettaglio l'operatore sulle carenze riscontrate e suggerirà le misure per porvi rimedio. In questo modo l'organismo di certificazione permette all'operatore di rimediare a tali carenze entro un periodo stabilito dal revisore, tenendo conto della gravità delle carenze riscontrate. L'organismo di certificazione dovrà valutare le misure correttive applicate dall'operatore entro quattro settimane: se stabilisce che l'area di parcheggio sicura e protetta è tornata in possesso di tutti i requisiti minimi di servizio e di

Procedure per la certificazione



tutti i requisiti di sicurezza previsti dal certificato, allora può rilasciare un nuovo certificato di audit per il livello richiesto. Può anche capitare che l'area di parcheggio sicura e protetta abbia diversi requisiti di sicurezza rispetto a quelli definiti dal certificato esistente, a tal proposito l'organismo di certificazione rilascerà un nuovo certificato di audit che riflette il livello di sicurezza appropriato. Se l'area di parcheggio sicura e protetta non possiede i requisiti minimi di servizio o uno o più requisiti di sicurezza previsti dal certificato esistente, l'organismo di certificazione revocherà il certificato. Il responsabile dell'area di parcheggio sicura e protetta ha l'opportunità di presentare ricorso all'organismo di certificazione che ha effettuato l'audit se non è d'accordo con l'esito della valutazione, conformemente alla norma ISO 17021. Dopo aver esaminato il ricorso, l'organismo di certificazione può decidere di non revocare il certificato di audit o di emettere un nuovo certificato di audit per un diverso livello di sicurezza.

I finanziamenti europei e quelli nazionali



I finanziamenti europei e quelli nazionali

Sviluppare aree di sosta sicure e protette è diventata quindi un'esigenza fondamentale, sia a livello nazionale che sovranazionale. È per questo che tanto le istituzioni europee quanto quelle italiane hanno messo in atto una serie di iniziative per realizzare stalli che siano muniti dei servizi obbligatori e dei livelli di sicurezza di cui abbiamo parlato.

Va dritto in questa direzione, per quanto riguarda l'Europa, il Regolamento 1316/2013 che ha istituito il Connecting Europe Facility (CEF), anche conosciuto come Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE), che si pone a completamento del quadro pianificatore delle reti TEN-T, già disciplinate dal Regolamento 1315/2013.

Di certo i programmi di cofinanziamento europeo in materia non si esauriscono nella programmazione del CEF, ma è pacifico che il Connecting Europe Facility rappresenti la principale fonte di finanziamento per questa tipologia di iniziative.



Il CEF, come meccanismo finanziario, ha proprio lo scopo di cofinanziare gli studi, la progettazione e la realizzazione di interventi infrastrutturali di interesse comune nel settore dei trasporti, sia lato passeggeri che merci, lungo le reti transeuropee dei trasporti.

Si tratta di un programma di finanziamento di natura diretta e che, quindi, viene gestito direttamente dalla DG Move, ossia dalla Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti responsabile della politica della Com-

II CEF

missione europea in materia, e più nello specifico da un'agenzia esecutiva, la CINEA.

A differenza dei fondi a gestione indiretta, i bandi di selezione e la valutazione delle proposte progettuali nell'ambito del CEF, infatti, sono realizzati direttamente da Bruxelles per poi essere aperti alla partecipazione di tutti i soggetti europei.

Il CEF, che annovera i trasporti tra le componenti finanziabili (CEF-T) in aggiunta ai progetti in materia di telecomunicazioni ed energia, aveva riservato proprio ai trasporti, durante il periodo di programmazione 2014-2020, un budget di 24,05 miliardi di euro, di cui 11,31 miliardi ai Paesi europei in coesione, e aveva soprattutto indicato tra le priorità finanziabili la tematica delle "safe and secure infrastructures".

Quella relativa a infrastrutture sicure e protette è addirittura stata definita una priorità orizzontale per il sistema dei trasporti europeo, una priorità che va a inserirsi tra le previsioni generali fissate dal già citato Regolamento sulle reti TEN-T: nel Regolamento 1315/2013 tra le priorità per lo sviluppo delle infrastrutture stradali c'è infatti anche la "fornitura di spazi di parcheggio agli utenti commerciali che offrano un livello adeguato di sicurezza".

Ed è proprio in virtù di questa preminenza che l'Europa ha finanziato interventi di progettazione, di realizzazione ex novo o di upgrading di "Safe and Secure Truck Parking Areas".

È il caso del progetto Pass4Core1, ancora in corso, che ha ricevuto un cofinanziamento europeo che copre 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 in coesione (tra cui l'Italia) e fino all'85% del costo del progetto per i Paesi in coesione.

II CEF 2.0

Nel frattempo, il CEF è andato avanti grazie all'entrata in vigore del nuovo Regolamento Ue 1153/2021 "Connecting Europe Facility" (o CEF 2.0) e, in continuità con il periodo di programmazione 2014-2020, ha stanziato per il periodo 2021-2027 altri 25,81 miliardi di euro per i trasporti ed ulteriori 1,69 miliardi di euro per infrastrutture a duplice uso sia civile che militare.

Ed è proprio nell'ambito del CEF 2.0, e del conseguente Multianual Work Programme approvato dalla Commissione europea, che sono stati stanziati 100 milioni all'anno per il triennio 2021- 2023 sulla



General envelope per progetti di SSTPA, sia relativi all'upgrade di aree già esistenti sulla scorta dei nuovi standard, sia relativi a progetti per la realizzazione di nuove aree di parcheggio localizzate lungo la rete core TEN-T e nei suoi nodi, ovvero lungo la rete comprensive (globale, destinata ad alimentare la network rete centrale attraverso collegamenti regionali e nazionali) nel caso in cui sia funzionale ai flussi di traffico per la rete core.

La normativa europea in questione prevede, inoltre, il finanziamento degli interventi di ottimizzazione digitale delle aree SSTPA attraverso la raccolta, le elaborazioni e la disseminazione di informazioni statiche e dinamiche dei parcheggi e attraverso l'uso di protocolli di scambio dati ed informazioni uniformi a livello europeo.

La vera novità, però, rispetto al periodo di programmazione precedente, è che il CEF 2.0 innalza il tasso di cofinanziamento dei lavori dal 20% al 50%.

Per quanto riguarda la 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.

È proprio in occasione di questo primo bando che è stato finanziato il follow-up dell'iniziativa Pass4Core (Pass4Core-ITA 2), ovviamente sempre finalizzato allo sviluppo della rete di SSTPA con beneficiari nazionali.

A settembre 2022 è poi stata aperta la seconda call del CEF trasporti per il periodo 2021-2027 con uno stanziamento di altri 100 milioni di euro per i progetti sulle aree di sosta sicure e protette.

Infine, a settembre 2023 è stato pubblicato dall'Agenzia esecutiva della Commissione europea CINEA il terzo bando CEF, con proposte che potranno essere inoltrate dai promotori fino al 30 gennaio 2024. La dotazione finanziaria del bando è di 7 miliardi complessivi, di cui circa 3,54 miliardi di euro sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto rivolti a tutti gli Stati membri e 3,45 miliardi di euro dedicati esclusivamente ai Paesi eleggibili al fondo di Coesione (che quindi esclude l'Italia).



I finanziamenti nazionali e i contributi Albo

Per quanto riguarda l'Italia, a giocare un ruolo di primo piano nella programmazione pubblica delle aree di parcheggio per veicoli pesanti, è certamente il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori. Quest'ultimo, infatti, a partire dal 2001 e attraverso la pubblicazione di bandi pubblici, ha cofinanziato (con quota parte dei fondi stanziati con Legge n. 40/1999, 229/2000 e 448/2001) interventi di realizzazione o miglioramento e potenziamento di aree di parcheggio e sosta esclusive per veicoli pesanti.

Nel dettaglio, i contributi sono stati concessi dal Comitato al fine di realizzare aree di sosta per veicoli pesanti sia lungo la rete autostradale sia lungo la viabilità ordinaria, in prossimità degli svincoli autostradali o in aree di sosta connesse a terminali intermodali, porti ed interporti.

Gli importi stanziati sono stati non inferiori al 20% e non superiori al 45% dell'ammontare degli investimenti dichiarati, fino ad un massimo di un milione di euro per ciascun intervento.

Il 10% dell'importo concesso, inoltre, doveva essere destinato alla realizzazione del sistema informatico e telematico dell'area di parcheggio.

Per destinare questi contributi, il Comitato ha dato il via, dal 2001 al 2012, a cinque bandi (di cui l'ultimo sospeso) in cui ha tenuto chiaramente conto di precisi criteri di ammissibilità.

L'accesso ai bandi era previsto, come già accennato, per la realizzazione e l'upgrade di aree ad uso esclusivo per l'autotrasporto o comunque fisicamente separate da altre tipologie di utenza, e le proposte dovevano essere strutturate in progetti maturi dal punto di vista progettuale e cantierabili nel breve periodo.

Tra i requisiti era inoltre specificato che i siti dovessero essere recintati ed includere la videosorveglianza, essere dotati di un sistema di illuminazione di sistemi di drenaggio dell'acqua appropriati. I siti finanziabili, poi, dovevano contenere almeno 50 posti per i camion, con il 10% dell'area totale utilizzato per la sosta di veicoli che trasportano merce pericolosa, e ogni spazio doveva avere dimensioni specifiche: almeno 18 metri di lunghezza e 3,8 metri di larghezza.

Il 30% dell'area doveva essere dotato di facilities tali da consentire l'allaccio ai veicoli in regimi di temperatura controllata; i siti dovevano fornire servizi di distribuzione carburanti e servizi di manutenzione per i veicoli (officina riparazioni, lavaggio, impianto pesa, etc) oltre che una gamma di servizi per i conducenti, inclusi mini hotel/foresterie, bagni, docce, lavanderie a gettone, fax, internet, fotocopiatrici e telefono.

Infine, i siti dovevano disporre di un sistema di identificazione elettronica e di un metodo di pagamento sicuro.



Sede dell'Albo degli Autotrasportatori

Sulla base di questi criteri, il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ha stanziato 16,28 milioni di euro per 21 interventi di realizzazione e/o upgrading di aree di parcheggio per veicoli pesanti e un totale di 2.343 stalli sul territorio nazionale.

Ad avere un ruolo importante nell'ambito della realizzazione di aree di sosta per l'autotrasporto è stata anche la Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La Direzione ha infatti bandito un "avviso di presentazione istanze per accesso alle risorse per il completamento della rete nazionale degli Interporti" a fine giugno 2020, mettendo a disposizione 45 milioni di euro.

Il bando è stato finanziato con risorse previste dalla Legge di Bilancio 2018 e prevede uno stanziamento per gli interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti con particolare riferimento al Mezzogiorno.

Nello specifico introduceva 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. E proprio all'interno degli interporti, potevano essere valutati per essere ammessi a contributi anche gli interventi "finalizzati alla sostenibilità ambientale-energetica, dell'intermodalità al fine dell'eliminazione di "colli di bottiglia" e allo sviluppo della retroportualità come, appunto, 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.

Le iniziative del MIT



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ma quali sono ad oggi i progetti in atto nel nostro Paese? Sicuramente l'iniziativa cofinanziata dal programma CEF 2014-2020 e 2021-2027, con i progetti Pass4Core 1 e Pass4Core 2, oltre che il già citato bando sugli interporti pubblicato a luglio 2020.

Il progetto Pass4Core 1 è stato appro-

Il progetto Pass4Core 1



vato a luglio 2020 ed era finalizzato allo sviluppo e all'upgrading, sulla rete TEN-T core autostradale italiana, di una rete di parcheggi sicuri e protetti per l'autotrasporto sulla base degli standard e delle certificazioni previste a livello europeo.

Al progetto, di durata prevista dal 1° aprile 2020 al 30 giugno 2024, è stato destinato un budget di circa 27,5 milioni di euro di cui 5,5 cofinanziati dal programma europeo CEF.

Coordinato da Consorzio ZAI (Interporto Quadrante Europa Verona), il progetto ha visto 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 Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori (attraverso RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti SpA).

Nello specifico, RAM è stata indicata come l'organismo atto a sviluppare un'applicazione o un portale informatico per la gestione complessiva dell'informazione relativa all'offerta di stalli per gli autotrasportatori.

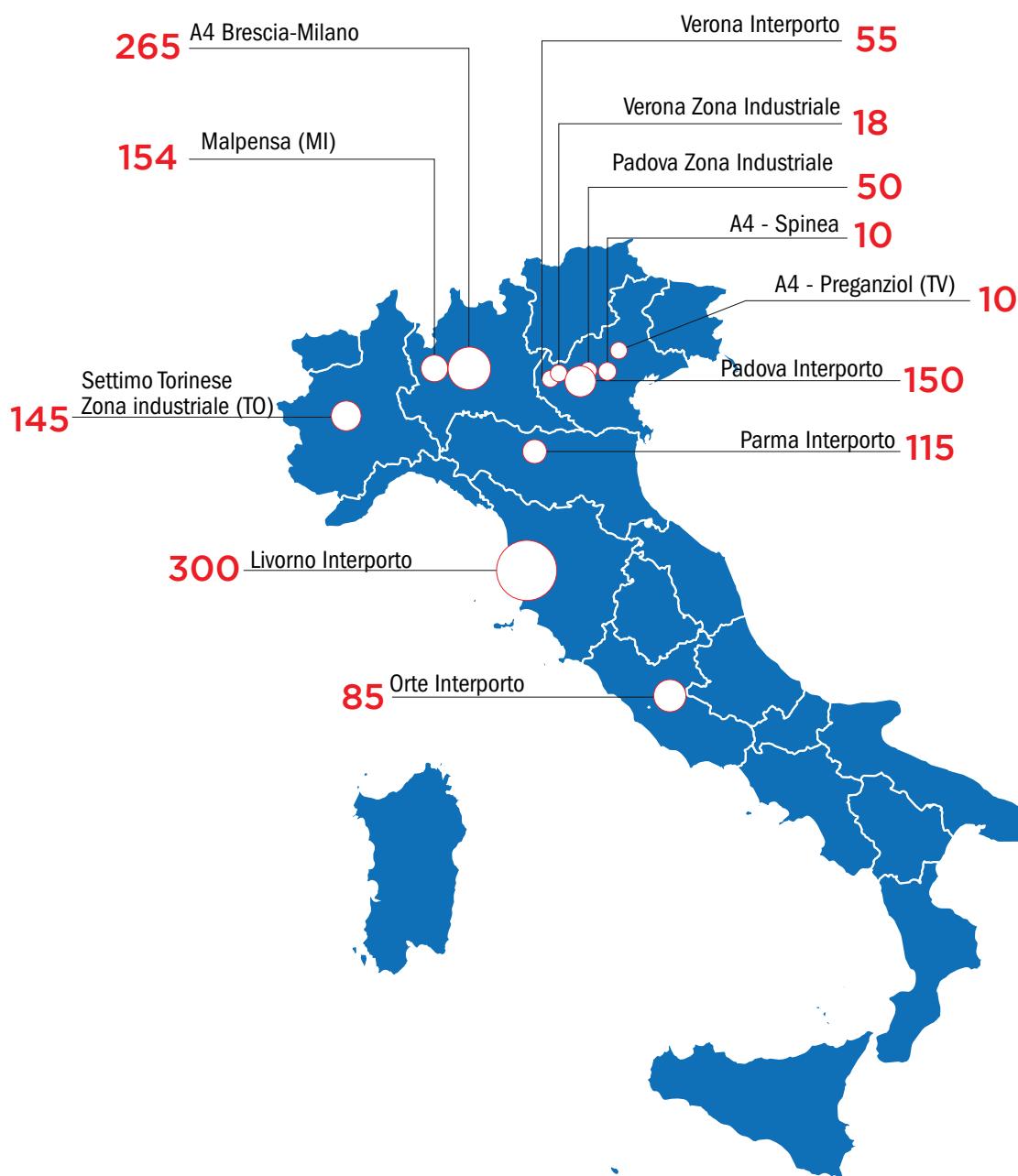
L'applicativo informatico potrà garantire così la localizzazione e l'individuazione dell'area più prossima, la possibilità di effettuare rating da parte degli utenti, informazioni in tempo reale sui parcheggi, sistemi di booking e di pre-payment degli stalli.

Nel complesso Pass4Core-ITA 1 ha previsto la realizzazione o l'upgrading di circa 1.357 parcheggi per mezzi pesanti, riqualificando 300mila metri quadri su 12 aree dedicate a questo scopo:

- Parcheggio A4 Brescia-Milano - 265 stalli;
- Parcheggio Verona Interporto - 55 stalli;
- Parcheggio Padova Interporto - 150 stalli;
- Parcheggio Orte Interporto - 5 stalli;
- Parcheggio Livorno Interporto - 300 stalli;
- Parcheggio Parma Interporto - 115 stalli;
- Parcheggio A4 - Spinea (VE) - 10 stalli;
- Parcheggio A4 - Preganziol (TV) - 10 stalli;
- Parcheggio Padova Zona Industriale - 50 stalli;
- Parcheggio Malpensa (MI) - 154 stalli;
- Parcheggio Verona Zona Industriale - 18 stalli;
- Parcheggio Settimo Torinese Zona industriale (TO) - 145 stalli.

Ad oggi sono conclusi gli interventi di upgrade dell'area dell'A4, della Zona Industriale di Settimo Torinese e dell'Interporto Quadrante Europa Verona mentre sono prossimi alla conclusione i lavori per l'Interporto Guasticce Livorno.

Progetto Pass4Core 1: Le aree interessate e gli stalli previsti



Il progetto Pass4Core 2

Il programma Pass4Core 2 ha avuto invece a disposizione un budget totale di 12,1 milioni di euro, cofinanziato al 50% con risorse CEF. Pass4Core 2, guidato da Autostrada del Brennero SpA, ha tra i suoi partner Interporto Bologna, Consorzio ZAI, Truck Village Colleferro, Interporto Padova, Interporto della Toscana Centrale, Interporto Centro Ingresso di Pordenone e Truck One San Benedetto del Tronto. Ancora una volta, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il Comitato Centrale è associato della proposta, così come altri enti pubblici e privati. Il progetto prevede la realizzazione e l'upgrade di 12 aree di sosta, che coprono 265 nuovi parcheggi da costruire e 782 parcheggi (per un totale di 1.047) da riqualificare entro il 30 giugno 2024, tenendo conto delle caratteristiche di sicurezza, protezione, qualità, servizi e connettività richieste dallo standard EU-Parking.

Per quanto riguarda la localizzazione, il progetto ha interessato queste aree:

- Parcheggio Sadobre (BZ) - 150 stalli;
- Parcheggio Trento Nord (TV) - 133 stalli;
- Parcheggio Rovereto Sud (TN) - 100 stalli;
- Parcheggio Colleferro (RM) - 170 stalli;
- Parcheggio Padova Interporto - 33 stalli;
- Parcheggio Bologna Interporto - 170 stalli;
- Parcheggio Prato Interporto - 145 stalli;
- Parcheggio Pordenone Interporto - 31 stalli;
- Parcheggio San Benedetto del Tronto (AP) - 115 stalli.

Come nell'ambito di 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.

Il bando della DG Trasporto Stradale e Intermodalità

Per quanto riguarda il bando nazionale per il completamento della rete degli interporti indetto dalla DG Trasporto Stradale e per l'Intermodalità del MIT, risultano 9 i progetti che prevedono interventi sulle SSTPA, di cui la maggior parte inerenti ad attività già cofinanziate con fondi europei a valere sulle iniziative Pass4Core (Interporto Quadrante Europa Verona, Interporto Parma, Interporto Padova, Interporto Orte, interporto Toscano Vespucci, Interporto Prato).

Gli interventi in Interporto della Puglia di Bari, Interporto Sud Europa di Marcanise e SITO Torino sono invece interventi autonomi. Questi interventi devono essere terminati entro il 31 dicembre 2023.

Pass4Core 2: i beneficiari e gli stalli previsti



La situazione in Italia: un vuoto da colmare



La situazione in Italia: un vuoto da colmare

Una delle problematiche con cui l'autotrasporto si confronta ormai giornalmente è quella della carenza di autisti. Secondo i dati dell'IRU, l'Unione internazionale dei trasporti su strada, in Europa mancherebbero circa 400mila conducenti ed entro il 2026. Se non verranno prese misure incisive, questa carenza potrebbe triplicare, superando la cifra dei due milioni di posti vacanti. Uno scenario preoccupante, che potrebbe portare a gravi ricadute sulla metà di tutti i movimenti di merci.

Per superare questo gap occorre mettere in atto diverse misure, incentivare la formazione di conducenti professionisti, diffondere una nuova cultura della figura dell'autista, che riscatti l'immagine della professione e anche migliorare le condizioni di lavoro per i conducenti, mediante la predisposizione di aree di parcheggio adeguate in tutto il territorio della Ue.

Sì, perché le aree di sosta sicure e protette, dove gli autisti possano godere di tranquillità e comfort sono effettivamente molto poche.

Lo studio più esaustivo e recente sulla domanda e l'offerta di aree di sosta sicure e protette in Europa è quello condotto dalla DG Move della Commissione nel 2019 "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks".

Lo studio stima che i veicoli pesanti che viaggiano in Europa su tratte a lungo raggio e che richiedono almeno una sosta notturna siano 400mila a notte, dei quali circa 85mila trasportano merci di valore medio-alto. Tenendo anche in considerazione le aree di servizio nella Ue 28 (UK compresa) ricavati da OpenStreetMap, la maggior parte dei quali comunque non sono parcheggi sicuri, l'offerta ammonterebbe a 300mila posti per veicoli pesanti a notte. Pertanto, già senza effettuare qualsiasi considerazione sulla sicurezza, vi è un gap di circa 100mila stalli a notte.

Le aree certificate SSTPA lungo i corridoi TEN-T sono 58, di cui due in Italia, con alcuni Paesi in cui non è prevista neppure un'area certificata e una diffusione disomogenea anche all'interno degli stessi Stati

**Lo studio
della DG Move**

membri. Le aree "non certified", invece, ammontano a circa 550 che, comunque, in alcuni casi potrebbero effettuare degli upgrading e avviare i processi di certificazione.

Le aree certificate offrono circa 6mila-7mila spazi a notte, cioè 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.

Se si considera anche le aree non certificate, l'offerta totale è stimata intorno ai 47mila posti notte a fronte di una domanda quasi doppia.

Lo studio riscontra quindi una carenza di parcheggi per veicoli pesanti di circa il 25% rispetto alla domanda generale stimata.

Passando all'Italia, l'analisi della DG Move stima una domanda aggregata di oltre 37mila 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.

Rispetto a questa analisi del 2019, il "Documento di indirizzo strategico volto allo sviluppo di aree di sosta sicure e protette per veicoli pesanti in Italia", realizzato da RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA per conto del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, ha condotto un'analisi aggiornata: sono state 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.

Tra queste 158 aree, quelle che presentano almeno un dispositivo di sicurezza (ad esempio impianti a circuito chiuso, videosorveglianza, recinzioni) sono 65, di cui 33 aree di sosta e 32 parcheggi.

In media, le aree di sosta dispongono di 36 stalli mentre la disponibilità di stalli nei parcheggi sale a 87. L'offerta complessiva è di circa 7.640 stalli, di cui il 57% localizzato in aree di sosta e il 43% in parcheggi.

La media di stalli per regione è pari a 449, ma l'offerta è piuttosto eterogenea, con il 59% (4.534 stalli) concentrato nelle regioni settentrionali e il 41% (3.106 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).

A questi numeri si devono aggiungere le 28 localizzazioni già previste e in corso di sviluppo (vedi capitolo 3) per un totale di 2.568 stalli, e i 199 stalli certificati di Interporto Gorizia per un totale di 2.767 stalli.

La domanda di stalli divisa per regioni

Regione	Domanda	Offerta	Mismatch
Abruzzo	38	170	0
Basilicata	2.609	80	2.529
Calabria	3.281	20	3.261
Campania	4.671	310	4.361
Emilia-Romagna	3.619	998	2.621
Friuli Venezia G	892	615	277
Lazio	5.078	982	4.096
Liguria	1.097	180	917
Lombardia	2.562	870	1.692
Marche	1.905	367	1.538
Molise	29	0	29
Piemonte	1.692	470	1.222
Puglia	436	785	0
Sardegna	0	0	0
Sicilia	0	332	0
Toscana	4.307	170	4.137
Trentino-Alto Adige	1.725	825	900
Umbria	1.679	60	1.619
Valle d'Aosta	34	0	34
Veneto	1.138	406	732
Totale nazionale	36.792	7.640	29.152





La domanda al 2030

Numeri che però non sono sufficienti. La domanda è infatti molto più elevata. Sempre secondo lo studio condotto da RAM, al momento attuale servirebbero circa 37mila stalli, un numero in linea con quanto stimato dalla DG Move.

Tuttavia, tenendo in considerazione le proiezioni di domanda al 2030, lo studio ipotizza un ulteriore incremento, fino ad un massimo di circa 40.000 stalli di sosta richiesti al 2030.

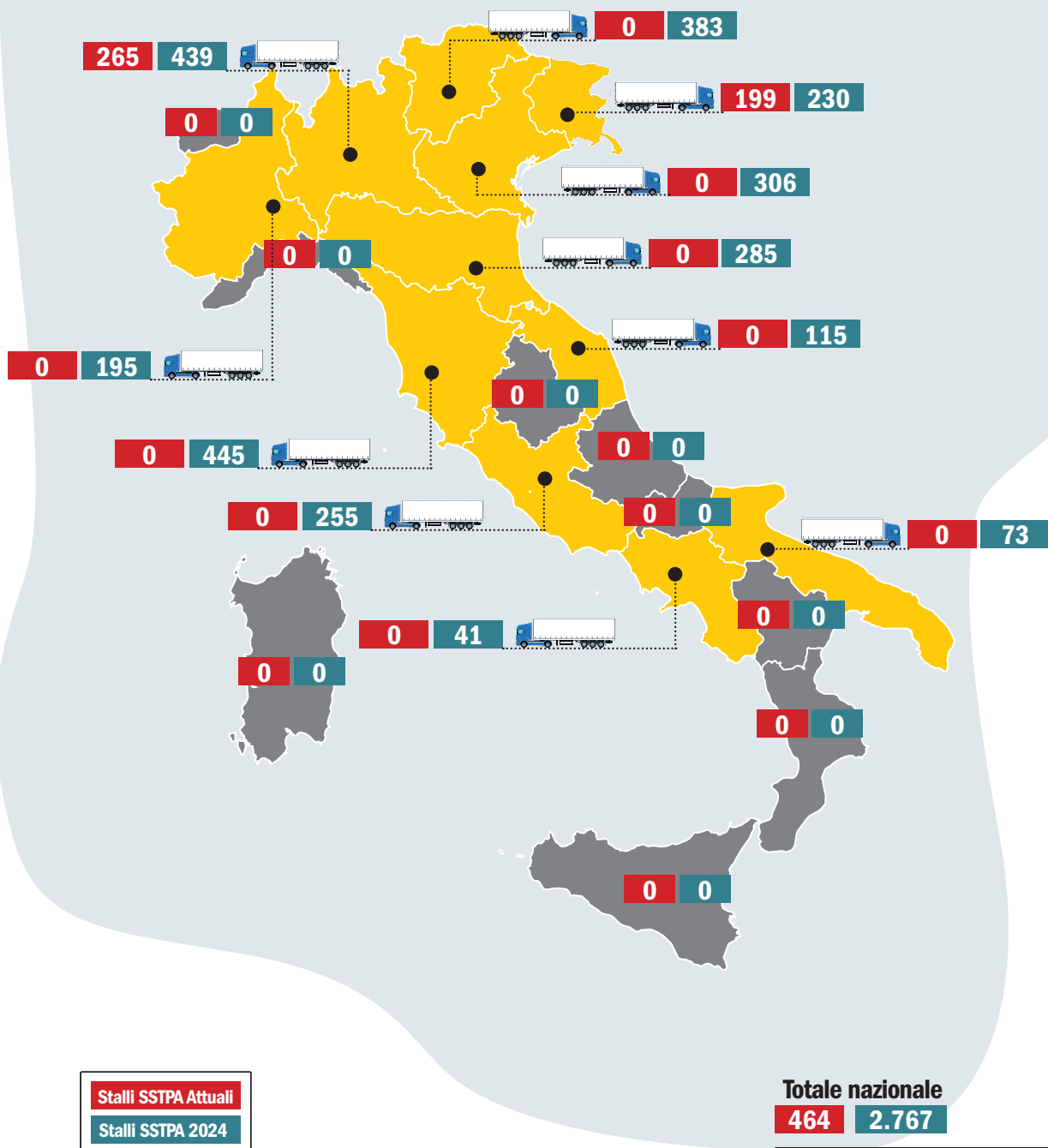
Passando invece ad analizzare le aree certificate SSTPA, gli stalli attuali risultano 464 e sono presenti solo in due Regioni: Lombardia (265) e Friuli Venezia Giulia (199). Il prossimo anno, grazie agli interventi già previsti, l'offerta di stalli salirà a 2.767, grazie ai 41 che saranno disponibili in Campania, 285 in Emilia Romagna, 31 aggiuntivi in Friuli Venezia Giulia, 255 nel Lazio, 174 aggiuntivi in Lombardia, 195 in Piemonte, 73 in Puglia, 445 in Toscana, 383 in Trentino Alto Adige e 306 in Veneto.

Dai dati emerge quindi un deficit ancora notevole e una forte disomogeneità territoriale, considerato che diverse Regioni risultano completamente prive di aree SSTPA in programma.

Di conseguenza occorre almeno raddoppiare la programmazione attuale prevedendo la realizzazione o upgrade di altri 2.900 stalli. In merito alla distribuzione territoriale "sarebbe opportuno prevedere innanzitutto interventi in Regioni dove si stima una domanda non trascurabile ma completamente prive di aree SSTPA", con interventi a una distanza media di circa 150 km tra due aree.

Per quanto riguarda Sicilia e Sardegna, sebbene sia evidenziata l'utilità di prevedere aree SSTPA in corrispondenza dei porti di imbarco/sbarco dei servizi Ro-Ro, lo studio ritiene che un ulteriore possibile sviluppo e potenziamento dei servizi di tipo Ro-Ro dai porti campani, toscani e liguri, verso la Sicilia potrebbe in futuro rendere in parte superflua questa domanda di sosta su strada.

Stalli SSTPA attuali e al 2024



I nuovi stalli da realizzare in SSTPA

In conclusione, lo studio specifica che, in assenza di shift modale verso la modalità marittima indotto da potenziamenti dei servizi Ro-Ro o ulteriori politiche di incentivazione, andrebbero previsti al 2027:

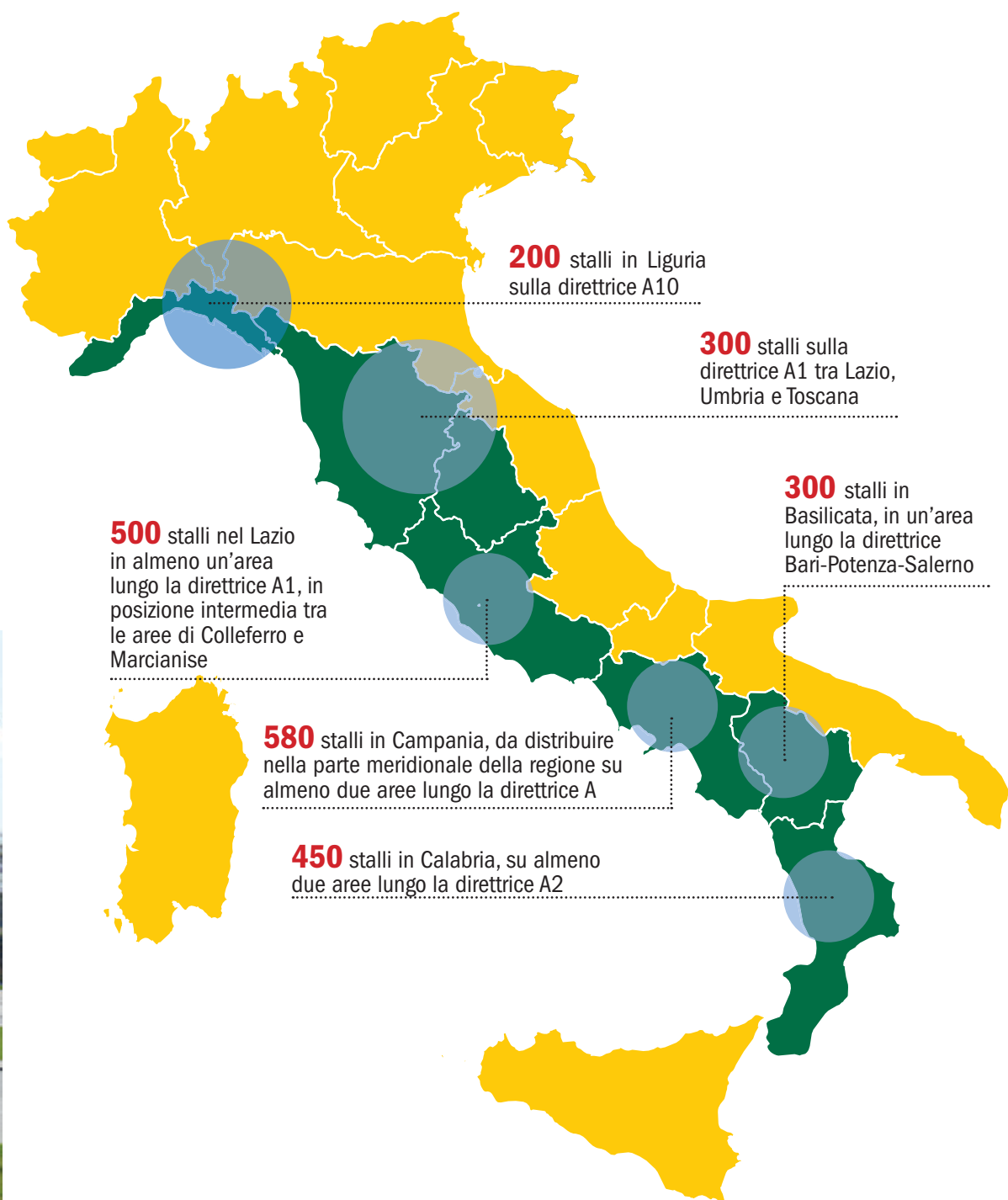
- 450 stalli in Calabria, da distribuire su almeno due aree lungo la direttrice A2;
- 580 stalli in Campania, da distribuire nella parte meridionale della regione su almeno due aree lungo la direttrice A2;
- 500 stalli nel Lazio in almeno un'area lungo la direttrice A1, in posizione intermedia tra le aree di Colleferro e Marcianise;
- 300 stalli in Basilicata, in un'area lungo la direttrice Bari-Potenza-Salerno;
- 300 stalli sulla direttrice A1 tra Lazio, Umbria e Toscana;
- 200 stalli in Liguria sulla direttrice A10.

Lo studio auspica inoltre altri potenziamenti in aree dove la domanda si presenta comunque elevata e l'offerta ancora carente, in particolare lungo la direttrice Adriatica A14 tra Marche ed Emilia-Romagna.

Il Documento realizzato da RAM evidenzia dunque un deficit di offerta di SSTPA sul territorio nazionale. Un deficit che deve assolutamente essere colmato ma che presenta dei costi di realizzazione molto elevati. Per questo il Comitato Centrale intende intervenire con un sostegno pubblico, un contributo per la realizzazione di infrastrutture certificate in linea con gli standard europei. Il tutto con l'obiettivo di rendere il trasporto stradale merci ancora più competitivo, sostenibile, attrattivo e sicuro.



I nuovi stalli da realizzare in SSTPA





Il Documento di indirizzo strategico, composto da ben 138 pagine, individua quindi anche otto obiettivi che potranno essere perseguiti tramite la realizzazione di aree di sosta sicure e protette:

- 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;
- decarbonizzazione del trasporto stradale merci.

Questi obiettivi potranno essere realizzati attraverso la messa in campo di 4 macro-strategie:

- definire una governance cooperativa ed emanare un bando nazionale per lo sviluppo delle SSTPA finanziato dalle risorse del Comitato Centrale dell'Albo;
- ridurre il gap tra offerta e domanda di SSTPA in Italia attraverso la realizzazione di nuove aree o l'upgrade di quelle esistenti;

- sviluppare una piattaforma informatica, già in corso di start-up nell'ambito dei progetti Pass4Core, in grado di fornire all'utente la localizzazione e l'individuazione dell'area più prossima, informazioni in tempo reale sui parcheggi o sistemi di booking e di pre-payment degli stalli;
- sviluppare la rete di ricarica elettrica per i veicoli pesanti ed efficientamento energetico delle SSTPA.

Per ciascuna strategia vengono poi esplicitate le azioni corrispondenti, le modalità attuative e i risultati attesi. Ad esempio viene sottolineato che, anche con l'obiettivo di allineare il 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 documento prevede anche un processo di monitoraggio e di valutazione in modo da cogliere in tempo l'eventuale scostamento dai target prefissati e l'eventuale rimodulazione dei fabbisogni o delle strategie ma anche la verifica finale del raggiungimento degli obiettivi.

Il prossimo step sarà quindi l'emanazione di un bando, il cui compito è stato affidato a Sogesid, società in house del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui il comitato Centrale dell'Albo ha già firmato una convenzione – che ha già realizzato un'ipotesi di bando (vedi capitolo 6) che sarà poi affinato nei prossimi mesi.

Obiettivi e strategie

Le aree certificate in Italia e in Europa



Le aree certificate in Italia e in Europa

Le Safe and Secure Truck Parking Areas, lo abbiamo detto più volte, sono fondamentali per l'attività quotidiana di tutti gli autisti che ogni giorno trasportano merci per miliardi di euro. Il trasporto merci su gomma è un settore in salute, ma come tutti gli altri deve tenere alta la capacità di migliorarsi.

Le SSTPA sono di primaria importanza perché migliorano il livello della sicurezza e del comfort, per l'autista, per il mezzo e per il carico (il furto delle merci causa non solo perdite economiche ma anche danni di immagine). Di riflesso rendono più dignitoso il lavoro. Dunque, le SSTPA che si basano sulle direttive che rispettano gli standard di sicurezza e di servizio imposti dall'Ue sono ritenute fondamentali per contribuire in modo significativo alla modernizzazione del settore in Europa e alla sicurezza e al benessere degli operatori. Mentre il nostro Paese si attiva per distribuire su tutto il territorio nazionale aree di sosta sicure, ci sono già delle SSTPA certificate, che rispettano i criteri indicati dalla Commissione europea con il Regolamento varato nell'aprile del 2022. Vediamo quindi le loro caratteristiche e quelle di altre aree di sosta nel resto d'Europa.

Truck Park Brescia Est è il più grande autoparco d'Europa, ma anche uno dei più sicuri, infatti ha ottenuto il certificato "Safe and Secure Truck Parking Areas – SSTPA" di livello Gold, a conferma sia dell'alto standard dei servizi erogati, sia della sicurezza garantita agli autotrasportatori, ai loro beni e ai loro mezzi.

Truck Park Brescia Est offre agli autisti un luogo confortevole per praticare una sosta durante i lunghi viaggi e un parcheggio per il proprio mezzo in totale sicurezza, grazie a un'area protetta accessibile tutto l'anno. La struttura, aperta 24 ore su 24, è collocata in una

**Truck Park
Brescia Est
(Gold)**





posizione strategica per tutti gli autotrasportatori che attraversano il Nord Italia lungo l'autostrada A4: è infatti raggiungibile dall'uscita del casello autostradale Brescia est dell'Autostrada A4 Brescia-Padova e si trova a pochi chilometri dagli aeroporti di Montichiari, Verona, Bergamo e dall'interconnessione con l'A22 Autostrada del Brennero.

Truck Park Brescia Est nasce nel 2009 grazie ad Autostrada Brescia

Verona Vicenza Padova: ha un'area di 173mila mq con perimetro recintato, un sistema di videovigilanza che controlla le targhe in entrata e uscita e telecamere a circuito chiuso collegate con il servizio di vigilanza interno. Gli ampi spazi garantiscono la massima mano-



vrabilità dei mezzi in movimento, mentre il “benvenuto” presso Truck Park Brescia Est prevede la prima ora di sosta gratuita per tutti i viaggiatori, con il pranzo nel ristorante interno che dà diritto a un'altra ora senza pagare.

Tra i principali servizi offerti ricordiamo: parcheggio, distributore carburante, gommista, servizio di pesa, ricarica mezzi elettrici, shop spare parts truck, concessionaria, officine e revisioni, lavaggio truck. Gli autisti possono anche usufruire di docce e bagni, una sala riunioni, Amazon Locker, lavanderia a gettoni, sala slot, Atm Servizio Bancomat, drivers lounge, infopoint accoglienza, bar, hotel 3 Stelle “Santa Giulia” e un ristorante pizzeria.

L'Interporto di Gorizia ospita un totale di 550 stalli destinati esclusivamente alla sosta dei camion ed è collocato sull'autostrada A34 Villesse-Gorizia, tratto autostradale sul quale si registra un altissimo traffico di camion. SDAG ha ottenuto già nel 2019 la certificazione europea tramite Dekra con il supporto di Esporg (European secure parking organisation), ma non ha mai smesso di investire per implementare i servizi e per guadagnare la certificazione di livello Silver, ottenuta anche grazie a nuovi servizi igienici e docce per gli autotrasportatori e un nuovo sistema intelligente di videosorveglianza e controllo accessi. Il nuovo sistema consente di prenotare attraverso app gli stalli per il parcheggio dei camion e i pagamenti possono essere effettuati anche online.

L'interporto di Gorizia è una piattaforma logistica intermodale che si estende su un'area di 600mila mq e offre una vasta gamma di servizi al commercio internazionale e al trasporto su strada e su rotaia, da e per i Paesi del Centro/Est Europa. L'ubicazione dell'Interporto è strategica per gli scambi Mitteleuropei, grazie all'accesso ai corridoi TEN-T: la struttura si trova sul confine tra l'Italia e la Slovenia, nel punto di connessione tra l'autostrada italiana A34, che si dirama dall'autostrada A4 (parte della strada europea E70) presso lo svincolo di Villesse in direzione Gorizia, e l'autostrada slovena H4 che collega l'A1 con Ljubljana. Il complesso si colloca dunque in un punto d'incontro di diverse direttrici

SDAG
Interporto
di Gorizia
(Silver)





in prossimità del sistema portuale dell'Alto Adriatico e dell'Aeroporto di Trieste.

Le aree di parcheggio sono attualmente suddivise in Interporto Gorizia – Secure Truck Parking (ideale per soste brevi) e Stazione Confinaria – Secure Truck Parking (scelta da chi ha necessita di soste notturne su più giorni). Tra le due cambiano le tariffe: nella Stazione Confinaria il costo fisso è di 10,00 euro (servizi igienici e docce incluse), mentre nell'Interporto Gorizia il costo è di 1,50 euro la prima ora e di 3 euro la seconda. Poi il prezzo sale man mano fino ad un massimo di 14,00 euro l'ora + 7 euro al giorno a partire dalla 72° ora in poi.

Tutte le aree sono video sorvegliate 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 e sono disponibili diversi servizi dedicati al comfort e alla sicurezza della sosta degli autotrasportatori.

Sotto la voce "comfort" si possono racchiudere i seguenti servizi: bagni e docce; Wi-Fi libero; distributori automatici; gazebo e ripari dalla pioggia; aree verdi per picnic; moderne sala relax; minimarket; snack bar/fast food; officina per mezzi pesanti; infopoint.

Per quanto riguarda la sicurezza, non mancano: aree di parcheggio sicure e protette; assistenza in casi di emergenza; personale presente 24 ore al giorno, 7 giorni su 7; videosorveglianza; recinzioni; segnaletica/indicazioni stradali; zona pedonale; equipaggiamento in caso di neve.

Interporto Quadrante Europa (Bronzo)

Ubicato all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud), Serenissima (direttrice ovest-est) e delle corrispondenti linee ferroviarie, l'Interporto Quadrante Europa si estende su una superficie di 2.500.000 mq, con espansione prevista fino a 4.200.000 mq. Ideato e gestito dal Consorzio ZAI, è collegato direttamente con l'aeroporto di Verona-Villafranca ed è il primo in Italia per volumi di traffico combinato, oltre ad essere riconosciuto anche tra i primi interporti a livello europeo. Rappresenta un punto di incontro ideale per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale; in particolare qui transitano le merci internazionali provenienti o diretti al centro-nord Europa attraverso il Brennero, i traffici da e per la Francia e la Spagna e per i Paesi dell'Est europeo. Ogni anno passano nell'Interporto oltre 8 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e 20 milioni di tonnellate su gomma.

Il Quadrante Europa è un sistema organico ed integrato di servizi logistici affiancati dall'intermodalità (casse mobili, semirimorchi, containers), viene spesso definito come "Parco di Attività Logistiche" in cui operano oltre 120 aziende con 13mila addetti (diretti e indiretti). L'Interporto veronese riunisce così 3 principali categorie di operatori: le attività produttive, ossia "i caricatori"; le aziende di spedizione; gli operatori logistici. Anche a Verona i lavori di espansione e miglioramento dei servizi resi non si arrestano mai: il primo marzo 2023 nell'interporto Quadrante Europa di Verona, è stata inaugurata la SSTPA, che sorge in un'area che occupa circa 5.500 metri quadrati, con possibilità di parcheggiare 42 autoarticolati. La sicurezza è garantita da illuminazione a led, videosorveglianza attiva 24 ore su 24, recinzioni e barriere antintrusione. Queste e altre caratteristiche hanno conferito alla nuova struttura la certificazione europea di livello Bronzo.



È inoltre possibile sapere in tempo reale quale sia l'occupazione degli stalli e prenotare online. La realizzazione della struttura ha richiesto un investimento di 1 milione e 100 mila euro, che sono stati in parte finanziati dal progetto europeo Pass4Core 1 e in parte dal bando nazionale per il completamento della rete degli interporti indetto dalla DG Trasporto Stradale e per l'Intermodalità del MIT (vedi anche capitolo 3). Non è tutto, perché Consorzio ZAI prevede, tramite nuovi finanziamenti, di arrivare a realizzare 1.357 stalli per mezzi pesanti, distribuiti su 13 aree sicure, frutto di una riqualificazione di oltre 300.000 metri quadri.

Le migliori SSTPA in Europa

È possibile scoprire quali sono le migliori SSTPA sparse sul restante territorio europeo seguendo i livelli di certificazione raggiunta. In realtà, mossi da cronaca recente, segnaliamo due SSTPA, vincitrici del premio "Parcheggio europeo per camion 2023". Si tratta dell'area Mowiz Parking Astigarraga e dell'area OnTurtle La Jonquera, appartenenti rispettivamente alla categoria parcheggi grandi (oltre 50 posti) e piccoli parcheggi (fino a 50 posti). Il riconoscimento è stato votato dalla giuria internazionale di Esporg, composta da alti rappresentanti del trasporto su strada e da istituzioni e organismi governativi e non governativi. In particolare, la giuria ha tenuto conto dell'alta qualità dei servizi offerti ai camionisti e della facilità di prenotazione dei posti e ha concentrato la sua attenzione verso quattro aree di giudizio: comfort e salute, mobilità e connettività, compatibilità ambientale, servizio qualità e soddisfazione del cliente.

Mowiz Truck Astigarraga (Gold)

Mowiz Truck Astigarraga è un parcheggio per camion sicuro e protetto situato nella città di Astigarraga, in Spagna. Si trova in una posizione privilegiata, poiché è stato costruito in una delle zone con il più alto traffico di vettori in Spagna, nel corridoio atlantico TEN-T. L'area, che ha ricevuto la certificazione Gold, dispone di 341 posti camion, 30 dei quali riservati alle merci pericolose (14 per le merci infiammabili e 16 per quelle non infiammabili), mentre 16 spazi specifici sono stati dedicati ai camion refrigerati, con prese per il collegamento alla corrente elettrica. Altri 20 sono senza alcun allacciamento elettrico, dove





poter sostare in attesa che si liberi il posto con il collegamento. Questa struttura ha ottenuto un punteggio alto anche per l'elevata attenzione rivolta al benessere dei conducenti, poiché l'obiettivo della Mowiz Truck Astigarraga è quello di rendere l'area di parcheggio per camion una casa lontano da casa. Di seguito elenchiamo solo alcuni dei punti caratteristici.

Comfort e salute:

- Il cibo è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, presso o vicino al sito.
- Mowiz Truck Astigarraga ha anche il proprio ristorante, aperto 365 giorni all'anno, dalle 5:00 alle 23:00. Tutto il cibo è fatto in casa e preparato al momento dal team di cucina nel parcheggio dei camion. È disponibile un'ampia varietà di piatti per tutti i gusti e le diete, incluse opzioni vegetariane e menu ideati per chi presenta problemi di salute, allergie o intolleranze.
- Un supermercato si trova al piano terra della struttura ed è aperto dalle 7:00 alle 23:00.
- Sono disponibili strutture per il fitness e il tempo libero: grazie alla collaborazione con TruckersLife, c'è una palestra all'aperto disponibile esclusivamente per i clienti, alla quale si può accedere 24 ore su 24, 7 giorni su 7.
- Oltre 130 mq sono stati riservati a un'area relax per gli autisti.
- Servizi di lavanderia.
- Disponibilità di assistenza sanitaria e farmaceutica: i prodotti farmaceutici di base sono disponibili al supermercato, mentre diverse farmacie si trovano nella zona.
- Vicinanza all'Hospital Universitario Donostia, uno degli ospedali di



riferimento a San Sebastian. Inoltre, gran parte del personale ha ricevuto una formazione di primo soccorso. In caso di emergenza, nella struttura si trova una postazione di pronto soccorso.

Mobilità e connettività:

Gli autisti hanno diverse opzioni nelle vicinanze per dormire o riposare fuori dalla cabina del camion, inoltre l'intera area destinata ai parcheggi, al ristorante, al bar e alla sosta lunga offre accesso illimitato al Wi-Fi gratuito ad alta velocità.

Ambiente e servizi

- In loco si può effettuare rifornimento di carburante e la ricarica dei mezzi con motore elettrico. 16 unità elettriche sono disponibili per gli autisti da collegare ai camion refrigerati; quattro di queste sono predisposte per camion ultra refrigerati.
- Presso l'area di parcheggio è disponibile un autolavaggio in cui l'acqua viene riciclata per oltre 80% del processo attraverso uno speciale impianto progettato con varie vasche di riciclo e sistemi di filtraggio.
- L'edificio principale è dotato di pannelli fotovoltaici da 12kW installati sul tetto. L'edificio ha una classe energetica di categoria A.
- L'area parcheggio mette a disposizione dei clienti contenitori specifici per facilitare la raccolta differenziata.
- Quest'anno verrà installato un sistema di compostaggio per i rifiuti organici del ristorante, che verranno poi utilizzati per fertilizzare il terreno e gli alberi che circondano il parcheggio.

Sicurezza e servizi aggiuntivi:

- Questa SSTPA garantisce sorveglianza 24 ore su 24, personale specializzato di sorveglianza, telecamere a circuito chiuso, perimetro recintato, buona illuminazione, contatto diretto con le forze di sicurezza dello Stato.
- Dopo aver prenotato un parcheggio, i clienti possono utilizzare l'opzione di apertura senza chiave utilizzando l'app per aprire l'ingresso del tornello pedonale esterno o le porte di accesso alle aree riservate al conducente.
- Sono disponibili biglietti pedonali QR per i clienti che escono a piedi dal parcheggio: l'area protetta richiede un pass per entrare e uscire. Per facilitare questo processo è presente un lettore del QR ticket emesso.
- Pezzi di ricambio e articoli per la manutenzione: i prodotti di base sono disponibili al supermercato, così come gli accessori per i conducenti. Per una maggiore varietà di scelta e per



componenti specifici, nei pressi dell'area di parcheggio si trova un negozio specializzato.

- Nelle vicinanze si trovano diverse officine ufficiali per la riparazione di truck e gommisti specializzati in truck. Mowiz Truck Astigarraga ha un accordo con queste attività, in modo che i clienti possano effettuare riparazioni in modo facile e rapido.
- Bilancia per controllare che i clienti entrino ed escano con lo stesso peso. Essendo il parcheggio così vicino ad un posto di controllo di frontiera, è conveniente partire con la certezza di non aver superato il peso massimo consentito.
- L'area parcheggio è dotata di un completo impianto antincendio, con idranti distribuiti in tutta la struttura oltre a vari mezzi antincendio.

OnTurtle La Jonquera si è aggiudicato l'Esporg Excellence in Truck Parking Award 2023, partecipando nella categoria delle aree di parcheggio di piccole dimensioni (meno di 50 posti). Anche in questo caso la giuria internazionale ha valutato la struttura secondo quattro criteri: comfort e salute, mobilità e connettività, compatibilità ambientale, servizio qualità e soddisfazione del cliente. OnTurtle La Jonquera è una stazione di rifornimento e un parcheggio custodito situato nella città di La Jonquera, in Spagna, vicino all'autostrada AP7, uscita 2. È stata certificata con un livello Gold e dispone di un'area di parcheggio che offre 50 posti: di seguito elenchiamo solo alcuni dei punti caratteristici che hanno permesso alla Mowiz Truck Astigarraga di ottenere la certificazione di livello Gold. Comfort e salute

- Il cibo è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7 presso o vicino al sito.
- Il ristorante OnTurtle La Jonquera è aperto tutti i giorni della settimana dalle 6:00 alle 23:30. È disponibile un'ampia varietà di piatti per tutti i gusti e le diete, incluse opzioni vegetariane e menu ideati per chi presenta problemi di salute, allergie o intolleranze.
- Il parcheggio offre prezzi speciali (sconto 10%) ai possessori della carta Transcard, ovvero la carta fedeltà OnTurtle.
- I conducenti possono acquistare alimenti e bevande presso il supermercato, aperto tutti i giorni dalle 8:00 alle 20:00, ma possono comprare generi alimentari anche dai distributori automatici.
- I servizi di lavanderia sono disponibili presso o vicino al sito.
- A 1,4 chilometri di distanza dalla struttura è presente una farmacia.
- Il personale che lavora nella struttura parla diverse lingue (spagnolo, inglese, francese, polacco, ceco ecc.) e tutti i servizi sono illustrati nelle diverse lingue.

**OnTurtle
La Jonquera
(Gold)**





Mobilità e connettività:

- Sono disponibili posti letto in loco o nelle immediate vicinanze: l'Hotel Tramuntana (tre stelle) si trova vicino la stazione.
- Ci sono due stazioni di rifornimento, con 8 linee per i truck.
- Per tutti i clienti è disponibile una connessione Wi-Fi affidabile e stabile.
- L'intero parcheggio e il ristorante hanno accesso illimitato al Wi-Fi gratuito ad alta velocità.
- I conducenti possono effettuare la prenotazione dei parcheggi tramite la piattaforma SNAP.

Ambiente

- OnTurtle La Jonquera sta attualmente realizzando un hub di ricarica ultra veloce per auto e camion (400 Kw).
- L'approvvigionamento energetico alternativo è disponibile in loco.
- La stazione è interamente coperta da pannelli fotovoltaici. L'impianto è stato eseguito nel 2019 con 18Kw di potenza. Nel 2023 il sito ha aumentato la potenza di ulteriori 50Kw.
- Nel 2022 il sito ha ridotto la CO₂ di 7.990 Kg.

Qualità del servizio e soddisfazione del cliente

- Tutta la comunicazione e l'informazione è scritta in varie lingue: spagnolo, francese, inglese, polacco, ceco, ecc. Il personale è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, per rispondere alle richieste degli autisti in diverse lingue.
- OnTurtle La Jonquera ha personale di sicurezza notturno e più di 14 telecamere di sorveglianza che coprono l'area di parcheggio.
- Il sito offre docce gratuite, bagni, un supermercato, un negozio e servizi di lavanderia.

Sicurezza e servizi aggiuntivi:

- Disponibilità di tachigrafi.

- A La Jonquera si trovano officine e gommisti specializzati nel lavoro sui truck.
- Una stazione dei vigili del fuoco si trova a 300 metri.
- Una stazione di Polizia si trova a 300 metri.
- Ci sono 43 telecamere di sorveglianza nella zona.
- Un autolavaggio si trova a 1,5 km.

In Europa, una delle ultime SSTPA certificate “a pieni voti”, si trova in Francia. Infatti, alla fine del mese di settembre 2023, TWV Park a Labourse, in Francia, ha certificato la propria area di parcheggio sicura con il conseguimento del livello Gold. L’area di parcheggio sicura si chiama TWV Secure Truck Parking ed è di proprietà del gruppo TWV. Il parcheggio sicuro per camion si trova ai margini dell’autostrada A26, nel comune di Labourse, nei pressi dell’uscita 6.1 Noeux Les Mines e si trova a 60 minuti di auto da Calais e a 2 ore di auto da Parigi.

Dal punto di vista della sicurezza, in questa SSTPA francese sono state adottate le seguenti misure:

- Videosorveglianza 24 ore su 24, 7 giorni su 7.
- Area completamente recintata.
- Barriere anti-attraversamento.
- Responsabile della sicurezza presente in loco 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Il parcheggio custodito TWV Secure Truck Parking offre ai clienti i seguenti servizi:

- Furgone alimentare con hamburger, patatine fritte, panini e barbecue.
- Ristorante e bar.
- Servizi igienici con docce.
- Servizio lavanderia.
- Wi-Fi gratis.
- Biciclette gratuite.
- Spazio riservato alla pratica sportiva.
- Eventi regolari di intrattenimento di diversa natura artistica.
- Piccolo supermercato.
- Stazione di lavaggio per camion.
- HUB logistico per cross docking, stoccaggio (sotto CCTV).
- Servizio di prenotazione online degli spazi.

**TWV Secure
Truck Parking
(Gold)**



6

Un bando per finanziare nuove aree sicure



Un bando per finanziare nuove aree sicure

Poter parcheggiare il proprio camion in un'area di sosta sicura e dotata di ogni comfort, come abbiamo visto nel capitolo precedente, cambia radicalmente la qualità della vita e del lavoro.

Significa sentirsi protetti, migliorare le proprie condizioni di lavoro, avere a portata di mano tutti i servizi di cui si ha bisogno, dal ristorante ai beni di prima necessità, alla lavanderia.

Per questo il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, dopo avere affidato a RAM il compito di redigere il Documento di indirizzo strategico sulle aree di sosta sicure e protette per veicoli pesanti in Italia (del quale abbiamo ampiamente parlato), ha anche affidato a Sogesid – con una convenzione siglata a luglio 2022 – il compito di individuare le procedure e i requisiti tecnici economici necessari per la realizzazione di un bando nazionale finalizzato a finanziarle.

La società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha quindi predisposto un documento nel quale vengono definite le procedure, i criteri e lo schema di documentazione per selezionare le proposte progettuali, nonché i fabbisogni finanziari.

A seguito dello studio realizzato da RAM, che ha evidenziato una domanda molto forte – in particolare 450 stalli in Calabria, 580 in Campania, 500 nel Lazio, 300 in Basilicata, 300 tra Lazio, Umbria e Toscana e almeno 200 in Liguria – Sogesid ha individuato la tipologia di bando che dovrebbe essere espletato; il budget iniziale di copertura; la ripartizione di fondi per linea di finanziamento; i livelli di copertura per ciascuna delle linee di finanziamento e il numero minimo di interventi e/o stalli che potrebbero essere finanziati. Vediamoli nel dettaglio.



Tipo di bando

Per quanto riguarda il bando, Sogesid propende per la realizzazione di un bando a graduatoria, ovvero un bando in cui la valutazione delle domande verrà effettuata mediante quotazione comparata, sulla base di parametri oggettivi predeterminati, rispetto ad un bando a sportello, in cui è previsto l'accoglimento delle domande secondo l'ordine cronologico di presentazione.

Nel bando dovranno quindi essere definiti i contenuti, i termini iniziali e finali per la presentazione delle domande e, ove possibile, le risorse disponibili. L'istruttoria viene condotta da una Commissione giudicatrice appositamente istituita per valutare le domande ed assegnare i punteggi e le premialità. Viene poi stilata una graduatoria di merito per l'individuazione dei soggetti aggiudicatari del contributo.

Finanziamenti

Per quanto riguarda i finanziamenti, la scelta dovrebbe essere quella di ripartire le linee di finanziamento in base all'ubicazione geografica dei progetti presentati lungo due direttrici, incentivando per ciascuna direttrice individuata sia la realizzazione di nuove aree di sosta che l'upgrade di aree esistenti e valorizzando sempre la realizzazione di interventi green (efficientamento energetico, autoproduzione da fonti rinnovabili, digitalizzazione per l'accesso ai servizi).

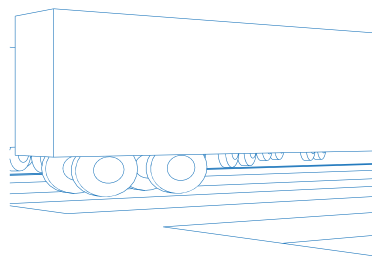
L'idea sarebbe quindi quella di creare una doppia linea, con una quota di fondi più importante in quelle aree in cui, sulla base del documento di RAM, è stata evidenziata una maggiore richiesta (Linea MED) e una percentuale inferiore per progetti ubicati nella restante parte del territorio nazionale (Linea CORE).

Per poter essere ammessi alla Linea MED i progetti presentati dovranno quindi essere ubicati in una delle seguenti aree:

- in Calabria lungo la direttrice A2;
- in Campania da distribuire nella parte meridionale della regione su almeno due aree;
- lungo la direttrice A2;
- nel Lazio in almeno un'area lungo la direttrice A1 in posizione intermedia tra le aree di Colleferro e Marcianise;
- in Basilicata lungo la direttrice Bari-Potenza-Salerno;
- sulla direttrice A1 tra Lazio, Umbria e Toscana;
- lungo la direttrice Adriatica A14 tra Marche ed Emilia-Romagna;
- in Liguria sulla direttrice A10.

I progetti localizzati su altre aree del territorio nazionale potranno partecipare invece alla linea di finanziamento B, Linea CORE.

Nella domanda di partecipazione dovrà essere specificata la linea di finanziamento cui si intende partecipare, se MED o CORE.



Possibili Linee di Finanziamento



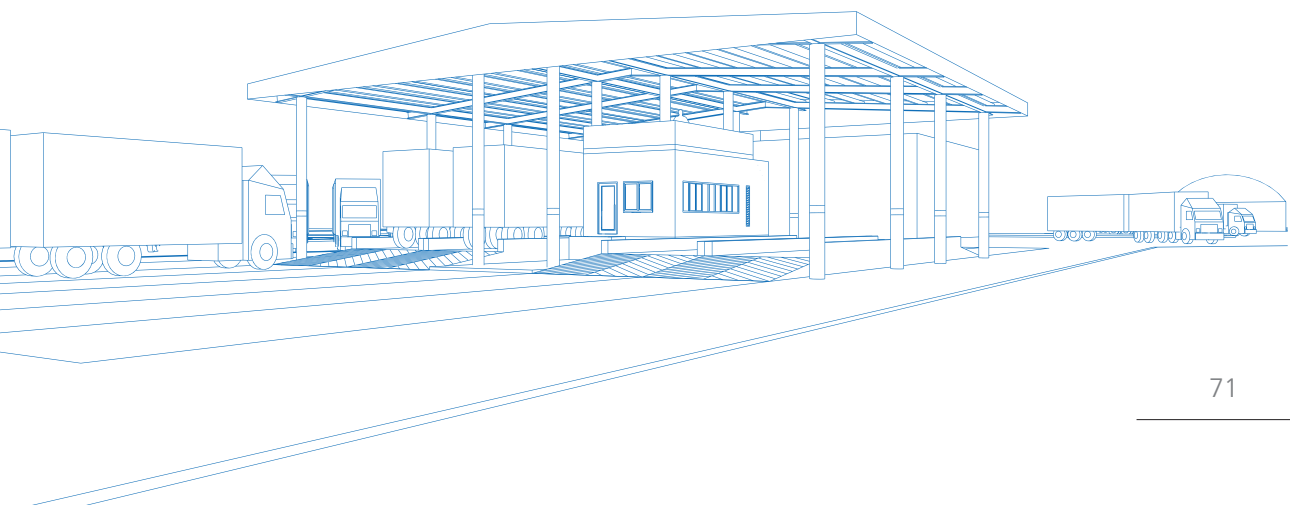
Linea di Finanziamento A «LINEA MED»

Progetti localizzati in:

- Calabria lungo la direttrice A2;
- Campania nella parte meridionale lungo la direttrice A2;
- Lazio lungo la direttrice A1 in posizione intermedia tra le aree di Colleferro e Marcianise;
- Basilicata lungo la direttrice Bari-Potenza-Salerno;
- sulla direttrice A1 tra Lazio, Umbria e Toscana;
- Liguria sulla direttrice A10;
- Lungo la direttrice Adriatica A14 tra Marche ed Emilia-Romagna

Linea di finanziamento B «LINEA CORE»

Progetti localizzati su tutto il territorio nazionale sulla linea TEC-T CORE ed extended CORE e in prossimità delle stesse a esclusione delle aree indicate nella linea «LINEA MED»



Requisiti minimi per l'ammissione

A prescindere dalla loro collocazione geografica, tuttavia, per valutare l'ammissibilità delle proposte progettuali al finanziamento, è necessario prevedere sia i requisiti generali comuni per i progetti che saranno presentati, sia i requisiti minimi tecnico/amministrativi per i progetti di realizzazione di nuove aree ovvero per i progetti di upgrade di aree esistenti.

Per poter essere ammessi, i progetti dovranno quindi rispettare gli standard stabiliti dal Regolamento Delegato Ue 2022/1012 (vedi anche capitolo 2), che individua i servizi obbligatori e i quattro livelli di sicurezza delle aree di parcheggio: bronzo, argento, oro e platino.

Oltre ai requisiti minimi (livello bronzo), per l'ammissibilità saranno valutati i seguenti aspetti:

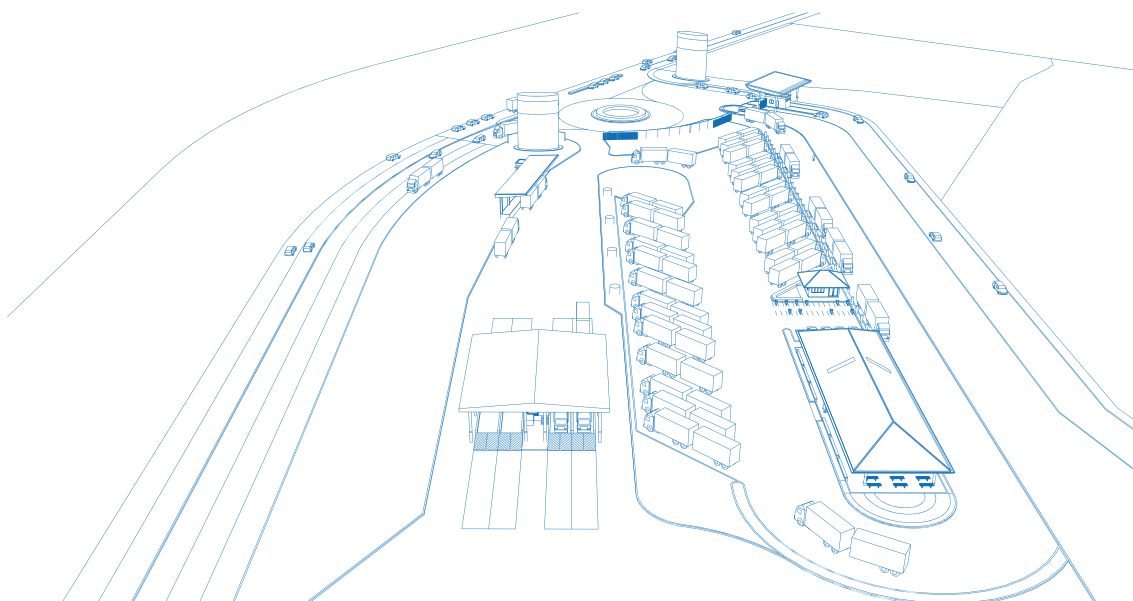
- la maturità progettuale e il possesso delle autorizzazioni/certificazioni necessarie all'avvio o all'esecuzione dei lavori;
- il progetto dell'area: il perimetro, la dimensione e gli accessi di entrata e di uscita dovranno essere conformi quanto meno al livello base (indicato come "Bronzo") della classificazione Esporg, sia per le aree di nuova costruzione che per le aree per le quali si prevede un miglioramento;
- la predisposizione dei sistemi informatici per l'adesione alla Piattaforma Nazionale con protocolli DATEX II;
- il termine di realizzazione dei progetti previsto entro (al massimo) il 31 dicembre 2027 (comprensivo di certificazione).

Inoltre dovrebbero essere ammessi solo i progetti che prevedano la realizzazione o l'upgrade di un numero minimo di almeno 50 stalli e prevedano la realizzazione (o l'upgrade) di aree sicure equiparabili, come minimo, al livello bronzo della classificazione Esporg.

Requisiti premianti

Oltre a questi requisiti obbligatori, il bando dovrà prevedere altre caratteristiche premianti, vale a dire:

- il numero di stalli previsti (fermo restando il numero minimo di 50);





- l'ubicazione dell'area di sosta (si reputa premiale una distanza dalle uscite/entrare della rete core e/o extended core inferiore a 3 km);
- l'integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale per lo scambio dati utilizzando i protocolli DATEX II o qualsiasi formato compatibile.

Saranno premiati anche gli interventi per i fabbisogni energetici dell'area di parcheggio certificata:

- interventi di efficientamento energetico;
- interventi di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili;
- interventi con disponibilità di energia elettrica per il raffreddamento degli automezzi pesanti (minimo 30% degli stalli totali).

Infine, in linea con le indicazioni sui livelli di servizio opzionali della Commissione europea, verranno presi in considerazione, quali criteri per l'attribuzione di punteggio, altri aspetti, come ad esempio:

- la presenza di un ristorante aperto tutti i giorni 24 ore su 24 entro 5 km;
- un parcheggio separato per merci pericolose (minimo 10% degli stalli totali);
- per le regioni con condizioni meteorologiche rilevanti, l'attrezzatura per la rimozione di neve e ghiaccio dagli automezzi pesanti;
- possibilità di acquistare articoli da toilette o attrezzatura da lavoro sul posto;
- disponibilità di procedure tecniche di emergenza;
- strutture per il tempo libero dei conducenti, ma anche tutta una serie di servizi, dalla lavanderia ai negozi, alla farmacia, all'assistenza medica nel raggio di 5 km.

Sono premianti anche i criteri di sostenibilità ambientale quali ad esempio la presenza di interventi per il fabbisogno energetico (es. interventi di efficientamento, interventi di autoproduzione da fonti rinnovabili) che, oltre a criteri di sostenibilità ambientale incidono anche nell'analisi costi benefici complessivi degli interventi realizzati.

Chi può partecipare

Alla gara per la realizzazione e l'upgrading delle aree di sosta potranno partecipare:

- proprietari, costruttori e gestori di aree di parcheggio per automezzi pesanti;
- autorità Pubbliche responsabili di aree di parcheggio per automezzi pesanti;
- società di trasporti, spedizioni e assicurazione;
- organizzazioni di conducenti di automezzi pesanti.

Questi soggetti dovranno dimostrare di essere in possesso di alcuni requisiti fondamentali, pena l'inammissibilità della domanda inviata.

Il documento elaborato da Sogesid individua anche i punteggi che potrebbero essere assegnati.

Costi

Il documento elaborato da Sogesid ha anche stimato i costi medi per la realizzazione delle aree di parcheggio. Stime che, senza prendere in considerazione i costi di acquisto dell'area, ipotizzando un numero di 200 stalli su una superficie di circa 4,5 ettari, variano tra 8,1 milioni di euro per un'area con livello di sicurezza Platino (40.500 euro a stalli) a 5,6 milioni per una con livello Bronzo (30mila euro a stalli).

COSTI AL LORDO SECONDO PREZZIARI REGIONALI per un'area di 200 stalli



Livello di sicurezza Platino

Costo totale 8.100.000 euro
Costo per singolo stalli
40.500 euro



Livello di sicurezza Oro

Costo totale 7.200.000 euro
Costo per singolo stalli
36.000 euro



Livello di sicurezza Argento

Costo totale 6.300.000 euro
Costo per singolo stalli
32.500 euro



Livello di sicurezza Bronzo

Costo totale 5.600.000 euro
Costo per singolo stalli
30.000 euro

Pertanto – scrive Sogesid - considerando il rapporto tra numero di stalli offerti ed il costo complessivo finanziato, possono essere considerati premianti i progetti che presentano, indicativamente, spese effettive per realizzazione del singolo stallo come di seguito elencato:

- livello Platino tra 24.300 e 28.350 euro
- livello Oro tra 21.600 e 25.200 euro
- livello Argento tra 18.900 e 22.750 euro
- livello Bronzo tra 16.200 e 19.600 euro

Costi che non comprendono la realizzazione di opere per l'erogazione di carburanti alternativi, ovvero soluzioni di efficientamento energetico e di autoproduzione da fonti rinnovabili (ex. impianti fotovoltaici, prese elettriche per i carichi refeer).

Al fine di valutare i costi di massima delle infrastrutture di ricarica elettriche ad alta potenza per il rifornimento di veicoli pesanti, non può essere preso in considerazione il costo unitario di allaccio, ma sono state valutate tre distinte ipotesi di dotazione:

- 16 allacci per un totale di spesa pari a circa 295mila euro
- 32 allacci per un totale di spesa pari a circa 500mila euro
- 40 allacci per un totale di spesa pari a circa 600mila euro

Per quanto riguarda infine l'erogazione del contributo, l'ipotesi è quella di erogarlo secondo la graduatoria approvata, fino all'esaurimento dei fondi.

Il contributo per ogni progetto non potrà essere inferiore al 20% dell'investimento nell'esecuzione di lavori rientranti nei costi eleggibili, né superiore al 30%, nel rispetto di un tetto massimo pari ad 1.000.000 di euro.

I fondi saranno erogati in quattro rate:

- la prima, pari al 20% del contributo, ad avvenuta cantierizzazione e concreto inizio lavori, dietro presentazione di polizza fidejussoria a garanzia di pari importo;
- la seconda e la terza rata, ciascuna pari rispettivamente al 30% del contributo, su presentazione di adeguata documentazione di spesa dell'avvenuta realizzazione rispettivamente del 50% e dell'80% dei lavori previsti rispetto all'ammontare dell'investimento dichiarato;

Erogazione del contributo



- la quarta rata, a saldo, pari al 20% del contributo, ad avvenuta ultimazione e collaudo finale dei lavori, oltre che alla certificazione dell'ottenimento del livello di sicurezza proposto in progetto.

In seguito alla emissione del bando, oltre a nominare una Commissione di gara per la valutazione dei progetti, Sogesid suggerisce infine l'opportunità di istituire un team addetto alle attività di monitoraggio dei progetti assegnatari del contributo, per verificarne il corretto progresso finanziario e di avanzamento dei lavori.

L'analisi delle associazioni di categoria dell'autotrasporto



Alessandro Russo

Aiti



Le aree di sosta sono fondamentali per il comparto trasporto e logistica. Gli autisti di mezzi pesanti spesso si trovano a sostare in aree poco sicure, quando presenti, e quando non presenti (molto spesso) in zone urbane non adeguate. In considerazione del fatto che gli autisti trascorrono la loro sosta all'interno dell'abitacolo del mezzo è imprescindibile che le aree di sosta presentino tutti i comfort e soprattutto garantiscano la necessaria sicurezza. Attualmente, in alcune zone del nostro Paese, la situazione aree di sosta è invece inaccettabile. Le criticità sono molteplici, principalmente infrastrutturali. È sempre più difficile reperire personale qualificato, il "mestiere" di autista è molto pesante e la sfida è renderlo più attrattivo; un obiettivo che può essere raggiunto anche grazie alla realizzazione di zone di sosta adeguate.

A nostro avviso le aree andrebbero incrementate su tutta la rete autostradale, sulle arterie secondarie e sulle vie di collegamento, e andrebbero create aree ad hoc per consentire ai fruitori di sostare in tranquillità e con i "comfort" necessari per un appropriato riposo. Sottolineo l'aspetto sicurezza: un'area vigilata e ben strutturata consente all'autista una maggiore tranquillità con conseguente riduzione di stress.

L'Albo degli Autotrasportatori è da sempre a fianco delle imprese e potrebbe intervenire/patrocinare attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un progetto green che promuova la diffusione capillare di aree confortevoli e proporre l'implementazione e lo sviluppo delle aree di sosta sicure e protette in Italia. Probabilmente anche una campagna social potrebbe essere utile.

Per quanto ci riguarda è auspicabile sia lo sviluppo di nuove aree di sosta sia l'upgrading di quelle già esistenti. Come dicevamo in precedenza, purtroppo, in alcune zone del nostro Paese le aree di sosta per mezzi pesanti sono assenti e di conseguenza si devono realizzare ex novo, utilizzando materiali e concezioni costruttive di ultima generazione. Dove già presenti le aree di sosta andrebbero invece migliorate per mantenere nel tempo l'adeguatezza operativa e di sicurezza.



Riccardo Morelli

Anita

L'attuale situazione delle aree di sosta lungo le autostrade italiane impone una seria riflessione sul tema. Dallo studio di RAM e dell'Albo risulta prioritaria la questione della sicurezza nel nostro Paese, in quanto poche dispongono di un sistema integrato di security, con la presenza di dispositivi quali impianti a circuito chiuso, videosorveglianza, recinzioni e presidio continuo di personale di sorveglianza. La distribuzione geografica delle aree di sosta riflette ovviamente la domanda di trasporto ed è dunque maggiormente concentrata lungo le principali direttrici della rete TEN-T.

Ad oggi quindi si registra la necessità di incrementare il numero degli stalli disponibili nelle regioni dove il mismatch tra domanda e offerta di posti è maggiore e di prevedere la costruzione di nuove aree di sosta in corrispondenza dei porti di imbarco/sbarco delle merci. In Anita, abbiamo svolto un interessante sondaggio tra gli autisti alle dipendenze delle nostre imprese associate per individuare le misure ritenute più utili per valorizzare la professione del conducente. I risultati ci hanno confermato che gli autisti desiderano parcheggi custoditi e quindi più sicuri, con migliori servizi igienico sanitari e sufficienti punti di sosta per i camion. Riteniamo sia necessaria, dunque, una visione di sviluppo delle aree di sosta a tutto tondo, che preveda sia progetti di upgrading delle aree attualmente esistenti, sia progetti di creazione di nuove aree nelle zone strategiche per il trasporto delle merci attualmente sprovviste, in linea con il Regolamento europeo sulle reti TEN-T. L'Albo deve dunque continuare a occuparsi delle aree di sosta e sviluppare le attività già avviate al riguardo, destinando adeguate risorse economiche per contribuire a questo processo di ammodernamento o implementazione di nuove aree.

In conclusione, ha fatto bene l'Albo a incaricare RAM di svolgere un'accurata analisi della situazione. Ora ci aspettiamo che questa base tecnico-scientifica non vada dispersa e possa concretamente indirizzare l'Albo verso l'individuazione degli interventi necessari sulle aree di sosta e meritevoli di un sostegno pubblico nazionale, considerando che la disponibilità di aree di sosta con elevati standard di sicurezza e comfort è non solo indispensabile per incidere positivamente sulle condizioni di lavoro dei nostri autisti, ma è anche funzionale a rendere più attrattiva la professione.

Bernardo Cammarata

Assoespressi



Le aree di sosta sono fondamentali non solo per il riposo e la sicurezza degli autisti ma anche per la transizione energetica. Secondo il calendario dell'Unione europea, infatti, entro il 2030 occorrono oltre 50mila carica-batterie, di cui 35mila ad alte prestazioni, ed almeno 700 stazioni per l'idrogeno. Occorre pertanto ripensare i layout delle medesime aree prevedendo anche gli adeguati spazi per consentire l'utilizzazione degli impianti di alimentazione per i nuovi motori ad energia pulita.

Essendo la nostra organizzazione composta da imprese che principalmente si occupano di distribuzione urbana delle merci, e quindi con un forte impatto territoriale, riteniamo che, nell'ambito del necessario approfondimento sulla collocazione delle aree di sosta sia fondamentale tenere presente anche la logistica di percorso verso i grandi centri, per migliorare la funzionalità, la sicurezza e il controllo delle spedizioni. A questo proposito sarebbe peraltro utile, soprattutto in quelle aree di vicinanza alle metropoli, progettare, oltre i servizi all'uomo e alla macchina, anche i servizi alle merci.

Il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, con le esperienze acquisite e con un osservatorio nazionale privilegiato, dovrebbe rappresentare il punto di riferimento delle diverse attività e progettualità sia private sia pubbliche, disponendo, ove possibile, di risorse economiche con le quali incentivarne lo sviluppo e il miglioramento.



Claudio Donati

Assotir

Per quanto riguarda la dotazione di aree di sosta con i requisiti di sicurezza stabiliti a livello europeo, l'Italia è molto indietro: appena poche centinaia di stalli attualmente disponibili e, comunque, forse tremila entro il 2024. Se consideriamo che, solo di notte, ci sono circa 40mila veicoli pesanti in circolazione, con la necessità di fare almeno una sosta, la situazione si commenta da sola. Abbiamo un ritardo enorme, che pregiudica la sicurezza, ma che è anche uno dei motivi della scarsa attrattività del nostro settore per chiunque voglia avvicinarsi a questo mestiere.

Lo studio commissionato dall'Albo indica alcune priorità nella localizzazione delle nuove aree di sosta. Credo che ulteriori priorità andrebbero considerate le realtà metropolitane, quelle di forte concentrazione logistico-commerciale, le aree retroportuali e gli interporti. Infine, non si capisce perché i gestori autostradali debbano, ancora oggi, essere esonerati dall'obbligo di prevedere aree di sosta specificamente per gli autotrasportatori sulla rete autostradale.

Non so se sia l'Albo il soggetto più idoneo a farlo, ma quello che andrebbe promosso è l'approccio imprenditoriale, vale a dire la consapevolezza che realizzare un'area di sosta è un investimento, allo stato delle cose, fatto da privati, e che, pertanto, deve avere i propri ritorni economici.

Anche attraverso qualche esperienza diretta, abbiamo visto che, a fronte di investimenti di 5-10 milioni di euro, occorre un piano economico sostenibile. Su questo, i contributi pubblici – augurabili e necessari – non rappresentano, da soli, la condizione sufficiente per innescare un investimento. Ecco, bisognerebbe promuovere presso gli imprenditori (trasportatori e non) l'idea che un'area di sosta può essere un buon investimento.

Infine occorre segnalare che diversamente dal passato, la grande domanda di aree di sosta si manifesta sia attraverso nuovi progetti, come stiamo riscontrando in parecchie realtà del Paese, sia anche in richieste di ampliamento di aree di sosta già esistenti (ad esempio, Colleferro e San Benedetto del Tronto), a conferma del successo di quelle iniziative.

Pragmaticamente, andrebbero aidate tutte le iniziative che, nel rispetto delle norme, corrispondano alla richiesta che viene dal mondo dell'autotrasporto.

Paolo Sebaste

CLAAI



In Italia permane a tutt'oggi una situazione di carenza delle aree di sosta. La rete stradale attualmente è dotata di circa 158 tra aree di sosta e parcheggi destinati ai camion con una disponibilità complessiva di circa 7.640 stalli. Disponibilità che viene "condivisa" tra i circa 700mila veicoli pesanti adibiti per il trasporto merci, considerando anche il cabotaggio.

In Italia dunque è disponibile per la sosta uno stallone ogni novanta camion ma se si considerano i parcheggi dotati di servizi essenziali per garantire la sicurezza di merci e persone il rapporto diventa di solo uno stallone sicuro ogni 289 camion in circolazione.

Riteniamo ci sia ancora molto da lavorare per far sì che le aree di sosta diventino più numerose e che siano realizzate tenendo conto di una maggiore sicurezza, per proteggere l'incolumità degli operatori dei mezzi e delle merci trasportate.

Noi crediamo che l'individuazione di nuove aree di sosta debba conciliarsi con l'esigenza prioritaria di provvedere necessariamente al miglioramento delle aree esistenti, rendendole maggiormente sicure per gli autisti, i mezzi e le merci trasportate.

L'Albo degli Autotrasportatori sta già portando avanti diverse attività sulle aree di sosta, tra cui il progetto Pass4Core - tuttora in corso per la riqualificazione ed ampliamento di 1475 parcheggi per i mezzi pesanti - e la convenzione con RAM e Sogesid, che ha portato alla realizzazione dello studio e dell'ipotesi di bando.

Sarà importante tuttavia consolidare una strategia a livello europeo soprattutto per il reperimento delle risorse necessarie al finanziamento delle attività di realizzazione e/o ampliamento delle aree di sosta.



Mauro Concezzi

Cna Fita

Il tema della sicurezza, oltre che attraverso norme sui tempi di guida e riposo, deve essere sviluppato anche attraverso la creazione di nuove infrastrutture che consentano agli autotrasportatori di poter trarre dai tempi di sosta i massimi benefici, minimizzando i disagi e i rischi.

Una tematica su cui è molto attenta anche la Commissione europea che con il Regolamento Ue n. 1315/2013 ha stabilito che i Corridoi della Rete centrale delle TEN-T devono garantire, tra l'altro, aree di sosta ogni 100 chilometri; nel 2019 ha inoltre realizzato uno studio dal quale emergeva che nel territorio dell'Ue mancano circa 100mila parcheggi notturni per veicoli pesanti e che, a fronte di 300mila posti disponibili, soltanto 7.000 sono in aree di parcheggio custodite. Il nostro Paese non è purtroppo un'eccezione: le aree di sosta sono carenti, mal distribuite e non in grado di offrire servizi adeguati alla prevenzione e rilevamento delle intrusioni, servizi igienici che tengano conto delle specificità di genere, connessioni che permettano la comunicazione, punti di contatto e procedure in caso di emergenza. In tutto ciò l'Albo degli Autotrasportatori deve sicuramente avere un ruolo e farsi garante di una mappatura del territorio affinché queste infrastrutture siano distribuite e realizzate coerentemente a oggettivi e sovraordinati criteri. Il Comitato Centrale dovrebbe contribuire con proprie risorse alla realizzazione e all'adeguamento delle aree di sosta secondo i più recenti canoni di sicurezza e qualità della vita. Nei limiti del possibile, dovrebbe essere sempre più un punto di riferimento per fornire assistenza per la partecipazione ai programmi di finanziamento disponibili a livello europeo. La programmazione delle aree di sosta deve essere funzionale a offrire servizi adeguati agli utenti della strada; per questo la scelta per la loro realizzazione deve partire dall'individuazione delle zone ritenute strategiche. Le modalità di attuazione dell'idea progettuale devono poi dipendere da una serie di fattori tra cui la presenza di strutture analoghe e la valutazione sulla possibilità di implementazione e miglioramento. Devono anche dipendere dai tempi e dai costi che deriverebbero dall'una o dall'altra ipotesi, dai benefici indotti per la collettività in termini di miglioramento della viabilità, di impatto ambientale, acustico, di determinazione di nuovi posti di lavoro ed opportunità di crescita per le imprese di altri settori.

Sergio Lo Monte

Confartigianato Trasporti



La situazione delle aree di sosta è assolutamente insoddisfacente per la categoria dell'autotrasporto ma soprattutto per la dignità umana degli operatori. Le aree di sosta ancora non garantiscono i servizi minimi essenziali e comunque non consentono, in un Paese stretto e lungo come l'Italia, di avere un'efficienza logistica che permetta di programmare al meglio i viaggi, anche in base alla normativa sui tempi di guida e riposo: non si sa, infatti, se all'arrivo c'è uno stallo, se è disponibile, quali servizi offre.

Oltre alla questione dignità c'è poi un problema legato alla professionalizzazione e all'efficientamento logistico del sistema Paese che è assolutamente carente, per cui ben venga qualsiasi intervento in questo senso. Confartigianato Trasporti sta realizzando un censimento con le proprie associazioni territoriali, sentiti i direttivi territoriali della categoria autotrasporto, perché diverse zone lamentano l'assenza di vere proprie aree di sosta e di ristoro.

Sappiamo che il sud è molto carente, per cui il centro-sud avrebbe sicuramente bisogno di una attenzione particolare, ma anche alcune zone del nord, con richiami soprattutto alle attività portuali, hanno strutture vetuste. Abbiamo però la necessità di fare ancora qualche approfondimento per avere una mappatura definitiva rispetto soprattutto alle esigenze dei nostri trasportatori associati.

A nostro avviso, dovrebbe essere l'Albo degli Autotrasportatori, con l'aiuto delle associazioni, a sentire i territori e capire quali siano davvero le esigenze, per poter poi indirizzare alcune policy e cofinanziare con proprie risorse la creazione di nuove aree a vantaggio degli autotrasportatori.

Noi infatti ci siamo sempre spesi affinché l'Albo fosse percepito come la casa degli autotrasportatori; facendo parte del Comitato Centrale abbiamo il compito di ascoltare e censire le richieste, un po' come stiamo facendo come Confartigianato al nostro interno.

Oltre a questa fase di ascolto, analisi e censimento, l'Albo potrebbe poi informare e sensibilizzare attraverso campagne di comunicazione sui possibili progetti di nuove aree di sosta più vicine agli autotrasportatori o all'immaginario collettivo, sempre nell'ottica di far percepire l'autotrasporto come il settore essenziale per l'economia del Paese.



Massimo Stronati

Confcooperative Lavoro e Servizi

Una delle principali criticità per gli autotrasportatori è proprio trovare un parcheggio; un'operazione che invece dovrebbe portare via pochi minuti per consentire loro di sfruttare al massimo ogni secondo di pausa per rilassarsi.

I posti però nelle aree di sosta scarseggiano e così i guidatori sono costretti addirittura ad uscire dall'autostrada per trovare zone industriali dove fermarsi, perdendo tempo prezioso.

Oltre ad aumentare i posti bisognerebbe inoltre aumentare gli standard per il conseguimento dei livelli di eccellenza delle aree di sosta, prevedendo anche la presenza di specifiche strutture di alloggio per gli autisti, per assicurare loro un livello adeguato di privacy e di comfort, superiore rispetto ai servizi comuni o alle cuccette dei loro veicoli.

La Commissione europea, nel 2019, ha realizzato uno studio dal quale emergeva che nel territorio dell'Ue mancano circa 100mila parcheggi notturni per veicoli pesanti e che, a fronte di 300mila posti disponibili, soltanto 7.000, meno del 3%, sono in aree di parcheggio custodite. È quindi assolutamente necessario intervenire per realizzare nuove aree, soprattutto in quelle zone del territorio in cui è presente maggiore traffico.

È quindi auspicabile che l'Albo degli Autotrasportatori supporti la creazione di nuove aree di sosta, tramite la promulgazione di un bando che, proprio sulla base delle risultanze dello studio, torni a prevedere specifici finanziamenti per la realizzazione di aree di sosta "safe and secure" e dotate di quei servizi che maggiormente incontrano le esigenze del personale viaggiante.

A nostro avviso investimenti di upgrade delle aree già esistenti velocizzerebbero la realizzazione di nuovi spazi per garantire tutti quei servizi assolutamente necessari, vale a dire docce, servizi igienici (anche rispettosi del genere), alimentazione elettrica, presenza di spazi per contatto e per l'attivazione di procedure di emergenza, strutture che consentano opzioni diverse per l'acquisto di cibo e bevande, connessione a internet.

Carlotta Caponi

Fai-Conftrasporto



Il tema delle aree di sosta sta diventando cruciale nel panorama nazionale e internazionale. Una ricerca della Commissione Ue del 2019 evidenzia la mancanza di almeno 100mila parcheggi sicuri e un recente dossier dal titolo “Rendere il trasporto merci più ecologico” definisce le aree di sosta “fondamentali”. A livello nazionale, anche le organizzazioni sindacali fanno riferimento alle aree di sosta nella Piattaforma per il rinnovo del CCNL, asserendo che “dovranno essere definite aree riservate e protette lungo le autostrade e le strade nazionali per garantire il riposo e il ristoro degli autisti”. La situazione del nostro Paese è carente: le aree esistenti presentano notevoli disservizi, primo fra tutti la mancanza di spazio per il parcheggio, e non di rado i mezzi sono costretti a fermarsi lungo le autostrade nelle piazzole di sosta. Sull'utilità di aree di sosta sicure e protette la Fai non ha mai avuto dubbi, tanto da essere stata la prima a realizzarne una a Brescia, nel 2009, che purtroppo ha dovuto chiudere i battenti per interventi da parte di chi esigeva affitti esageratamente onerosi che ne hanno impedito la sostenibilità economica. Il modo logico per realizzare le nuove aree sarebbe quello di percorrere il corridoio Nord da Est a Ovest (preferibilmente Friuli Venezia Giulia) e dorsale Adriatica (Marche/Puglia). A nostro avviso, inoltre, l'Albo degli Autotrasportatori deve contribuire a definire le esigenze del trasporto su gomma e garantire che i servizi in queste aree rispondano ai 4 obiettivi: sociale, transizione energetica, digitalizzazione, infrastrutture al servizio dei trasporti (parcheggio, ristorante, docce e servizi). Una rete di questo tipo può anche aiutare a implementare la transizione energetica; l'impiego di sistemi di digitalizzazione può consentire di migliorare l'efficienza nei rapporti di carico trasportato su camion; infine tali aree potrebbero essere punti di interconnessione per il crossdocking. Oggi siamo di fronte a una sfida trasformativa: occorre quindi ordinare ciò che esiste, coprendo prima i corridoi europei che interessano l'Italia e poi i principali assi della mobilità del trasporto pesante in Italia. Si tratta di un lavoro di anni e di un'iniziativa privata, ma la pianificazione territoriale dovrebbe essere più o meno predefinita dallo Stato senza dover essere esclusiva o restrittiva di alcuna regola di concorrenza poiché è l'investimento privato che può e deve comportare aiuti e sovvenzioni pubbliche.



Alfredo D'Ascoli

Fedit

Per l'autotrasporto italiano quello delle aree di sosta è un vero incubo, e non da oggi: i parcheggi custoditi, dotati di idonea illuminazione, controllati con personale e videocamere sono limitati. Secondo gli associati che abbiamo interpellato per avere risposte "sul campo", le regioni meglio fornite sono il Veneto e la Lombardia, mentre lungo il resto della rete stradale nazionale le aree di sosta attrezzate sono quasi inesistenti, con l'aggravante che il doveroso rispetto della legge sul tachigrafo rende il viaggiare con merci di valore sempre più difficile.

Queste aree di servizio, inoltre, per loro natura e destinazione d'uso, dovrebbero essere predisposte anche per la sosta dell'autista. Viceversa molte non sono attrezzate con i necessari servizi, pertanto diventa difficoltoso mantenere in sicurezza le merci. Di più, occorre segnalare che, a livello assicurativo, si definisce "dolo o colpa grave" il subire una rapina o un furto in una sosta non idonea, quale viene definito ad esempio un parcheggio recintato, videosorvegliato e munito di guardiola all'ingresso. I parcheggi più utilizzati e conosciuti dai nostri associati sono presso Venezia, Verona, Brescia, Piacenza, Milano, Torino, Cesena, Firenze, Roma, Ascoli Piceno e Bari. Un elenco che dimostra come la copertura territoriale non sia né capillare né sufficiente, per non parlare del Mezzogiorno, che rimane un buco nero.

Anche per queste difficili condizioni di lavoro le nuove generazioni rifiutano una professione che in passato dava invece soddisfazioni. Sicuramente non si tratta della ragione più importante, ma dobbiamo comunque investire su questo aspetto.

Garantire un'adeguata qualità di vita a chi trasporta le merci che ogni giorno arrivano nelle nostre case vuol dire anche questo: sicurezza, servizi igienici, parcheggio.

E non è detto che sia decisivo, visto che nonostante i tanti interventi pubblici per invogliare i giovani a diventare driver professionisti non c'è stato l'effetto sperato. Nonostante tutto è maturata una nuova consapevolezza nel Governo; quella di intervenire per colmare i gap tra noi e gli altri Paesi Ue maggiormente industrializzati.

Alessandro Peron

Fiap



Le aree di servizio attuali, salvo qualche eccezione, non offrono un ristoro adeguato a chi è al volante, e questo è uno degli elementi che hanno determinato l'allontanamento dal lavoro di autista professionale. E quando si è creata, qualche tempo fa, l'opportunità di finanziare la realizzazione di infrastrutture adeguate, non è stata colta con la giusta attenzione.

Due anni fa la Fiap ha accolto, in un convegno dedicato alla parte sociale della sostenibilità, una giovane scolaresca del veronese che aveva vinto un premio europeo in una gara di costruzioni Lego presentando il progetto di un'area di sosta dedicata all'autotrasporto. Tecnologia, relax, servizi alla persona; tutto orientato al riposo e al benessere di un lavoratore essenziale, di cui la maggior parte di noi si dimentica: l'autista.

In quell'occasione ha fatto specie a tutti che dei ragazzi abbiano compreso che le aree di sosta devono essere dei veri e propri centri di servizi e di aggregazione delle imprese, anche in prospettiva alla transizione ecologica. Centri orientati agli autisti dipendenti e ai padroncini che per effetto delle innovazioni tecnologiche e delle regole sulla sicurezza non potranno più utilizzare il "piazzale" di casa per rifornirsi di combustibile o per effettuare piccole manutenzioni. L'ubicazione di nuove aree deve essere pensata tenendo conto delle primarie direttrici di percorrenza delle merci, come i Corridoi TEN-T, e del numero di imprese che gravitano nel territorio. Tenendo in considerazione anche l'orientamento dell'Ue in termini di distanze tra punti di rifornimento per quanto riguarda i veicoli alternativi. Massima attenzione dovrà essere rivolta anche all'evoluzione delle aree già esistenti. Poi, occorrerà osservare anche i modelli di gestione di questi nuovi "centri servizi", che potrebbero prevedere il coinvolgimento di un'ampia parte privata, grandi vettori compresi. A mio avviso l'Albo potrebbe assumere il ruolo di "cabina di regia" come animatore e stimolatore di iniziative, contribuendo con parte delle poche risorse che ha a disposizione al raggiungimento dell'obiettivo. Se pensiamo che il 50% dei distributori in autostrada dovranno essere convertiti e che le stesse compagnie petrolifere stanno già modificando i loro modelli di business in vista dell'utilizzo dei combustibili e di energia differenti, potrebbe diventare il primo stimolatore di queste iniziative verso il cambiamento.



Daniele Conti

Legacoop Produzione e Servizi

Purtroppo la situazione delle aree di sosta per mezzi pesanti nel nostro Paese è fortemente critica. Secondo i dati, il rapporto è di circa 90 camion per ogni stallo. Un rapporto insufficiente a supportare l'elevato numero di mezzi pesanti in circolazione, che proprio in queste aree hanno necessità di fermarsi per rispettare la normativa sui tempi di guida e riposo. E il rapporto sarebbe anche peggiore se si prendessero in considerazione soltanto i parcheggi considerati sufficientemente protetti, vale a dire dotati di un minimo di servizi essenziali per garantire la sicurezza di merci e persone.

La problematica legata alla carenza di stalli sicuri e servizi adeguati si sta facendo sempre più urgente e, incidendo sulla qualità del lavoro dell'autotrasportatore, contribuisce ulteriormente ad allontanare i giovani dalla professione. In Italia poi c'è una divisione netta tra il nord e il resto del Paese. Nel nord, che rappresenta la zona più industrializzata, si riscontra una carenza ancor più significativa di aree ben attrezzate: la grande affluenza di veicoli e la scarsità di spazi disponibili rendono praticamente impossibile trovare un posto libero. Esistono oggi delle soluzioni tecnologiche che aiutano a mitigare queste difficoltà, con App e piattaforme che consentono di individuare le aree di parcheggio, prenotarle, conoscere in anticipo i servizi offerti. È chiaro però che la tecnologia può aiutare ma non può essere la sola risposta al problema. L'unica vera soluzione è quella di costruire nuove aree di sosta e di renderle il più possibile sicure. In tal senso una buona notizia per gli autotrasportatori italiani è che una quota dei 7 miliardi di euro che la Ue ha stanziato per progetti che puntano a realizzare gli obiettivi climatici, tra cui anche la realizzazione o il miglioramento delle infrastrutture di trasporto sulla rete transeuropea dei trasporti, sarà destinata anche alla creazione di aree di sosta sicure nel nostro Paese. In questo contesto l'Albo degli Autotrasportatori deve farsi garante di una mappatura del territorio affinché queste infrastrutture vengano realizzate secondo gli standard di qualità e sicurezza e siano distribuite in modo coerente con le effettive necessità delle diverse aree geografiche del Paese. Il Comitato Centrale dell'Albo può contribuire proprio in tal senso, anche fornendo assistenza per la partecipazione ai programmi di finanziamento disponibili a livello europeo.

Paolo Melfa

Sna Casartigiani



La situazione delle aree di sosta nel nostro Paese è drammatica, come dimostra lo studio che l'Albo degli Autotrasportatori ha commissionato a RAM. Un quadro confermato anche dal sondaggio che abbiamo effettuato tra i nostri autotrasportatori, i quali hanno sottolineato l'urgenza di dare vita, il più rapidamente possibile, ad interventi per lo sviluppo di nuove aree di sosta sicure e protette, in modo da dare tranquillità operativa e maggior sicurezza a chi "vive" sulla strada.

Tra le principali criticità lamentate dai nostri associati vi è l'assoluta mancanza di zone pubbliche, ad eccezione di qualche interporto al nord; l'insufficienza delle aree dislocate lungo la rete autostradale, che nella maggior parte dei casi sono di piccole dimensioni e quindi inadatte a rispondere alla domanda (al massimo riescono infatti ad ospitare 10 o 20 mezzi pesanti) e l'assenza totale di queste aree nelle strade statali.

Nel Mezzogiorno la realtà è ancora più difficile - specialmente lungo la dorsale adriatica che interessa quattro regioni (Abruzzo, Molise, Puglia e Calabria) - per la totale assenza di aree di sosta attrezzate, che costringono gli autisti a sostare nelle piazzole, esponendoli a sanzioni da parte delle autorità di controllo.

Sna Casartigiani quindi ribadisce il suo convinto assenso all'avvio urgente di un progetto per le aree di sosta cofinanziato dall'Albo, sia perché risponde ad esigenze di civiltà (garantire il benessere degli autisti è un dovere) sia perché va nella direzione di assicurare un ulteriore tassello per la sicurezza stradale.



Maurizio Longo

TrasportoUnito

La carenza degli stalli per la sosta breve dei mezzi pesanti e la mancanza di aree attrezzate per i più elementari servizi all'uomo e alla macchina rappresentano in Italia, da anni, uno degli esempi più deformanti di tutto il sistema nazionale dei trasporti. Lungo le principali arterie stradali e autostradali, non essendo mai state imposte le aree da dedicare al traffico industriale, gestori o costruttori hanno agito secondo le loro possibilità e non secondo un identificato fabbisogno proporzionato ai livelli di traffico. Il risultato finale è che, soprattutto per il parcheggio notturno, si espongono i conducenti e il loro carico al rischio sicurezza e criminalità.

Le conclusioni della ricerca effettuata dalla Commissione europea sono state chiare: mancano 100mila stalli notturni, e sui 300mila parcheggi per i veicoli industriali, nel territorio dell'Unione, solo 7mila si trovano nell'ambito di aree di sosta sicure e protette.

Inoltre il documento di indirizzo strategico, commissionato dall'Albo degli Autotrasportatori conferma, a mio giudizio, la necessità di procedere con una contemporanea doppia programmazione: quella riferita alle nuove aree e quella inerente l'aumento delle potenzialità di aree già esistenti. Tuttavia, se proprio occorre indicare una priorità, preferirei potenziare urgentemente le aree esistenti che sono presenti sulle reti autostradali o su quelle utilizzate dalle grandi relazioni di traffico.

Occorre peraltro tener conto che la presenza e la corretta funzionalità delle aree di sosta inciderebbe positivamente sulla condizione professionale dei conducenti, soprattutto quelli impegnati sulle lunghe distanze e, pertanto, le attuali criticità rappresentano un ulteriore elemento ostativo per coloro che intendono avvicinarsi a tale professione.

In un tale contesto l'Albo, con le esperienze compiute nel periodo fra 2001 e il 2012, in cui furono incentivati 21 interventi strutturali, e con una agevolata visione a carattere nazionale, potrebbe svolgere sicuramente un importante ruolo operativo.

Emanuela Bertoni

Unitai



Negli ultimi anni la situazione delle aree di sosta nel nostro Paese, anche grazie all'intervento del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori che ha contribuito a finanziare diversi interventi di upgrade e realizzazione di nuove aree, è leggermente migliorata anche se siamo ancora lontani dagli altri Paesi europei.

Purtroppo ancora oggi le aree di sosta dedicate ai conducenti di veicoli pesanti oltre ad essere un numero insufficiente sono anche inadeguate rispetto agli standard previsti dalla Commissione europea.

Le aree di sosta dovrebbero infatti essere dotate di tutti i servizi indispensabili per rendere accettabile la qualità della vita dei conducenti, da servizi igienici dignitosi fino a servizi di ristorazione o di assistenza ai conducenti, cosa che invece nella maggior parte dei casi non avviene assolutamente.

Su tutte le principali direttrici nord/sud ed est/ovest dovrebbero essere previste aree di sosta a distanza non superiore a 100/150 chilometri per permettere ai conducenti, oltre che riposarsi, anche di poter rispettare in sicurezza le normative sui tempi di guida e di riposo.

È, infine, assolutamente necessario accelerare la realizzazione di queste aree in modo da rendere più appetibile ai giovani questa professione, che ormai purtroppo non viene più considerata attraente come una volta. La carenza di conducenti che stiamo riscontrando nel mondo dell'autotrasporto può essere quindi superata, in parte, investendo non solo nella formazione dei giovani ma anche nelle infrastrutture, per consentire agli autotrasportatori di svolgere il loro lavoro in maniera sempre più decorosa.

Speciale

Aree di sosta: la strada tracciata dall'Albo

Allegato a Tir



#Trasporti #Innovazione #Rete

La rivista dell'autotrasporto
Periodico del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale
degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi

COMITATO SCIENTIFICO PRESIDENTE
Enrico Finocchi

DIRETTORE RESPONSABILE

Massimo De Donato
dedonato@rivistatir.it

CAPO REDATTORE

Lucia Angeloni
angeloni@rivistatir.it

REDATTORI

Antonella Vicini
vicini@rivistatir.it
Ertilia Giordano
giordano@rivistatir.it

GRAFICA

Marco Banci

SEGRETERIA

Giuditta Lopardo
segreteria@rivistatir.it

DIREZIONE-REDAZIONE

Via C. B. Piazza, 8 - 00161 ROMA Tel. 06 69308055

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PUBBLICITÀ

HP 10 Srl Tel 02.48.003.799
mirta.barbeschi@hp10.it

REALIZZAZIONE e STAMPA

AGE Srl Stabilimento Via Vaccareccia, 57
00071 Pomezia (Roma)

EDITORE e PROPRIETARIO

Comitato Centrale per l'Albo Nazionale
degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi,
via Giuseppe Caraci, 36 00157 Roma Registrazione
Tribunale di Roma n° 547 del 18/11/98

Finito di stampare nel mese di ottobre 2023

Ha collaborato: **Francesco Parente**



LA RIVISTA DELL'AUTOTRASPORTO

**PERIODICO DEL COMITATO CENTRALE
dell'ALBO NAZIONALE
DEGLI AUTOTRASPORTATORI
DI COSE PER CONTO DI TERZI
Allegato a TIR**