



SSTPA, il progetto europeo per gli autisti

“Safe and Secure Truck Parking Areas”: la nuova frontiera di comfort e sicurezza per le aree di parcheggio e i driver

di **Lorenzo Pighi**

In Italia, il sistema dei trasporti è ancora ben lontano dalla multi-modalità integrata, incentrato com'è oggi sul trasporto su gomma. L'impatto di numerosi fattori ha portato alla necessità di ripensare, riprogettare e riorganizzare gli aspetti principali di governance del sistema in generale e quindi delle aziende della filiera, che di questo sono il tessuto primario. I tre principali fattori che

stanno influenzando il comparto sono:
1. la pandemia (anche se ormai il sistema Paese sembra aver scongiurato la piaga) che ha avuto impatto in termini di organizzazione del lavoro (lavoro a distanza, rinnovi contrattuali, reingegnerizzazione dei processi produttivi) e distribuzione delle merci (ulteriore spinta verso le piattaforme di e-commerce);

2. la crescente attenzione sugli effetti negativi del cambiamento climatico, che spinge fortemente verso una sostenibilità sociale ed economica e quindi su un dirottamento dei finanziamenti pubblici verso energie rinnovabili e mobilità sostenibile;
3. il drammatico impatto della guerra in corso sulla filiera energetica e sull'assetto socioeconomico dei Paesi europei, che sta

portando verso l'incremento dell'inflazione, la riduzione del reddito disponibile e il ribilanciamento delle scelte di spesa. In questo contesto, la movimentazione delle merci ha subito un notevole impulso, determinando un'evidente crescita del settore e l'affacciarsi di nuove e rinnovate esigenze dei player logistici. Sul versante della sicurezza stradale non si può più parlare, quindi, solo di sicurezza legata alla movimentazione di materiali e merci, ma di sicurezza del "sistema integrato di gestione". L'integrazione della logistica mira a rafforzare il rapporto che lega tutti i tasselli che costituiscono la filiera stessa, così da abbattere le inefficienze, diminuire i costi, migliorare il servizio e ridurre i tempi relativi di consegna. La gomma resta comunque la modalità di trasporto dominante nel commercio e nella logistica intraeuropei, rappresentando quasi il 50% di tutte le tonnellate-chilometro e il 75% del trasporto merci interno. Gran parte delle tonnellate chilometriche totali di merci su strada sono rappresentate da veicoli pesanti (HGV), con capacità di oltre 40 tonnellate, che percorrono lunghe distanze e fanno viaggi transfrontalieri. Ogni giorno merci per miliardi di euro vengono trasportate sulla rete stradale transeuropea, spina

dorsale dell'economia dell'UE. Nonostante il successo in termini di volumi, il settore del trasporto deve affrontare una serie considerevole di problemi, tra cui le crescenti sfide legate alla sicurezza e le condizioni di lavoro poco attraenti, che portano alla carenza di conducenti e all'invecchiamento della forza lavoro. Un autista trascorre la maggior parte del suo tempo nella cabina di un camion, nei magazzini, nei terminal intermodali o nelle aree di parcheggio/ristoranti lungo le autostrade. Risulta di primaria importanza, quindi, che tali ambienti forniscano un adeguato livello di sicurezza, comfort e dignità ai lavoratori del comparto. Condizioni di lavoro e sicurezza inadeguati impattano negativamente sul mercato del lavoro e si riflettono in una domanda per nulla soddisfatta dall'offerta e, in definitiva, incidono drasticamente sulla prosperità del settore. Inoltre, la criminalità diffusa provoca notevoli perdite finanziarie e reputazionali per gli operatori della catena di approvvigionamento: il settore del trasporto merci su strada europeo continua infatti ad essere un obiettivo attraente per i ladri di merci e per i trafficanti. I furti di merci nella sola Unione Europea provocano ogni anno perdite dirette stimate superiori a 8,2 miliardi di euro, con la maggior parte dei furti che si verifica quando i camion sono parcheggiati nelle aree di sosta.

Restituire dignità e sicurezza ai driver

Il progetto "Safe and Secure Truck Park Area" SSTPA si inserisce all'interno del più ampio obiettivo per le Reti Transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (TENs), come previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che mira a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari e periferiche, prive di sboc-



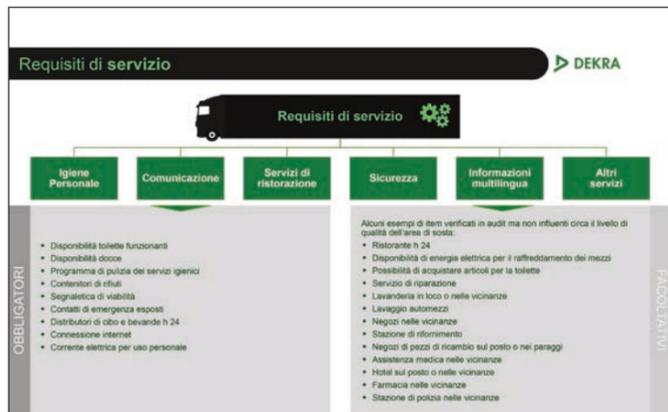
Pier Giovanni Pisani di A4 Trading e Toni Purcaro di DEKRA

chi al mare. I nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei trasporti prospettano la creazione di una rete TEN-T articolata in due livelli:

- una rete globale da realizzarsi entro il 2050, che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
- una rete centrale a livello UE, da realizzarsi entro il 2030, basata su un "approccio per corridoi": i corridoi della rete centrale dovranno includere almeno tre modalità differenti di trasporto, attraversare almeno tre Stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi.

I nuovi standard prevedono, inoltre, che gli Stati membri garantiscano la disponibilità di aree di sosta sicure e protette lungo la rete TEN-T, con una distanza massima di 100 km tra una e l'altra. La norma "Safe and Secure Truck Park Areas (SSTPA)" presentata al Parlamento europeo già a novembre 2018 dalla Commissaria europea per i trasporti, aggiornato poi con il Regolamento Delegato UE 2022/1012 (Regolamento





della Commissione del 7 aprile 2022 che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fissazione di norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette

e le procedure per la loro certificazione) ha l'obiettivo di garantire, in tutta Europa, la possibilità per gli autisti di effettuare i periodi di riposo settimanali in un ambiente sicuro. La norma indica precisamente le esigenze di protezione e incolumità degli

autisti, delle merci trasportate e dei veicoli. A collaborare alla redazione del documento, su incarico della UE, sono stati un consorzio di associazioni del settore dei trasporti, alcuni esperti del traffico e la multinazionale DEKRA in qualità di ente certificatore. Per

dare risposta, ai crescenti problemi legati ai furti di merci, ai passeggeri clandestini a bordo degli automezzi, alle aggressioni ai conducenti, la configurazione di queste nuove aree di sosta mira ad assicurare che:

- i conducenti abbiano un riposo sicuro e di buona qualità;
- i gestori delle aree di sosta possano disporre di modelli di sistemi attrattivi per gli utenti;
- le autorità possano contare su infrastrutture stradali moderne e condizioni di lavoro sicure;
- le società di logistica e trasporti godano di un sistema di trasporto efficiente, sicuro per le merci e per la sicurezza stradale;
- le compagnie assicurative vedano una diminuzione degli incidenti e una maggiore capacità di risk assessment;
- la socialità tutta possa beneficiare di infrastrutture e strade più sicure.

Standard normativi e certificazione

Lo standard europeo per classificare le aree di parcheggio sicure per automezzi pesanti consta oggi di 4 livelli di sicurezza. La sicurezza viene valutata attraverso parametri e misure di sicurezza presenti sul perimetro, nell'area di parcheggio, all'entrata / all'uscita e nelle procedure di gestione generale e del personale. I servizi, alcuni obbligatori e altri opzionali, si basano su

elementi di comfort per i conducenti, inclusa l'attenzione alla gender equality, ovvero alle esigenze delle donne al volante. La certificazione delle aree di parcheggio si basa su una molteplicità di criteri che si rifanno a due macro aree: requisiti di sicurezza e requisiti di servizio.

A che punto siamo

Secondo i dati di EspOrg, l'associazione dei gestori di aree di sosta che accompagna l'UE nella creazione di aree di sosta sicure, circa 20 aree di sosta sono state adeguate alla nuova normativa, mentre altre 60 sono quelle certificate secondo i criteri previsti dalla versione precedente della norma. La realizzazione di queste

Tabella aree SSTPA in Italia

ID	PASSACORE 1	Comune	MQ	Spazi Stabili	Spazi Flessibili
1	AA Trading - Brescia (Certificato Gold)	Brescia	70.000	265	
2	Interporto OZ Verona	Verona	6.000	55	
3	Interporto Padova 1	Padova	8.450	60	
4	Interporto Padova 2	Padova	14.500	90	
5	Interporto Orte	Orte	23.250	85	
6	Interporto Livorno	Livorno	40.000	300	
7	Interporto Parma	Parma	7.500	115	
8	AA Spinea (VE)	Venezia	2.500	10	
9	AA Preganziol (TV)	Treviso	2.500	10	
10	Z.I. Padova	Padova	20.000	50	
11	SEA Aeroporti Milano - Malpensa	Verona	45.000	154	
12	Z.I. Verona	Verona	4.000	18	
13	Z.I. Settimo Torinese	Settimo Torinese	50.000	145	
TOTALE			293.700	1.957	

ID	PASSACORE 2	Comune	MQ	Spazi Stabili	Spazi Flessibili
1	A22 - Saldore (BZ)	Bolzano	141.000	150	
2	A21 - Trento Nord (TV)	Treviso	34.000	113	
3	A22 - Rovereto Sud	Rovereto	29.000	100	
4	Truck Village Collesano	Collesano	65.000	170	
5	Interporto Padova	Padova	9.000	33	
6	Interporto Bologna	Bologna	24.300	170	
7	Interporto della Toscana Centrale Prato (P 7-8)	Prato	11.100	53	
8	Interporto della Toscana Centrale Prato (P 3)	Prato	14.000	39	
9	Interporto della Toscana Centrale Prato (P 9)	Prato	18.100	40	
10	Interporto della Toscana Centrale Prato (P 10)	Prato	2.300	13	
11	Interporto - Centro Ingresso di Pordenone	Pordenone	9.700	31	
12	Truck One - San Benedetto del Tronto	San Benedetto del Tronto	28.000	115	
TOTALE			348.500	1.048	

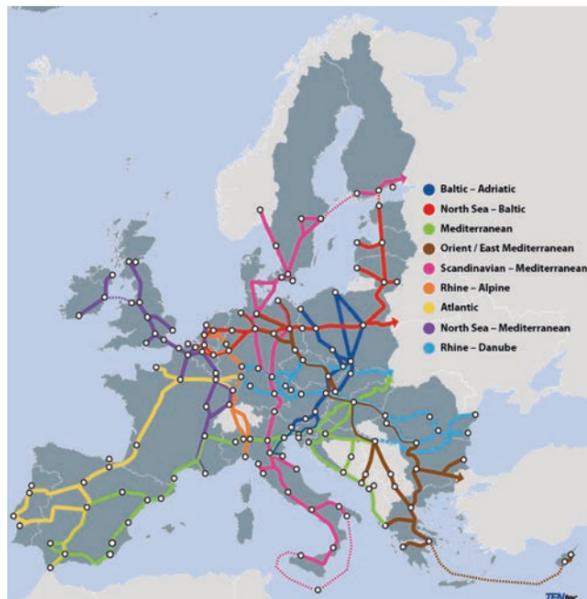
Fonte: RAM SpA, studio aree di sosta Dic 2022

aree di parcheggio passa non solo attraverso la ristrutturazione di aree esistenti ma, soprattutto, dalla costruzione ex novo delle aree secondo i nuovi standard, comportando quindi investimenti notevoli. Per venire incontro agli imprenditori o ai concessionari privati di autostrade, il CEF - Connecting Europe Facility ha stanziato e stanzerà ingenti importi per cofinanziare gli investimenti. In questa ottica sono stati stanziati 24,05 miliardi di euro per il periodo 2014-2020 indicando le aree di sosta sicure tra le priorità. Nel 2021 il CEF ha deciso di stanziare direttamente al progetto SSTPA - per il triennio 2022-2024 - circa 100 milioni di euro: l'Italia è riuscita ad attivare due programmi attraverso l'Albo dell'Autotrasporto e RAM Spa denominati Pass4Core ITA 1 e 2 (Parking Areas implementing Safety and Security For (4) Core network corridors in Italy). A oggi, l'unica area di sosta certificata "Gold" da DEKRA è la famosa Truck Park di Brescia Est sulla A4.

Le aree che stanno usufruendo del cofinanziamento europeo tra i due programmi sono circa 24, concentrate prevalentemente al Nord Italia: tale situazione ha spinto l'Albo dell'Autotrasporto e RAM Spa a sviluppare un programma di incentivi dedicati per rendere più omogenea la distribuzione delle aree anche al Sud. Come si evince dalle tabelle, in Italia sono in cantiere molte altre aree che permetteranno a regime di avere più di 2.000 posti sicuri e confortevoli per gli autisti. L'augurio e la speranza degli operatori della filiera, delle aziende private e delle istituzioni e associazioni di categoria è che questo progetto possa condurre in breve tempo ad una riqualificazione della professione dell'autista, riavvicinando i giovani ad un mestiere importante per l'economia del nostro Paese, colmando rapidamente un'emorragia occupazionale che non è più rinviabile.

L'ITALIA E I CORRIDOI TEN-T

L'Italia è interessata da quattro corridoi (Baltico-Adriatico; Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Reno-Alpi), che comprendono 9 nodi urbani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo), 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera), 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado



(Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.