COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sulla disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture per il parcheggio protette, nonché sullo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette, certificate conformemente al regolamento delegato (UE) 2022/1012

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada ([1]) ("regolamento (CE) 561/2006") disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci. L'articolo 8 bis, paragrafo 2, del regolamento (CE) 561/2006 ([2]) conferisce alla Commissione europea il potere di definire norme dettagliate sul livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di parcheggio sicure e protette (*safe and secure parking areas* - SSPA) e sulle procedure riguardanti la certificazione di tali aree di parcheggio.

La Commissione ha esercitato il potere conferitole adottando il 7 aprile 2022 il regolamento delegato (UE) 2022/1012([3]), che affronta le questioni critiche connesse al settore del trasporto su strada e contribuisce a rendere più efficiente e armonioso il settore dei trasporti in tutta l'Unione europea. Il regolamento delegato (UE) 2022/1012 stabilisce **norme dettagliate** per le aree di parcheggio da certificare come sicure e protette. Tali norme riguardano vari aspetti, tra cui le misure di sicurezza fisica, la sorveglianza, l'illuminazione e il controllo degli accessi. Le SSPA devono prevedere strutture adeguate per i conducenti, quali servizi igienici, docce e servizi di ristorazione, garantendo che i conducenti possano riposare comodamente e in sicurezza.

Sono stabiliti quattro **livelli di sicurezza** per le SSPA: i) bronzo, ii) argento, iii) oro e iv) platino. Tali livelli sono concepiti per rispondere alle diverse esigenze e fornire un quadro chiaro che consenta agli operatori dei trasporti di scegliere il livello di sicurezza adeguato, anche sulla base del valore delle merci che trasportano. Le **procedure per la certificazione** delle SSPA comprendono ispezioni e audit periodici con l'obiettivo di garantire il rispetto delle norme stabilite, facendo in modo che i conducenti dispongano di un ambiente affidabile e sicuro e che le merci trasportate siano protette in modo efficace.

A norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 561/2006 la Commissione è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture per il parcheggio protette. La Commissione dovrebbe inoltre riferire circa lo sviluppo di SSPA certificate conformemente alle

---

([1]) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

([2]) Rivisto dal regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

([3]) Regolamento delegato (UE) 2022/1012 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 (GU L 170 del 28.6.2022, pag. 27).

norme di cui al regolamento delegato (UE) 2022/1012. La relazione della Commissione può contenere in aggiunta un elenco di misure raccomandate, volte ad accrescere sia il numero che la qualità delle SSPA.

L'articolo 8 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 dispone che gli Stati membri incoraggino la creazione di spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada, in linea con l'articolo 39, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 1315/2013([4]) relativo alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), successivamente sostituito dal regolamento (UE) 2024/1679([5]). L'articolo 31, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2024/1679 impone agli Stati membri di sviluppare, entro il 31 dicembre 2040, aree di parcheggio sicure e protette certificate conformemente alle norme dell'UE lungo le strade della rete centrale e della rete centrale estesa o entro una distanza stradale di 3 chilometri dalla più vicina uscita dalla strada della rete transeuropea, con una distanza massima media di 150 chilometri tra due SSPA.

La presente relazione si basa su uno studio sulla disponibilità di strutture di riposo e parcheggio per conducenti professionisti effettuato per conto della Commissione([6]). Lo studio ha analizzato l'attuale domanda e offerta di parcheggi per conducenti professionisti e le possibilità di ampliamento della rete esistente di SSPA, in linea con il regolamento (UE) 2024/1679. Lo studio si è basato su ampie consultazioni con esperti degli Stati membri, operatori dei trasporti e dei parcheggi, sindacati e conducenti professionisti([7]).

La parte 2 della relazione contiene una panoramica delle aree di parcheggio per i conducenti professionisti nell'UE, mentre la parte 3 esamina le sfide cui devono far fronte le SSPA. La parte 4 presenta le conclusioni, comprese le principali raccomandazioni per l'ampliamento della rete di SSPA.

2. PANORAMICA DELLE AREE DI PARCHEGGIO NELL'UE

Questa parte presenta una tipologia di aree di parcheggio per i conducenti professionisti in tutta l'UE e dati chiave sulle SSPA.

([4]) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

([5]) Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024).

([6]) "*Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU*", https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Tutti i risultati del sondaggio contenuti nella presente relazione sono stati ricavati da questo studio.

([7]) Maggiori dettagli sulla consultazione e sui portatori di interesse interpellati sono disponibili nell'allegato II dello studio, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.

2.1. Tipologia delle aree di parcheggio

Le aree di parcheggio utilizzate dai conducenti professionisti sono molto diverse in termini di finalità e livello di sicurezza. È possibile classificarle come di seguito illustrato.

a. Aree di parcheggio lungo l'autostrada

Tali aree di parcheggio sono spesso aperte a tutti i tipi di veicoli, il che significa che gli autocarri condividono tale area con automobili private, pullman e altri tipi di veicoli privati. A seconda dello Stato membro, tali aree di parcheggio sono spesso di proprietà di enti pubblici, o da questi gestite o date in concessione.

b. Aree di parcheggio fuori dall'autostrada

Tali aree di parcheggio si trovano di solito a circa 3 chilometri dall'autostrada. Sono spesso di proprietà di operatori privati, da cui sono anche gestite, e sono riservate agli autocarri e ai veicoli commerciali leggeri.

c. Aree di attesa per autocarri nei terminali portuali e ferroviari

A differenza delle aree di parcheggio pubbliche, queste aree speciali situate nei terminali portuali e ferroviari consentono ai conducenti di sostare in attesa di accedere al terminal. A seconda dello Stato membro, i terminali possono essere di proprietà di enti pubblici o società private e da questi gestiti, sebbene la proprietà pubblica sia molto comune.

d. Terreni di aziende di trasporto private (depositi aziendali)

Tali aree di parcheggio sono offerte da fornitori di servizi di prenotazione per il parcheggio degli autocarri in aree di sosta di proprietà delle aziende di trasporto. Nell'ambito di tale regime l'azienda di trasporti apre il proprio piazzale ai conducenti di altre aziende di trasporto, analogamente a un servizio di locazione di alloggi a breve termine prenotabile tramite un'app. Una forma alternativa di questo modello è utilizzata da operatori dei trasporti di nicchia, come le aziende di trasporto che trasportano automobili, che parcheggiano nei piazzali l'una dell'altra.

e. Aree di parcheggio sicure e protette

Le SSPA possono essere suddivise in aree di parcheggio certificate e aree di parcheggio non certificate. Le norme dell'UE di cui al regolamento delegato (UE) 2022/1012 sono le uniche definite nella legislazione. Tali norme stabiliscono quattro livelli di sicurezza e un livello di servizio comune come prerequisito per ottenere la certificazione. La certificazione è effettuata da organismi di audit indipendenti e imparziali accreditati secondo norme trasparenti definite nel regolamento delegato.

Altre norme del settore comprendono gli obblighi di sicurezza per i parcheggi TAPA EMEA (*Parking Security Requirements* - PSR), che rappresentano lo standard dell'Associazione per la protezione dei beni trasportati (*Transported Asset Protection Association* - TAPA), e la certificazione dell'Organizzazione europea per i parcheggi sicuri (*European Secure Parking Organisation* - ESPORG) per parcheggi e strutture.

Vi sono anche norme di settore a livello regionale, come le certificazioni della *Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.* (VEDA) (parcheggi Premium e Quality), che tuttavia restano marginali.

f. Aree di parcheggio per pullman

I conducenti di pullman non pernottano generalmente nelle aree di parcheggio utilizzate dai conducenti di autocarri. Tendono a soggiornare in alberghi e preferiscono le aree di servizio e le strutture per il parcheggio dedicate, situate nelle vicinanze delle destinazioni o dei terminali. Tenuto conto di tale tendenza, alcuni comuni, come Pamplona in Spagna e Bruxelles in Belgio, hanno istituito terminali dedicati per il parcheggio dei pullman nelle aree urbane. Le SSPA sono pertanto in larga misura irrilevanti per il settore dei pullman, data la specificità delle loro esigenze operative.

g. Altre strutture

Nei 27 Stati membri dell'UE vi sono circa 123 000 alberghi. Il 46 % delle aree di parcheggio certificate dall'UE dispone di almeno una struttura di pernottamento entro 3 chilometri. In tutte le categorie di parcheggio, circa la metà delle aree di parcheggio dispone almeno di una struttura entro tale distanza. Le fasce di distanza di maggiore interesse sono: 1 chilometro, percorribile a piedi, e 3 chilometri, raggiungibile mediante un servizio navetta. Poiché tuttavia tali distanze sono state misurate in linea d'aria, per raggiungere una struttura ricettiva considerata vicina a un'area di parcheggio potrebbe in realtà essere necessario percorrere distanze maggiori.

Di conseguenza, molte aree di parcheggio non dispongono di strutture ricettive adeguate nelle vicinanze. Le opzioni a distanze maggiori, sebbene possano essere presenti, non sono praticabili per i conducenti di autocarri, che in genere non dispongono di mezzi di trasporto (motorizzati) una volta parcheggiato il loro veicolo in un'area di sosta sicura.

Molti alberghi individuati nelle vicinanze delle SSPA sono principalmente concepiti per turisti e viaggiatori d'affari e non sono economicamente accessibili per i conducenti di autocarri. I risultati confermano infatti che la maggior parte delle tariffe alberghiere è proibitiva per i conducenti di autocarri.

2.2. Dati chiave sulle SSPA

L'attuale offerta totale di parcheggi per autocarri nell'UE ammonta a circa 380 000 (protetti e non protetti), di cui 60 816 sono di livello superiore a quello base (ossia non certificati ma dotati di alcuni elementi di sicurezza), 23 651 sono certificati come sicuri in base a diversi metodi di certificazione, e 4 943 sono certificati in linea con le norme dell'UE (la maggior parte dei quali è di livello oro, che garantisce un livello di sicurezza relativamente elevato). La distribuzione dei siti certificati, che sono concentrati solo in alcune nazioni/regioni (Belgio, regione dei Pirenei, Italia settentrionale e Ungheria), presenta notevoli divari lungo la rete centrale TEN-T, ad esempio in Austria, Cechia, Germania, Polonia e Slovacchia([8]).

([8]) Per maggiori dettagli sulla distribuzione geografica dei parcheggi nell'UE, cfr. l'allegato I del summenzionato studio (in particolare le relative mappe).

Tutte le aree di parcheggio, siano esse certificate o meno, comprendono anche le aree di servizio e le strutture di base. Il livello di sicurezza e i servizi disponibili possono variare notevolmente da un luogo all'altro. Le aree di servizio lungo le strade principali, comprese le autostrade e le strade a doppia carreggiata, offrono servizi essenziali ai conducenti. Tali aree comprendono come minimo stazioni di servizio, punti di ristoro e servizi igienici pubblici. Molte offrono anche servizi aggiuntivi, come docce e negozi, rendendole adatte sia alle soste brevi che ai periodi di riposo prolungati durante i viaggi a lunga distanza.

Sono attualmente in fase di costruzione nuove SSPA o la loro costruzione è prevista a breve. Rientrano in tale ambito 49 progetti in corso nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (MCE)([9]), che dovrebbero aggiungere 4 614 posti per autocarri nelle SSPA, quasi raddoppiando l'offerta attuale.

Nell'ultimo invito a presentare proposte di sovvenzioni di un'azione dell'UE nell'ambito dei trasporti in base all'MCE, pubblicato nel 2024 e chiuso nel 2025, sono state approvate per il finanziamento **14 proposte di progetti per SSPA** (12 in base alla dotazione generale e 2 in base alla dotazione per la coesione), per un **finanziamento cumulativo** di oltre **91 milioni di EUR**([10]).

I progetti mirano a sviluppare SSPA in vari Stati membri dell'UE in base all'iniziativa TEN-T. Tali sviluppi puntano a potenziare la sicurezza stradale e a offrire condizioni migliori ai conducenti professionisti, ampliando e ammodernando le strutture per il parcheggio in modo da soddisfare le norme stabilite nel regolamento dell'UE.

Sebbene questi nuovi siti miglioreranno la copertura geografica delle SSPA in tutta Europa, divari notevoli rischiano di persistere, a causa del costante aumento della domanda e del tempo necessario per fornire nuove aree di parcheggio.

3. SFIDE ATTUALI NELLE AREE DI PARCHEGGIO SICURE E PROTETTE

Il settore del trasporto su strada dell'UE deve affrontare diverse sfide importanti relative alla disponibilità e alla funzionalità delle SSPA. Tali sfide incidono non solo sulla sicurezza e sul benessere dei conducenti, aggravando la carenza di conducenti professionisti, ma anche sull'efficienza delle catene logistiche e sulla sicurezza stradale in generale. I fattori chiave che influenzano l'utilizzo delle SSPA sono i) la sicurezza, la pulizia e il comfort delle strutture e ii) la disponibilità di parcheggi. Chi ha risposto al sondaggio sottolinea inoltre la necessità di migliorare la gestione dei dati e l'accesso agli aggiornamenti in tempo reale sulla disponibilità dei parcheggi. Il costo di accesso alle strutture può costituire inoltre un fattore determinante nella scelta di aree di parcheggio con un livello di sicurezza e di servizio inferiore.

([9]) Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).

([10]) Senza tenere conto dell'ultimo invito a presentare proposte, l'UE ha finora già cofinanziato 138 aree di parcheggio e circa 16 113 parcheggi (certificati e non certificati) con oltre 231 milioni EUR nell'ambito dell'MCE.

3.1. Furto delle merci trasportate e preoccupazioni in materia di sicurezza

La sicurezza è uno dei principali interessi degli operatori dei trasporti su strada e dei conducenti. Una percentuale impressionante (85 %) degli operatori dei trasporti riferisce di aver subito furti o atti vandalici mentre i propri veicoli erano parcheggiati in aree non protette. Sebbene la percentuale scenda al 41 % nelle aree di parcheggio protette, il livello degli incidenti rimane elevato ed evidenzia la necessità imprescindibile di ulteriori misure di sicurezza. Il 79 % dei conducenti riferisce inoltre di aver affrontato una minaccia alla sicurezza e/o una situazione pericolosa mentre il proprio veicolo era parcheggiato e solo il 9 % dei conducenti dichiara di sentirsi al sicuro nelle aree di parcheggio in Europa. Il furto delle merci trasportate continua a essere un problema, con episodi che includono furti di carburante, effrazioni nelle cabine e imbarco non autorizzato di passeggeri a fini di immigrazione irregolare. Si segnalano anche rapine violente che mettono in pericolo la vita dei conducenti.

3.2. Scarsità e divari di distribuzione

Sia gli operatori dei trasporti che i conducenti hanno segnalato la scarsità di strutture per il parcheggio disponibili. Le SSPA sono inoltre distribuite in modo non uniforme nell'UE, in particolare nelle regioni ad alta densità di trasporto merci. Molte regioni dell'UE non soddisfano la densità richiesta di SSPA certificate, lasciando ai conducenti poche opzioni per riposare in sicurezza. Questa scarsità aggrava il problema dei parcheggi illegali, il che aumenta i rischi per la sicurezza dei conducenti. Le aree che i conducenti considerano meno servite da SSPA corrispondono a: Belgio, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Portogallo e Spagna.

Si stima che attualmente siano necessari circa 395 000 parcheggi. Supponendo che la domanda totale debba essere soddisfatta da SSPA, il divario è di 390 057 parcheggi([11]), pari a 3 250 aree di parcheggio([12]). Entro il 2040 la domanda dovrebbe aumentare ulteriormente e, tenuto conto dell'attuale tendenza degli investimenti, il divario stimato sarà di 483 000 parcheggi, ovvero 4 025 aree di parcheggio certificate in linea con le norme dell'UE([13]). Il divario tra domanda e offerta è presente in tutta l'UE, anche se la sua portata varia a seconda della regione e dello Stato membro. I divari più significativi si osservano nell'Europa sud-occidentale e centrale([14]).

3.3. Qualità delle strutture di parcheggio disponibili

Tra i conducenti, il 52 % di coloro che hanno partecipato al sondaggio ritiene che le strutture delle aree di parcheggio non siano pulite, mentre il 46 % le considera accettabili. Solo il 2 % di tutti i

---

([11]) Il fabbisogno di parcheggi è stato calcolato sottraendo il numero attuale di 4 943 parcheggi certificati in linea con le norme dell'UE dalla domanda stimata di 395 000 parcheggi.

([12]) Si stima che ogni area di parcheggio sarà composta, in media, da 120 parcheggi. Tale stima si basa sulle dimensioni medie delle aree di parcheggio certificate esistenti (in linea o meno con le norme dell'UE).

([13]) Il numero di 483 000 parcheggi è stato calcolato sottraendo i 24 000 parcheggi certificati previsti in linea con le norme dell'UE dalla domanda stimata di 507 000 parcheggi protetti nel 2040.

([14]) Una mappatura dettagliata della domanda e dell'offerta di strutture di parcheggio è disponibile nell'allegato I dello studio all'indirizzo seguente: https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.

conducenti che hanno risposto ritiene che le strutture delle aree di parcheggio siano pulite (sono compresi tutti i tipi di aree di parcheggio). Per quanto riguarda le SSPA, sia certificate UE che non certificate, circa il 55 % dei partecipanti al sondaggio afferma che le strutture sono "pulite" o "accettabili".

3.4. Costi per l'utilizzo delle strutture di parcheggio

I conducenti e gli operatori dei trasporti concordano sul fatto che i conducenti non dovrebbero sostenere i costi di parcheggio. Dall'analisi sulle aree di parcheggio con maggiore sicurezza, ovvero i livelli platino e oro, si evince che i prezzi attuali variano da circa 15 EUR a circa 35 EUR a notte. Le aree di parcheggio con un livello di sicurezza inferiore, ovvero i livelli argento e bronzo, applicano tariffe comprese tra 5 EUR e 15 EUR. Un importo pari a 15 EUR a notte per posto auto sembra essere un prezzo elevato per le aziende di trasporto. Data la scarsa disponibilità a pagare per il parcheggio, è improbabile che gli operatori dei trasporti siano disposti a pagare per una sistemazione in albergo.

3.5. Sfide tecnologiche

Si riscontra una notevole carenza di dati completi per i sistemi di pianificazione degli itinerari e di prenotazione dei parcheggi. Una gestione inadeguata dei dati impedisce ai conducenti di accedere alle informazioni in tempo reale sui parcheggi protetti disponibili. Molte strutture per il parcheggio esistenti non dispongono delle infrastrutture necessarie per i sistemi di trasporto intelligenti([15]). Tali sistemi, se attuati, potrebbero alleviare in modo significativo lo stress di trovare parcheggi sicuri nelle aree congestionate, offrendo aggiornamenti e prenotazioni in tempo reale attraverso piattaforme digitali.

Nello specifico, la maggior parte degli operatori dei trasporti ritiene che l'accesso in tempo reale alla disponibilità dei parcheggi sia fondamentale per la pianificazione degli itinerari, anche se solo il 27 % ritiene affidabili le informazioni aggiornate sui parcheggi. Il 75 % degli operatori è convinto inoltre che dati accurati sulla disponibilità di SSPA migliorino la pianificazione degli itinerari e contribuiscano a rispettare le norme in materia di periodi di guida e di riposo. Per quanto riguarda la disponibilità e la gestione dei dati per la pianificazione degli itinerari e per le prenotazioni, gli operatori dei trasporti dichiarano di non disporre di un sistema di calcolo dei percorsi o di un piano fisso per le fermate, con oltre il 50 % che indica di non effettuare alcuna prenotazione di aree di parcheggio.

3.6. Questioni specifiche inerenti al genere

L'evidente squilibrio di genere all'interno del settore, in cui solo il 6 % dei conducenti è costituito da donne, evidenzia la necessità di strutture sensibili alla dimensione di genere. Le conducenti donne si trovano ad affrontare ulteriori sfide, come le esigenze in materia di sicurezza e igiene personali che non sono adeguatamente soddisfatte dalle strutture attuali.

([15]) La direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (STI) fornisce una serie di orientamenti e azioni per la diffusione dei progressi digitali e tecnologici che favoriranno la modernizzazione e la connettività dei parchi veicoli a lungo raggio e, di conseguenza, delle SSPA.

4. CONCLUSIONI

Le sfide esposte nella parte 3 della presente relazione devono essere affrontate con investimenti strategici e adeguamenti delle politiche. Ciò è fondamentale al fine di potenziare l'efficienza e la sicurezza del settore del trasporto su strada dell'UE e di migliorare le condizioni di lavoro e quindi l'attrattiva della professione per i conducenti.

La crescente domanda di trasporto di merci su strada sottolinea la necessità urgente di aumentare le infrastrutture per il parcheggio, in particolare le SSPA certificate. L'offerta attuale non è in grado di soddisfare la domanda e, in previsione di un'ulteriore crescita, occorrono investimenti immediati e la certificazione delle aree di parcheggio esistenti con caratteristiche di sicurezza e protezione. Tale urgenza è ulteriormente sottolineata dall'obbligo per gli Stati membri di garantire, entro il 31 dicembre 2040, lo sviluppo di SSPA certificate lungo la rete centrale e la rete centrale estesa TEN-T, o entro una distanza stradale di 3 km dalla più vicina uscita dalla strada della rete transeuropea, con una distanza media massima di 150 km tra loro. È possibile individuare diverse azioni successive di carattere legislativo e non legislativo.

Le seguenti possibili iniziative si basano sull'analisi e sui risultati dello studio e dovrebbero pertanto essere intese come contributi a una discussione più ampia. Il loro scopo è informare e sostenere un'ulteriore riflessione, senza anticipare né influenzare le decisioni relative ad azioni future.

4.1. Iniziative non relative ad atti giuridici

4.1.1. Incentivare gli adeguamenti rapidi

La Commissione ritiene che il modo più efficiente per colmare il divario tra il numero di SSPA necessarie e il numero attuale di tali aree consista nell'**ammodernamento di quelle non protette lungo le autostrade**. Ciò può avvenire **attraverso lavori e investimenti** volti ad aiutare tali strutture a ottenere la certificazione di livello bronzo o superiore.

L'attenzione dovrebbe concentrarsi su misure di sicurezza essenziali quali l'illuminazione perimetrale, i deterrenti visivi, i controlli di sorveglianza periodici, il monitoraggio dei punti di ingresso e di uscita e una segnaletica chiara per limitare l'accesso ai veicoli autorizzati. Potrebbe inoltre essere necessario investire in strutture per il riposo lungo autostrade che in origine erano state concepite principalmente per i passeggeri di automobili private.

La Commissione raccomanda agli Stati membri di valutare attentamente tale opzione al fine di soddisfare gli obblighi stabiliti nel regolamento TEN-T. Gli operatori di strutture per il riposo lungo le autostrade sono invitati a valutare la pertinenza di tali investimenti per i loro modelli commerciali. Qualora gli investimenti privati da soli non rappresentino un'opportunità commerciale praticabile, possono essere indispensabili meccanismi di sostegno pubblico e una pianificazione coordinata per garantire la realizzazione tempestiva dell'infrastruttura necessaria.

Nelle regioni con un'incidenza più elevata di furti delle merci trasportate, gli Stati membri dovrebbero inoltre **dare priorità alla costruzione e all'ammodernamento di SSPA certificate con il livello platino**, al fine di garantire la massima sicurezza e protezione ai conducenti e alle

merci che trasportano. In queste regioni dovrebbe essere data priorità ai meccanismi di sostegno pubblico.

4.1.2. Promuovere la collaborazione e la sensibilizzazione dei portatori di interessi

Gli Stati membri dovrebbero includere lo sviluppo di SSPA nei loro **piani nazionali in materia di trasporti**([16]). I coordinatori europei nominati a norma dell'articolo 52 del regolamento (UE) 2024/1679 sostengono l'attuazione coordinata dei corridoi di trasporto europei. A norma dell'articolo 54 del regolamento (UE) 2024/1679, ciascun coordinatore europeo redige, entro il 19 luglio 2026 e poi ogni quattro anni, un piano di lavoro che fornisca un'analisi dettagliata dello stato di attuazione del corridoio e della sua conformità ai requisiti del regolamento (UE) 2024/1679, anche per quanto riguarda la realizzazione di SSPA, nonché delle priorità per il suo sviluppo futuro.

La Commissione ritiene inoltre che **gli operatori a lungo raggio dovrebbero esortare i propri conducenti a riposare presso le SSPA.** Le SSPA dovrebbero essere integrate quale tematica nell'ambito del gruppo europeo per la mobilità urbana (*European Group for Urban Mobility* - EGUM) e del Forum per la logistica e il trasporto digitale (DTLF)([17]). La tematica relativa alle SSPA potrebbe anche essere inclusa nella formazione iniziale e periodica dei conducenti quale nuovo elemento concepito appositamente per il benessere di questi ultimi, unitamente alla digitalizzazione e agli aggiornamenti tecnologici.

4.1.3. Migliorare la connettività delle SSPA

Gli operatori delle SSPA potrebbero introdurre una piattaforma digitale comune a livello dell'UE (osservatorio), disponibile anche come app per smartphone, che consenta ai conducenti e alle aziende di trasporto di accedere ai dati in tempo reale sulla disponibilità dei parcheggi, effettuare prenotazioni e comunicare con le strutture per il parcheggio. La Commissione ha inoltre avviato un progetto per lo sviluppo di un'app che raccolga i riscontri e le valutazioni dei conducenti sui principali punti di interesse lungo i percorsi di trasporto su strada, compresi i punti di servizio e le aree di sosta([18]).

4.1.4. Migliorare la sicurezza, il benessere e l'inclusività

L'attrattiva delle aree di parcheggio per i conducenti aumenta quando queste:

- sono **sicure** per quanto riguarda la **circolazione** sia degli autocarri che dei pedoni;
- sono **pulite**, nel rispetto di **rigorose norme d'igiene** in tutta la struttura;

([16]) Cfr. l'articolo 60 del regolamento (UE) 2024/1679.

([17]) EGUM è il gruppo di esperti ad alto livello della Commissione europea sulla mobilità urbana, mentre il DTLF è il Forum per la logistica e il trasporto digitale che riunisce esperti degli Stati membri, enti pubblici e organizzazioni private per coordinare le politiche in tali settori.

([18]) Progetto pilota: *Empowering truck drivers-Revolutionising European Logistics*, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

- promuovono **programmi di benessere** incentrati sul sostegno alla salute mentale dei conducenti di lunga percorrenza e sulla fornitura di strutture ricreative e spazi sociali;
- offrono **misure inclusive sotto il profilo del genere**, come parcheggi riservati in prossimità degli uffici di sicurezza per le conducenti donne, al fine di evitare che queste ultime debbano attraversare da sole l'area di parcheggio, in particolare di notte;
- forniscono **servizi su misura per le diverse esigenze culturali e religiose**, come opzioni alimentari diversificate e sistemi di informazione multilingue.

I conducenti di autocarri apprezzerebbero molto anche **la presenza di personale di sicurezza in loco**.

I conducenti di autocarri beneficerebbero inoltre di **alloggi accessibili e a prezzi abbordabili**, come i motel nelle vicinanze delle SSPA, se realizzati in regioni ad alta densità di trasporto merci; in tal modo si garantirebbero per i conducenti opzioni di pernottamento coerenti e affidabili.

4.1.5. Finanziamento

Il finanziamento delle SSPA, anche attraverso i fondi dell'UE, si è rivelato uno strumento molto importante ed efficace. Per continuare a garantire questo importante strumento di sostegno, il 16 luglio 2025 la Commissione ha proposto un meccanismo per collegare l'Europa 3, con un bilancio destinato ai trasporti di 51,5 miliardi di EUR nel quadro finanziario pluriennale ("QFP") per il periodo 2028-2034([19]).

4.2. Iniziative relative ad atti giuridici

4.2.1. Regolamento delegato (UE) 2022/1012

Nel valutare se il regolamento (UE) 2022/1012 debba essere riveduto alla luce degli sviluppi tecnologici esistenti([20]), la Commissione, sulla base della consultazione con gli Stati membri e i portatori di interesse, potrebbe prendere in considerazione anche la possibilità di:

- introdurre certificazioni di livello intermedio per facilitare e quindi incentivare rapidi ammodernamenti delle SSPA esistenti. Ad esempio, un'area di parcheggio di livello argento che investe in servizi di alto livello potrebbe ricevere una certificazione argento+;
- includere l'obbligo di personale di sicurezza in loco nelle SSPA di livello platino al fine di ampliare gli standard di sicurezza fisica;
- sviluppare un sistema di segnalazione per le SSPA che informi sui parcheggi riservati alle conducenti donne;
- aggiungere considerazioni alimentari e la raccolta nelle strutture igienico-sanitarie di dati disaggregati per genere sui conducenti.

([19]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52025PC0571&qid=1753801194712.

([20]) La clausola di revisione di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) 2022/1012 prevede che la Commissione valuti entro il 7 aprile 2026 se le norme e le procedure di certificazione di cui agli allegati I e II debbano essere modificate alla luce degli sviluppi tecnologici, e al fine del miglioramento costante delle condizioni di lavoro dei conducenti.

4.2.2. Regolamento (CE) n. 561/2006

Se e quando avrà luogo una revisione più ampia del regolamento (CE) n. 561/2006, la Commissione potrebbe proporre, per quanto riguarda le SSPA, le seguenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006:

- includere criteri aggiuntivi relativi al benessere dei conducenti nelle norme concernenti il livello di servizio delle SSPA. Ciò potrebbe consistere, ad esempio, in misure volte ad accogliere conducenti di diversa provenienza culturale o linguistica;
- consentire ai conducenti di effettuare regolari riposi nelle cabine dei veicoli, purché queste siano dotate di tutte le funzioni necessarie per garantire il comfort e siano parcheggiate in SSPA. Ciò offrirebbe ai conducenti l'opportunità di socializzare e riposare in luoghi con elevati livelli di sicurezza e servizi.

La Commissione monitorerà attentamente lo sviluppo di adeguate strutture per il riposo e per il parcheggio dei conducenti professionisti, in particolare le SSPA certificate conformemente alle norme stabilite in base al regolamento delegato (UE) 2022/1012. La Commissione determinerà inoltre il modo più appropriato per sostenere le raccomandazioni, tenuto conto delle priorità politiche, della fattibilità e dei contributi di tutti i portatori di interessi. Nella sua valutazione la Commissione si concentrerà sulle misure che miglioreranno la qualità delle strutture per il parcheggio e aumenteranno il numero di SSPA.

La Commissione sottolinea che spetta agli Stati membri garantire il corretto sviluppo della rete di SSPA. Sebbene sia importante continuare a finanziare l'MCE, tale finanziamento è di natura limitata. Il sostegno pubblico e privato a livello nazionale è pertanto essenziale per garantire che si affrontino in modo efficace i divari e i punti non coperti sulla rete TEN-T, al fine di mantenere un'adeguata disponibilità di SSPA.