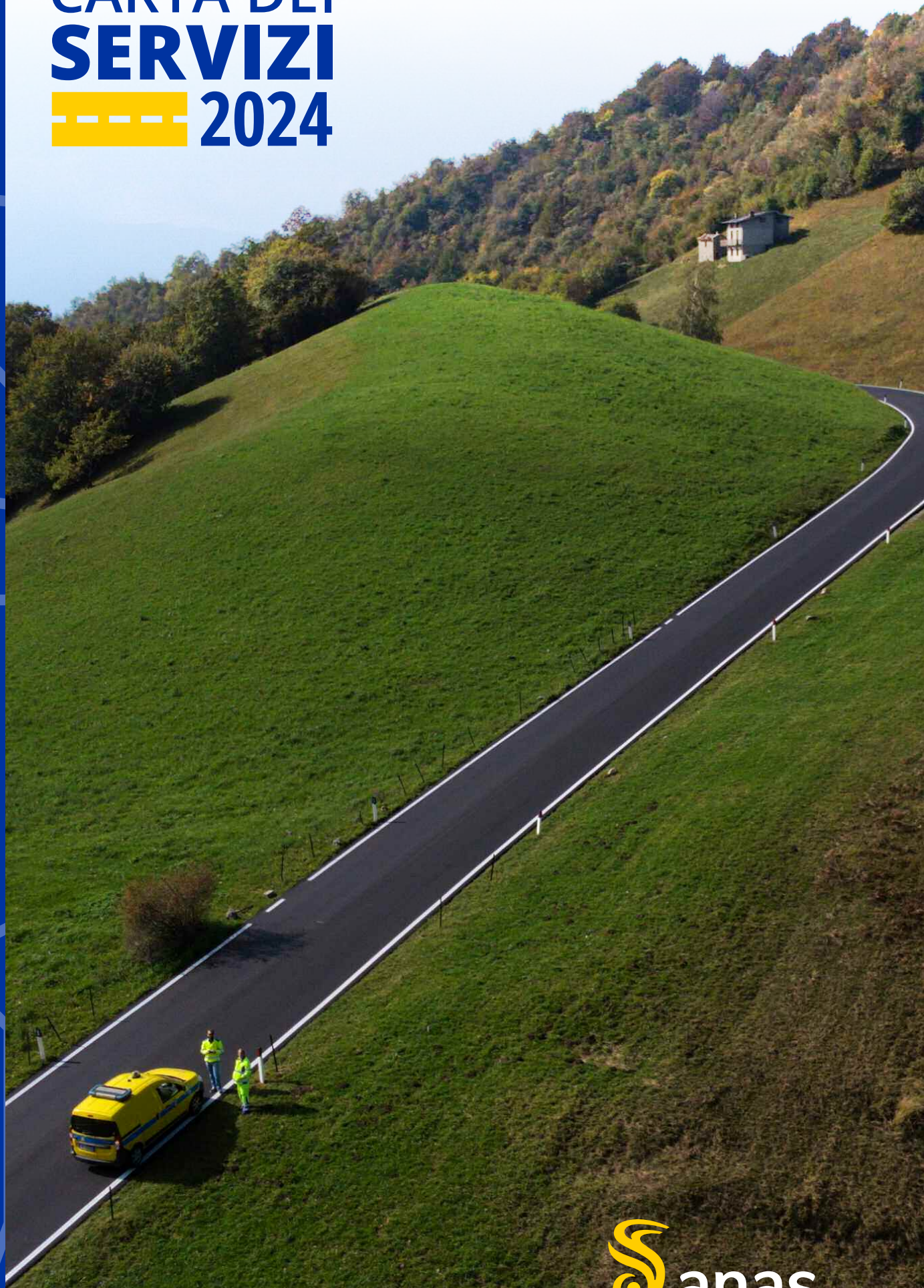


# CARTA DEI **SERVIZI** 2024





# INDICE

<b>La nostra Carta dei Servizi</b>	<b>3</b>	<b>SEZIONE 3 – LA SOSTENIBILITÀ</b>	<b>50</b>
<b>SEZIONE 1 – CHI SIAMO</b>	<b>5</b>	Politica di sostenibilità	51
Oltre 95 anni di storia	6	Compatibilità ambientale delle grandi opere	51
La nostra rete viaria	7	Progetto europeo CIRCUIT	52
Piano “Rientro Strade”	8	Protocollo ENVISION®	53
Sovrappassi e Sottopassi	9	Il Dibattito Pubblico	55
La rete stradale TEN-T	10	L’indicatore di sostenibilità	57
Upgrading della rete TEN-T	11	Pavimentazioni ecosostenibili	58
Le nostre attività	13	Efficienza energetica	59
Principi fondamentali di Anas per la tutela del viaggiatore	14	Energia verde	59
Società trasparente	15	Piano Green Light e Piano Green Light 2.0	60
L’impegno per la legalità nei cantieri	15	Realizzazione di impianti fotovoltaici Anas	61
La sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori	16	Energy Saving Technology	62
Ricerca e Sviluppo: il Centro di Ricerca e Sperimentazione	17	Monitoraggio acustico e mitigazione del rumore	63
Stradale di Cesano	17	Progetto Acque di Strada	65
Piano Commissariale per le opere viarie di Anas	18	<b>SEZIONE 4 – I SERVIZI ALL’UTENZA</b>	<b>66</b>
Il Catasto Strade	22	Il soccorso meccanico	67
Programma “Anas Smart Road”	23	I trasporti eccezionali	68
Anas per il Giubileo	26	Gli impianti pubblicitari	69
<b>SEZIONE 2 – LA NOSTRA OPERATIVITÀ</b>	<b>28</b>	Licenze e Concessioni	70
Presenza capillare sul territorio	29	I cartelli turistici	71
Manutenzione: dall’emergenza alla programmazione	30	Autorizzazioni riprese foto-cinematografiche	71
Il trend della produzione della manutenzione 2014 - 2023	30	Le aree di servizio	72
Focus 2016 – 2023	30	Verifiche sullo stato delle strutture e sulla qualità	73
Monitoraggio e ispezione delle infrastrutture	31	dei servizi erogati	73
Manutenzione industriale predittiva	33	L’impegno di Anas per un’infrastruttura stradale	74
Le gallerie	34	più sostenibile	
Le barriere di sicurezza stradale Anas	35	<b>SEZIONE 5 – LA QUALITÀ</b>	<b>75</b>
Barriere in calcestruzzo NDBA – National Dynamic Barrier	35	La politica e la gestione della qualità	76
Barriere in acciaio per arginelli ridotti e terreno soft	36	Gli indicatori della qualità	77
Barriere in acciaio salvamotociclisti	38	<b>SEZIONE 6 – LA COMUNICAZIONE ALL’UTENZA</b>	<b>78</b>
Monitoraggio continuativo della rete viaria	39	<b>E LA TUTELA DEL CLIENTE</b>	
La gestione delle emergenze	40	I canali di contatto con l’utenza	79
La sicurezza stradale	41	Il sito istituzionale di Anas	80
Studio sui comportamenti degli automobilisti italiani:	42	Il Servizio Clienti	81
“Ricerca sugli Stili di Guida”	42	La misura della soddisfazione dei clienti	83
Educazione stradale nelle scuole: “Eroi sulla strada,	44	La protezione dei dati personali	84
in viaggio con Nico”	44	La procedura di conciliazione in caso di sinistro stradale	84
Una rete tecnologica per la sicurezza	45	Riferimenti URP	85
I controlli sulla pavimentazione stradale	47	Numeri e indirizzi utili	87
		Le aree di servizio lungo la rete autostradale Anas	89

# LA NOSTRA CARTA DEI SERVIZI

## Gentili Utenti,

siamo lieti di presentarVi la nuova Carta dei Servizi di Anas. Uno strumento che viene aggiornato ogni anno, per conoscere i servizi, i valori e l'impegno che contraddistinguono le nostre attività da quasi un secolo. All'interno troverete informazioni sui progetti infrastrutturali, le nuove opere e la manutenzione di quelle esistenti, l'aggiornamento tecnologico e le misure adottate per garantire i livelli più alti di comfort e sicurezza alla guida.

Anas, società del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, è il primo gestore della rete stradale di interesse nazionale. Con oltre 32.000 km di strade e autostrade, più di 20.000 ponti e 2.000 gallerie forniamo un servizio fondamentale per la mobilità del Paese. La rete Anas serve 3.500 comuni sui quasi 8.000 presenti sull'intero territorio nazionale, e vi transitano quotidianamente 8 milioni di persone. Ogni anno vengono percorsi in totale sulle nostre infrastrutture 91,5 miliardi di chilometri, di cui 84,1 miliardi di chilometri da veicoli passeggeri e i restanti 7,3 miliardi di chilometri annui da veicoli merci. In questo contesto, siamo chiamati a collaborare con gli enti locali per la difesa dei luoghi colpiti da particolari eventi, soggetti a rischi infrastrutturali, ambientali e antropici, e a coordinare – spesso nella veste di Commissari – le attività e gli interventi per il ripristino delle reti di trasporto e della viabilità.

Una mobilitazione così rilevante di persone, materiali, merci

e beni alimentari contribuisce a un impatto positivo sul PIL e alla crescita economica del Paese. Una rete i cui numeri parlano da soli, e che ci vede impegnati con ingenti risorse.

Nel 2023 abbiamo pubblicato bandi di gara per un valore totale di 7,8 miliardi di euro (+67% rispetto al 2022). Un record per l'Azienda comparando il dato con quelli degli ultimi cinque anni. Di questi, 4 miliardi di euro riguardano lavori per nuove opere, 2,7 miliardi di euro lavori per la manutenzione programmata, di cui quasi 600 milioni di euro destinati al Piano Sisma, oltre 200 milioni per servizi di ingegneria, più di 500 milioni per forniture e servizi.

Nell'ambito della manutenzione programmata, nel 2023 abbiamo prodotto 1,529 miliardi di euro (+20%) con 1.939 interventi (+15%). Nel dettaglio, abbiamo realizzato 819 progetti per un valore di 2,429 miliardi di euro (+23%), consegnato 721 cantieri (+7%) per 2.232 miliardi di euro (+33%) e realizzato 19.228 ispezioni (+5%) eseguite con l'ausilio di 348 risorse e 15 macchine by-bridge.

Nel 2024, sempre sul fronte della manutenzione, prevediamo gare per un valore 1,4 miliardi di euro e 700 cantieri di nuova consegna per un investimento di 2 miliardi di euro.

Rilevante anche il dato relativo all'attività di progettazione: prevediamo 800 nuovi progetti per un valore complessivo di oltre 2,3 miliardi di euro.

Lato nuove opere, al 31 dicembre 2023, sono 86 i cantieri in





corso che sviluppano circa 10,8 miliardi di investimenti mentre ammontano a 62 gli interventi di prossimo avvio i cui cantieri saranno attivati nel corso del 2024 con investimenti per circa 5,2 miliardi.

Per quanto riguarda gli interventi commissariati ai sensi dell'art.4 del DL 32/2019 (Sblocca cantieri), giova ricordare che al 31 dicembre 2023, tra quelli ultimati, in corso di realizzazione, di prossimo avvio e in progettazione, ne risultano 141 per un valore di investimento di circa 31,2 miliardi.

Con il piano per il 2024 prevediamo l'attivazione di investimenti per circa 2,3 miliardi di euro.

Tutta questa mole di investimenti è volta ad assicurare elevati livelli di sicurezza stradale. Un impegno che articoliamo in più direzioni.

In primis, con la sorveglianza delle infrastrutture, oggetto di ispezioni trimestrali da parte del personale di esercizio e di un'ispezione tecnica più approfondita una volta all'anno, a cui si affianca il monitoraggio tramite sensori di ponti e viadotti con il Programma SHM (Structural Health Monitoring). Si tratta di un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi e di monitoraggio dinamico delle infrastrutture, con tecnologie innovative basate sull'AI. Il sistema, in fase di realizzazione, ha come scopo l'acquisizione in tempo reale delle informazioni sullo stato delle opere con l'obiettivo di definire i processi di manutenzione predittiva per interventi tempestivi e mirati.

Un altro caposaldo del piano strategico riguarda la ricerca e sviluppo di tecnologie come le nuove barriere spartitraffico progettate da Anas e le pavimentazioni stradali a elevate prestazioni. Non da ultimo le sperimentazioni legate al progetto Anas Smart Road, tassello chiave della mobilità del futuro, abilitante per lo sviluppo della Smart Mobility e propedeutica ai futuri scenari di guida autonoma dei veicoli.

Un altro fondamentale processo è l'azione di prevenzione ed educazione alla sicurezza stradale che ci vede protagonisti, in piena sinergia con le istituzioni presenti sul territorio, con campagne informative rivolte in particolare ai più giovani. Per evidenziare la necessità di una maggiore attenzione alla guida e al rispetto delle regole del Codice della Strada. Inoltre, al fine di rendere più consapevole ed efficace il nostro messaggio, commissioniamo ogni anno una Ricerca sugli Stili di Guida degli Utenti, con l'obiettivo di orientare le nostre campagne di sicurezza stradale "Guida e basta", intervenendo puntualmente sui comportamenti più scorretti.

Per tutti coloro che percorrono le nostre strade e autostrade

mettiamo a disposizione i più moderni canali di contatto, garantendo a chiunque di ricevere l'assistenza necessaria durante il proprio viaggio e rispondendo alle richieste relative alla nostra rete stradale. Oltre ai canali di contatto tradizionali Numero Verde, mail e PEC dedicati agli utenti, abbiamo scelto i canali digitali Livechat, Whatsapp e Telegram per una comunicazione moderna e veloce. Tutti i servizi offerti all'utenza sono costantemente monitorati per anticipare nuove esigenze con l'obiettivo di soddisfare i cittadini che entrano in contatto con Anas. La misurazione dei servizi offerti consente peraltro di individuare eventuali azioni da attivare e/o integrare, per migliorare le performance aziendali.

Dal lunedì al venerdì siamo in onda su Rainews 24 con notizie di viabilità in tempo reale, gli aggiornamenti sui lavori in corso, gli interventi infrastrutturali e le "pillole" di sicurezza stradale.

Non da ultimo, l'impegno sul fronte della sostenibilità. Nella consapevolezza dello sviluppo infrastrutturale motore del progresso socio-economico del Paese, vogliamo fare della rete stradale un driver della transizione ecologica con l'adozione, in fase di realizzazione, di pratiche green, con ciò attribuendo ulteriore valore ai territori attraversati dalle nostre strade. L'obiettivo finale è quello quindi di realizzare infrastrutture più interconnesse e resilienti in linea con gli standard più avanzati.

Fondamentale, infine, l'attenzione verso la legalità. Il nostro obiettivo è prevenire ogni potenziale forma d'infiltrazione e condizionamento della criminalità organizzata con investimenti in sicurezza garantiti da un attento monitoraggio di tutte le attività di cantiere.

In questo ambito è importante un'efficace ed efficiente struttura di Internal Auditing, con un'attività indipendente e obiettiva di "assurance" su processi aziendali maggiormente a rischio e di consulenza, attraverso un approccio professionale finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance.

Confidando che questo documento possa rafforzare il dialogo con tutti gli utenti della nostra rete, **auguriamo buon viaggio.**

**Edoardo Valente**  
Presidente Anas SpA

**Aldo Isi**  
Amministratore Delegato Anas SpA



# 1. CHI SIAMO





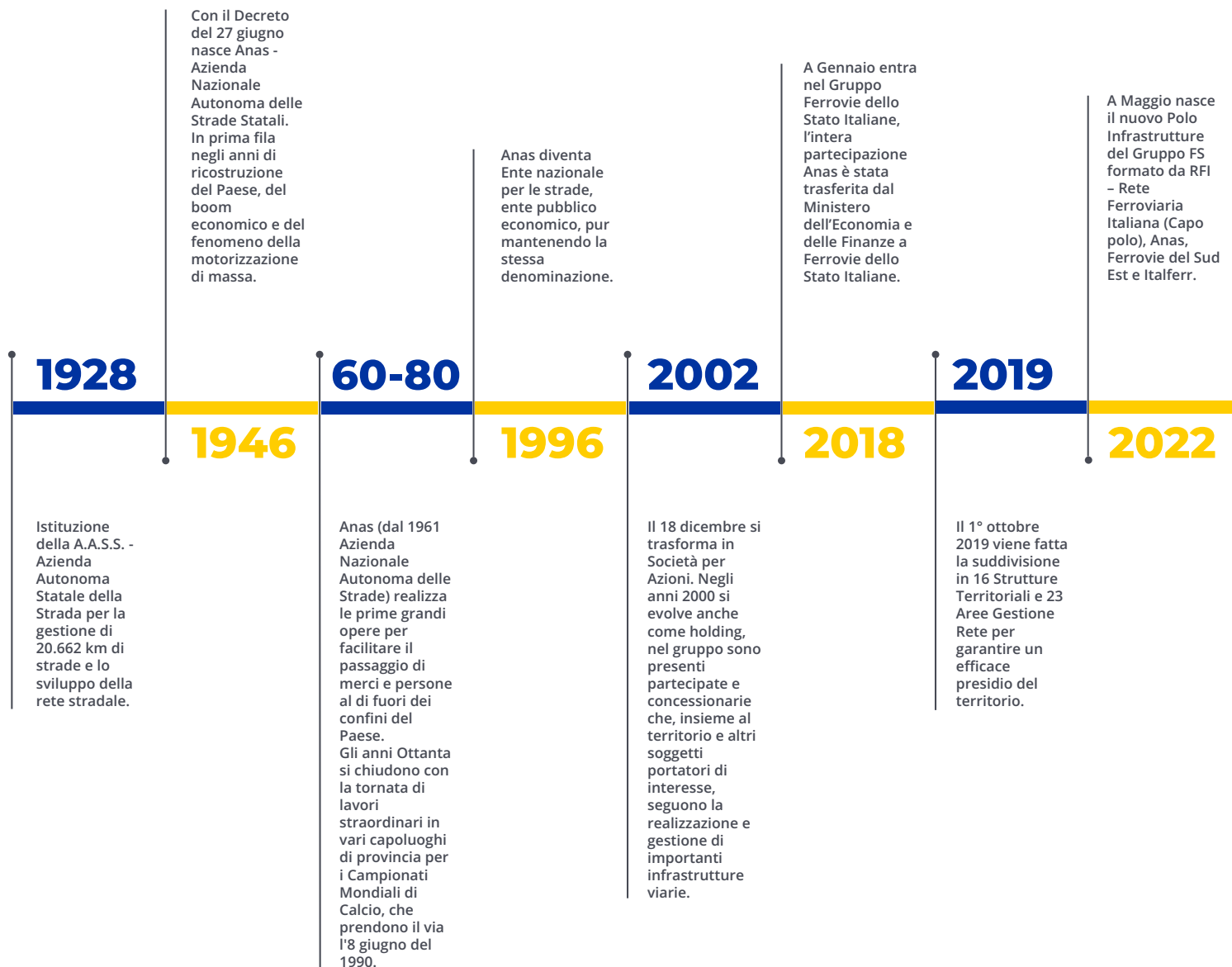
# OLTRE 95 ANNI DI STORIA

*Viaggiamo insieme a voi dal 1928.*

La nostra storia è un percorso che ha segnato le tappe più importanti dello sviluppo del Paese, unendone gli assi.



*Strada Statale 14 "della Venezia Giulia",  
nello sfondo la città di Monfalcone, 1959*



Naviga su **MUVIAS**  
il Museo Virtuale Anas e scopri la nostra storia

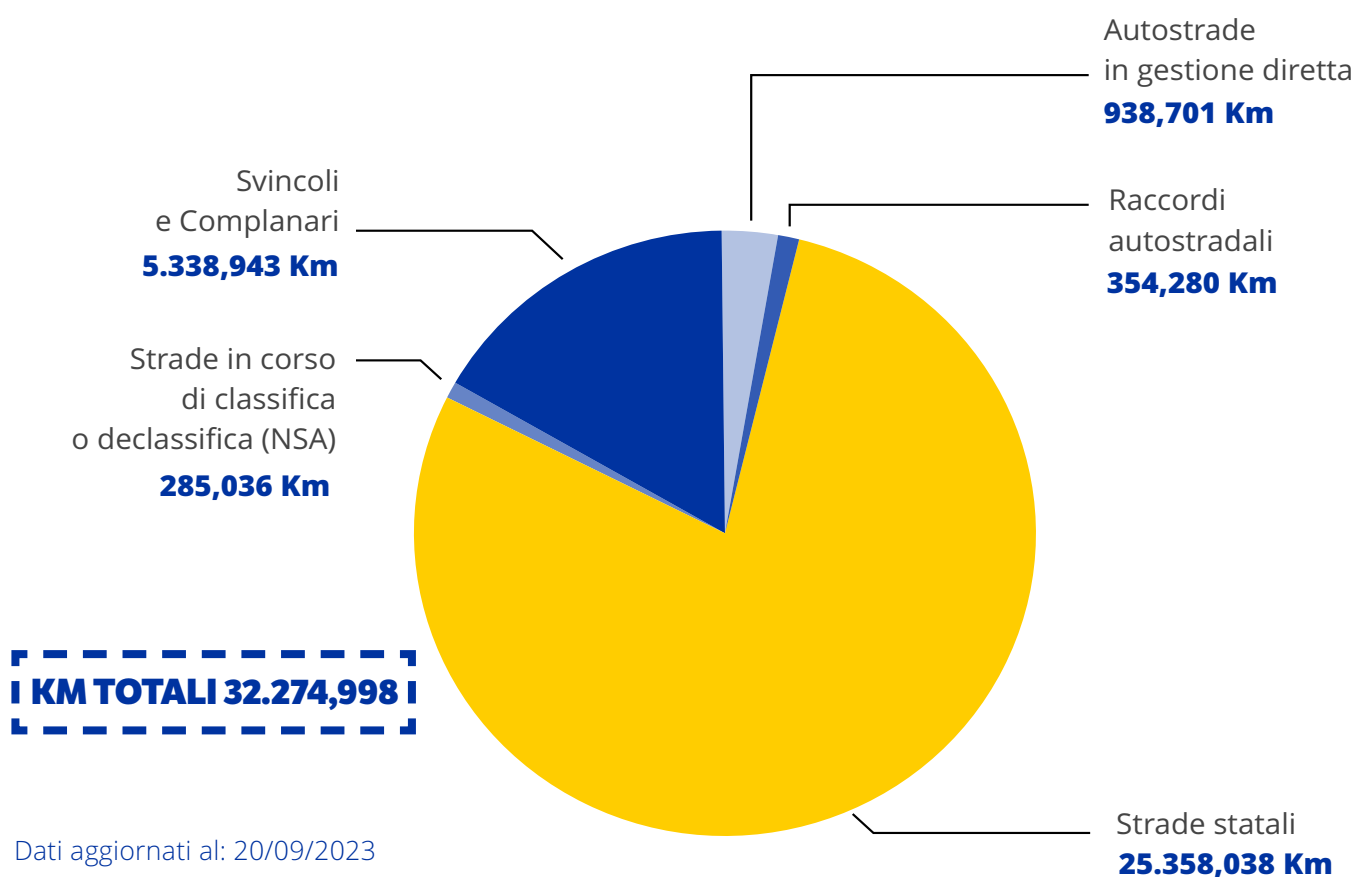


# LA NOSTRA RETE VIARIA

La rete viaria Anas si sviluppa su **oltre 32 mila km di strade statali e di autostrade non a pedaggio, compresi svincoli e complanari, di rilevanza nazionale, parte dei quali appartenenti alla Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T).**

È in **gestione diretta ed è sottoposta al controllo e alla vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

Le strade e autostrade gestite direttamente da Anas sono state individuate dal Decreto Legislativo 29 Ottobre 1999 n.461 e successive modifiche. Inoltre, Anas gestisce anche alcune strade delle Regioni a statuto speciale Sicilia e Sardegna, che non fanno parte della rete nazionale indicata da questo decreto. A seguito di convenzioni sottoscritte con gli Enti locali, l'Azienda ha inoltre in gestione in regime di "service" alcune arterie regionali e provinciali.





# PIANO RIENTRO STRADE

**Avviato nel 2018**, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria, riguarda il **trasferimento alla competenza di Anas di circa 6.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali**, portando la rete fino a oltre 32mila km. Il piano ha l'obiettivo di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

## COESIONE TERRITORIALE

**Grazie al piano "Rientro Strade" è aumentata l'efficienza della gestione dell'intera rete, con interventi di manutenzione programmata più omogenei, e sono stati potenziati gli standard di sicurezza con benefici in termini di accessibilità a tutti i territori e alle aree interne.**

Nel corso del 2023 sono continuate le attività iniziate negli anni precedenti di revisione della rete stradale di interesse nazionale principalmente allo scopo di affinarla con piccoli aggiustamenti e riaggiustamenti rispetto alla revisione effettuata con i DPCM 2018 e 2019.

Attualmente le proposte di modifica della rete riguardano le seguenti 8 regioni:

- **per Liguria, Lombardia e Veneto** è già stata trasmessa la proposta di revisione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'emanazione del Decreto per un totale di circa 65 km riclassificati di interesse nazionale;
- **per Abruzzo, Calabria, Marche, Molise ed Umbria** il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole per le declassificazioni (circa 25 km complessivi) e per la riclassificazione delle tratte stradali che costituiscono piccoli riaggiustamenti della rete (circa 13 km complessivi), mentre per le restanti strade oggetto di proposta di riclassificazione ha richiesto un supplemento di istruttoria.



# SOVRAPPASSI E SOTTOPASSI

Con il Decreto Ministeriale MIMS - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n° 485/2021 del 1° dicembre 2021, sono stati individuati gli attraversamenti tra le strade statali e le strade di Regioni, Province e Comuni per i quali gli obblighi di manutenzione passano ad Anas e agli altri concessionari autostradali.

Il D.M. MIMS n° 485/2021 elenca i sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, specificandone le competenze in termini di manutenzione, e attua una delle riforme previste nel **PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**. Con il PNRR l'Italia si è assunta l'obbligo di definire i rapporti tra i proprietari dei sottopassi e sovrappassi di fronte alla Commissione europea, al fine di garantire a queste opere d'arte un più adeguato sistema di manutenzione che ne migliori la sicurezza.

Per Anas le opere interessate alla stipula di atti convenzionali, individuate tra quelle riportate nell'elenco allegato al D.M. MIMS n° 485/2021 sono:

- n° **1057** in relazione agli attraversamenti con Enti Terzi gestori di viabilità di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del Codice della Strada;
- n° **86** in relazione agli attraversamenti con Concessionari Autostradali gestori di viabilità di tipo A, ai sensi dell'articolo 2 del Codice della Strada.

Allo **stato attuale** sono in corso interlocuzioni per giungere alla stipula delle convenzioni, come di seguito riportato:

- n° **709** in relazione agli attraversamenti con Enti Terzi gestori di viabilità di classificazione inferiore, ai sensi dell'articolo 2 del Codice della Strada



(Regioni, Comuni, Province);

- n° **11** in relazione agli attraversamenti con Concessionari Autostradali gestori di viabilità di tipo A, ai sensi dell'articolo 2 del Codice della Strada.



←←  
 Consulta  
 l'elenco



# LA RETE STRADALE TEN-T



**Anas partecipa attivamente allo sviluppo e funzionamento della rete stradale transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, in sinergia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Commissione Europea.

La rete TEN-T, disciplinata dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013, comprende **infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche** nonché misure che promuovono la gestione e l'uso di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e la gestione di servizi di trasporto efficienti e sostenibili. La rete si qualifica come una rete unificata di trasporto ferroviario, trasporto sulle vie navigabili interne, trasporto stradale, marittimo, aereo e multimodale, ed è composta da:

**una rete globale (detta "Comprehensive")**, costituita da tutte le infrastrutture di trasporto esistenti e pianificate della rete transeuropea dei trasporti;  
**una rete centrale (detta "Core")**, rappresentata dalle parti di rete globale che rivestono la più alta importanza strategica per lo sviluppo stesso della rete.

Per la realizzazione coordinata della rete centrale, l'UE ha istituito **9 Corridoi Transeuropei multimodali**, tre dei quali includono infrastrutture della rete Anas:

- il Corridoio Baltico-Adriatico;
- il Corridoio Mediterraneo;
- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

## STATO DEGLI INTERVENTI DELLA RETE TEN-T AL 31/12/2023

RETE STATO TEN-T al 31/12/2023	COMPREHENSIVE		CORE	
	N° Interventi	Produzione 2023	N° Interventi	Produzione 2023
Lavori in Corso, Appalti Integrati	24	307.899.473 €	3	166.346 €
In Gara	4	2.699.681 €	1	23.189 €
Ultimati	1	217.805 €	1	860.988 €
<b>TOTALE</b>	<b>29</b>	<b>310.816.959 €</b>	<b>5</b>	<b>1.050.523 €</b>

## LA RETE STRADALE TEN-T

### UPGRADING DELLA RETE TEN-T

Anas è impegnata nell'upgrading della rete stradale TEN-T anche attraverso l'acquisizione e gestione dei finanziamenti europei.

Il Programma Europeo CEF - Connecting Europe Facility, meccanismo per collegare l'Europa, è lo strumento finanziario dell'Unione Europea diretto a migliorare le reti europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. Di seguito gli interventi finanziati dal programma che Anas ha in corso lungo la rete TEN-T e a cui partecipa in qualità di coordinatore o partner.

**Anas, di concerto con la Holding FS e la Capopolo RFI, sta partecipando attivamente al processo di revisione del redigendo nuovo "Regolamento per lo sviluppo la Rete Transeuropea dei trasporti" condotto insieme al MIT e i cui negoziati tra il Parlamento e il Consiglio sono iniziati ad aprile 2023.**

L'accordo provvisorio raggiunto lo scorso dicembre tra i negoziatori del Consiglio e del Parlamento, rappresenta l'aggiornamento del piano dell'UE per una rete di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte di trasporto marittimo a corto raggio collegate attraverso porti e terminali in tutta l'Unione europea. L'accordo provvisorio ha confermato la necessità che gli Stati membri abbiano la flessibilità necessaria per affrontare il problema della sicurezza stradale in modo adeguato alle condizioni locali, piuttosto che applicare una serie di standard stradali validi per tutti.

Il Regolamento definirà il tracciato dei corridoi europei di trasporto che sostituiranno i corridoi ferroviari merci e i corridoi della rete centrale; garantendo la coerenza nello sviluppo della rete e contribuendo a creare sinergie tra l'infrastruttura e gli aspetti operativi della rete.

Tutte le strade della rete centrale e della rete centrale estesa saranno appositamente progettate, costruite o aggiornate per il traffico automobilistico, con carreggiate separate per i due sensi di marcia, separate l'una dall'altra da una striscia divisoria non destinata al traffico o, eccezionalmente, da altri mezzi.

A febbraio 2024 il Regolamento è stato approvato anche dal COREPER e dalla Commissione Trasporti e Turismo del PE (TRAN), si prevede che il Parlamento Europeo lo approvi in seduta plenaria con conseguente entrata in vigore entro i primi sei mesi dell'anno.

La Commissione europea ha accolto con favore l'accordo politico raggiunto a dicembre tra il Parlamento europeo e il Consiglio sul Regolamento. I colegislatori hanno, infatti, convenuto di intensificare notevolmente gli sforzi per costruire una Rete TEN-T sostenibile e resiliente, che comprenda forti incentivi per aumentare l'uso di forme di trasporto più sostenibili e migliorare la multimodalità, ossia la pratica di combinare modi di trasporto per un unico viaggio, all'interno del sistema europeo dei trasporti.

Il testo concordato conferma la proposta della Commissione sulla rete TEN-T con tre livelli: la rete centrale che dovrà essere pronta entro il 2030, la nuova rete centrale estesa entro il 2040 e la rete globale entro il 2050, e nove "Corridoi di trasporto europei".

Il nuovo regolamento estende quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T all'Ucraina e alla Moldavia, declassando al contempo i collegamenti transfrontalieri con la Russia e la Bielorussia.



Gli Interventi finanziati  
dal **Programma europeo CEF**



## LA RETE STRADALE TEN-T

Il Regolamento fisserà obiettivi obbligatori tra i quali, entro il 2040, l'obbligo di sviluppare aree di parcheggio sicure e protette sulla rete centrale e sulla rete stradale centrale estesa della TEN-T, in media ogni 150 km, fondamentale per garantire la sicurezza e condizioni di lavoro adeguate per i conducenti professionisti.

L'accordo provvisorio tiene conto anche delle risorse finanziarie disponibili degli Stati membri e delle esigenze di investimento per lo sviluppo delle infrastrutture, che potrebbero essere considerevoli. In ogni caso, considerando gli ingenti impegni finanziari necessari per attuare le misure individuate dal nuovo regolamento per l'ulteriore sviluppo della rete TEN-T, è stata introdotta una salvaguardia finanziaria a garanzia degli Stati membri.

Per garantire il completamento tempestivo della rete - entro il 2030 per la rete centrale, 2040 per la rete centrale estesa e 2050 per la rete globale - l'accordo comprende anche una migliore governance, unitamente a un maggiore allineamento tra i piani nazionali di trasporto e di investimento e gli obiettivi TEN-T, per garantire la coerenza nella definizione delle priorità per le infrastrutture e gli investimenti.

Gli Stati membri decideranno, ora, come dare priorità ai progetti di interesse comune in linea con i requisiti tecnici e di priorità realistici che mirano a un'infrastruttura unificata, performante e pienamente interoperabile, per contribuire alla decarbonizzazione del settore dei trasporti e alla sua multimodalità.



Per saperne  
di più

# LE NOSTRE ATTIVITÀ

Siamo l'azienda del Gruppo FS Italiane che gestisce la rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale, sottoposta al controllo e alla vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il nostro obiettivo è quello di garantire, nel rispetto dei tempi e dei costi preventivati, la continuità territoriale della rete e una viabilità sempre più sicura ed efficiente, anche attraverso lo studio e l'uso di tecnologie innovative.



## PRINCIPALI ATTIVITÀ



Gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria di strade e autostrade



Costruzione di nuove strade e autostrade



Adozione dei provvedimenti necessari per la sicurezza del traffico stradale



Adeguamento e progressivo miglioramento della rete stradale e della relativa segnaletica



Attuazione delle normative relative alla tutela del patrimonio stradale



Realizzazione e partecipazione a ricerche in materia



Servizi di informazione ai clienti



# PRINCIPI FONDAMENTALI PER LA TUTELA DEL VIAGGIATORE



UGUAGLIANZA E IMPARZIALITÀ



PARTECIPAZIONE



CONTINUITÀ E REGOLARITÀ



CORTESIA



EFFICIENZA ED EFFICACIA



TUTELA DELLA RISERVATEZZA



LIBERTÀ DI SCELTA



SICUREZZA STRADALE



TUTELA E RISPETTO DELL'AMBIENTE



Per saperne di più

## SOCIETÀ TRASPARENTE

In considerazione del carattere di pubblico interesse delle attività svolte, Anas ha adottato un modello volontaristico di adesione agli obblighi in materia di anticorruzione e trasparenza previsti per le amministrazioni pubbliche.

Nel nostro sito istituzionale [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it) sono presenti:

- il **Framework Unico Anticorruzione** - Linee di indirizzo;
- misure Integrative di quelle adottate ai sensi del D.lgs. 231/01;
- il **Modello di Organizzazione e Gestione**;
- il **Codice Etico**;
- le istruzioni e il **modulo segnalazione illeciti "whistleblower"**, per le segnalazioni di condotte illecite;
- le istruzioni per presentare **Istanza di accesso civico** semplice, per la richiesta di documenti, in-

formazioni e dati non pubblicati e di cui è prevista la pubblicazione in base al modello volontaristico adottato.

Nel 2022 Anas ha ottenuto il certificato di conformità ISO 37001:2016, la norma internazionale di riferimento per i sistemi di gestione anticorruzione, nel gennaio 2024 è stata confermata la Certificazione, ciò costituisce attestazione dell'impegno dell'azienda nella prevenzione e nel contrasto della corruzione, e dell'esistenza di una cultura aziendale ispirata all'integrità ed alla trasparenza. A gennaio 2024, è stato adottato anche il "Framework Anti-Corruption del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" composto da Codice Etico di Gruppo, Policy Anticorruption di Gruppo, Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs 231/2001 e Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del MOG 231.



## L'IMPEGNO PER LA LEGALITÀ NEI CANTIERI

Anas è impegnata nel contrasto dei comportamenti criminali che possono interferire con la realizzazione delle infrastrutture prioritarie (con particolare riferimento ai tentativi di infiltrazione mafiosa, al riciclaggio di proventi delittuosi, nonché ai fenomeni corruttivi), anche attraverso il costante collegamento informativo e la stipulazione di appositi accordi con il Dipartimento della Programmazione Economica (DIPE), il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Infrastrutture e degli Insediamenti Prioritari (CCASIIP), le Prefetture - Uffici Territoriali di Governo, le Forze di Polizia e gli altri organi competenti in materia.

I Protocolli, con le Prefetture territorialmente competenti e le imprese aggiudicatarie degli appalti, prevedono sia l'adozione di strumenti di certificazione antimafia "protocolli di legalità" (informativa, whitelist, banca dati CE.ANT., etc.) sia l'adozione di strumenti di tracciabilità dei flussi finanziari "protocolli operativi" (conti correnti dedicati esclusivi all'opera, banca dati DIPE, etc.) al fine di rendere i cantieri impermeabili ai tentativi di infiltrazione criminale.

L'impegno dell'azienda si traduce anche nella diffusione della cultura dell'antimafia, attraverso la promozione di iniziative di formazione, informazione e comunicazione, e la stipulazione di convenzioni con altre Autorità ed Enti.



Documenti  
societari



Archivio dei protocolli di legalità  
e dei protocolli operativi



# LA SICUREZZA E LA TUTELA DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

Tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori è un obiettivo fondamentale per Anas, un valore indiscutibile e non negoziabile.



Il nostro modello di organizzazione e gestione, adottato ai sensi del D.lgs. 81/2008, con le relative procedure e istruzioni operative, rappresenta uno strumento di **mitigazione del rischio di incidenti**, rafforzato da un'attività di verifica periodica, svolta attraverso audit specifici, e da un'attività di **formazione e addestramento continui** dei nostri lavoratori.

L'organizzazione della sicurezza nella nostra Azienda consente di avere una gestione dei rischi uniforme su tutto il territorio nazionale ed il costante supporto a tutte le strutture aziendali garantisce una risposta pronta e concreta nei confronti di nuovi rischi, anche non professionali, come è stato per la gestione dell'emergenza Covid-19.

Tutte le scelte attuate da Anas si basano sul principio di coniugare la prosecuzione delle attività produttive con la garanzia di massimi livelli possibili di protezione di tutti, senza discriminazione alcuna dei lavoratori.





## RICERCA E SVILUPPO: IL CENTRO DI RICERCA E SPERIMENTAZIONE STRADALE DI CESANO

Dal 1962 il Centro (CRSS), Laboratorio ufficiale dello Stato, svolge attività di sperimentazione e ricerca stradale analizzando e controllando tutte le componenti della strada, dalla geologia del terreno e del rilevato all'illuminazione delle gallerie, dalla segnaletica orizzontale e verticale alle pavimentazioni, dalle strutture (Ponti e gallerie) a tutte le pertinenze stradali (barriere di sicurezza, barriere antirumore, etc.) Svolge, altresì, attività di coordinamento, supporto e partecipazione a progetti europei in partenariato con altri Centri di Ricerca e Università nazionali e comunitarie.

I tecnici del CRSS partecipano ai gruppi di lavoro e alle Commissioni UNI - Ente Italiano di Normazione, PIARC - Permanent International Association of Road Congresses, SITEB - Associazione Strade Italiane e Bitume, per la predisposizione e l'aggiornamento di norme tecniche e per la divulgazione delle conoscenze in materia stradale.

L'ampia gamma di servizi che offre il CRSS comprende, oltre alle prove di laboratorio tradizionali, il monitoraggio con apparecchiature ad Alto Rendimento d'avanguardia dei parametri prestazionali delle pavimentazioni, della segnaletica stradale orizzontale, delle prestazioni illuminotecniche degli impianti e il monitoraggio acustico, per la progettazione e la verifica degli interventi di manutenzione, lo studio e la ricerca di soluzioni tecniche innovative. Il Centro rappresenta la più alta specializzazione nel campo stradale e possiede attrezzature ed esperienza tali da porsi come polo di riferimento di eccellenza per garantire la sicurezza delle costruzioni stradali da realizzare e per il controllo delle strutture stradali esistenti.

**Già in possesso della certificazione di qualità ISO 9001, il Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale di Cesano dal 2022 ha ottenuto l'accreditamento di alcune delle principali prove ai sensi della norma ISO 17025.**



**Centro sperimentale stradale:**  
innovazione e specializzazione per le strade Anas



# PIANO COMMISSARIALE PER LE OPERE VIARIE DI ANAS

Anas è stata chiamata dal Governo a intervenire come protagonista del rilancio del settore infrastrutturale in Italia per il completamento e potenziamento di itinerari facenti parte della rete stradale, con l'obiettivo di aumentare i livelli di sicurezza e la capacità trasportistica, accorciando i tempi di realizzazione.

## I 14 Commissari straordinari Anas

Figure di alta professionalità tecnico amministrativa, cruciali per la realizzazione di questo piano, sono i Commissari straordinari, nominati dal Governo per gestire la realizzazione di opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alla complessità delle procedure amministrative. I Commissari possono avvalersi delle deroghe messe a loro disposizione dalle norme per velocizzare l'avvio delle opere.

## PRINCIPALI ATTIVITÀ DEI COMMISSARI



### AVVIO DELL'OPERA

- Assunzione di ogni determinazione necessaria per l'avvio o la prosecuzione dei lavori sospesi.
- Eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati.



### ESECUZIONE

- Funzioni di stazione appaltante.
- Operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, nel rispetto dei principi relativi all'aggiudicazione e all'esecuzione di appalti e delle concessioni, alla sostenibilità energetica e ambientale, evitando il conflitto di interessi.



### CONTABILITÀ SPECIALE

- Apertura contabilità speciali, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi, nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante.

## PIANO COMMISSARIALE PER LE OPERE VIARIE DI ANAS

Il nuovo percorso autorizzativo tracciato dal Decreto Semplificazioni, unitamente all'individuazione di Commissari straordinari per ciascun intervento, pone le basi per una fattiva agevolazione grazie all'introduzione di specifiche deroghe al Codice dei contratti e ad altre norme.











COMMISSARIO	OPERA	ACCEDI AL CANTIERE	
Francesco Caporaso	SS 182 Trasversale delle Serre		
Aldo Castellari	SS45 della Val Trebbia tra Rivergaro e Cernusca		
Matteo Giuseppe Castiglioni	SS27 - Gran San Bernardo - Variante degli abitati di Etroubles e Saint-Oyen		
	SS1 - Variante alla "Aurelia bis"		
	Ponte "Corleone" - Palermo		
Raffaele Celia	SS640 - Strada degli Scrittori		
	SS626/SS115 - Completamento della Tangenziale di Gela		
	SS284 - Occidentale Etnea - Lavori tratta Adrano-Catania		
	A29/dir - Collegamento alla SS115 Trapani - Mazara del Vallo		
Ilaria Maria Coppa	SS675 - Civitavecchia - Orte (Umbro-Laziale)		
Angelo Gemelli	SS 28 Realizzazione Tangenziale Mondovì		
Antonio Marasco	SS17 - Appennino Abruzzese e Appulo - Sannitico - Lavori Bivio di Pesche/SSV Isernia - Castel di Sangro		



**PIANO COMMISSARIALE PER LE OPERE VIARIE DI ANAS**

COMMISSARIO	OPERA	ACCEDI AL CANTIERE	
Vincenzo Marzi	SS647 - Fondo Valle del Biferno - Lavori invaso del Liscione		
	SS16 - Adriatica - Lavori Foggia - San Severo/tangenziale Ovest di Foggia		
	SS89 - (Garganica) San Giovanni Rotondo-Manfredonia/Vico del Gargano - Mattinata - Lavori		
	SS275 - Maglie - Santa Maria di Leuca		
Nicola Montesano	SS212 - SS369 (Val Fortore - Appulo Fortorina) - Lavori di completamento alla statale		
	SS268 - Vesuvio		
Eutimio Mucilli	SS42 - Ammodernamento della Variante Est di Edolo		
	SS11/494 - Collegamento Vigevano - Malpensa		
	SS64 - Porrettana - Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno Stralcio SUD		
	SS64 - Porrettana - Collegamento svincoli Prato Est-Ovest		
	SS12 - Viabilità Est di Lucca		
	SS80 - Gran Sasso d'Italia - Tratta stradale Teramo-Mare		
	SS372 - Telesina - Itinerario Caianello - Benevento		
	Raccordo autostradale A4 - Val Trompia		

## PIANO COMMISSARIALE PER LE OPERE VIARIE DI ANAS

COMMISSARIO	OPERA	ACCEDI AL CANTIERE
Nicola Prisco	SS20 - Colle di Tenda	 
Massimo Simonini	SS106 - Ionica	 
	E78 - Grosseto - Fano	 
Fulvio Maria Soccodato	SS 4 Salaria	 
Paolo Testaguzza	SS16 - Connessione con il Porto di Ancona	 



# IL CATASTO STRADE

Il Decreto Legislativo 30.4.92, n.285 (Nuovo Codice della strada) e successive modificazioni, prevede l'obbligo, per gli enti proprietari delle strade, di istituire e tenere aggiornati la cartografia, il catasto delle strade e le relative pertinenze. Il successivo DM 3484 del 01/06/2001 prevede all'Art. 2 che, ai fini della formazione e conservazione del Catasto delle Strade, gli Enti proprietari devono dotarsi di strutture specifiche. L'Art. 3 del DM riporta che il Catasto delle Strade è organizzato secondo un'architettura hardware di tipo client/server con possibilità di collegamento in rete ai fini della consultazione da parte di terzi. Per quanto riguarda l'architettura software essa è basata su una banca dati di tipo relazionale e su di un sistema GIS (Geographic Information System) che consenta di rappresentare la cartografia del territorio e il grafo della rete stradale, di selezionare i singoli elementi stradali e di visualizzare gli attributi contenuti nella banca dati. In ottemperanza di quanto prescritto, Anas, nel biennio 2005/2006, ha progettato e realizzato il proprio **Sistema Informativo Territoriale Catasto Strade (SIT)** ed eseguito, mediante gare di servizi, le campagne di Rilievi 3D ad Alto e Basso Rendimento per il popolamento delle banche dati.

**Il nostro Sistema Informativo Territoriale Catasto Strade (SIT) aziendale è organizzato principalmente in due categorie informative: geografica, cui fa parte il grafo 3D della rete in gestione Anas (Grafo Anas) ed alfanumerica, che comprende tutte le altre informazioni a corredo della strada.**

In particolare, le attuali banche dati che archiviano le informazioni alfanumeriche di Catasto Strade sono due:

**GeoAnasAria**, database di riferimento per le informazioni a corredo della strada del DM 1-6-2001, e **SOAWE** per la gestione delle opere d'arte (ponti, gallerie, sovrappassi, sottopassi, tombini, muri di sostegno, reti e barriere paramassi, barriere acustiche).

La struttura del database SOAWE prevede la registrazione e la manutenzione di un numero di informazioni che va oltre quelle minime previste dal DM 1-6-2001. Nel 2023 è stato inserito, per le opere sovrappassi, sottopassi e tombini, il riferimento ai passaggi faunistici realizzati al fine di acquisire una mappatura aggiornata degli stessi.

Il **Grafo Anas** è costituito da una struttura topologica 3D dove ogni tracciato è individuato mediante il proprio asse stradale e, nel caso di separazione fisica delle carreggiate, mediante la rappresentazione dei due assi stradali, ossia carreggiata di destra e di sinistra. Le intersezioni sono distinte in due categorie: quelle principali (ossia le rotatorie che sono a livelli sfalsati o che coinvolgono due o più strade Anas) sono rappresentate tramite l'asse di tutti i rami che la costituiscono, quelle secondarie (ossia le altre) sono rappresentate con un punto.

La peculiarità principale del SIT è che tutte le informazioni alfanumeriche possono essere rappresentate geo-cartograficamente, sia mediante la loro posizione su strada (progressiva stradale), sia mediante le loro coordinate. Nello specifico, la tipologia di rappresentazione "posizione su strada" è possibile grazie ad un'elaborazione, detta calibrazione, che assegna ad ogni elemento stradale le informazioni relative ai riferimenti fissi su strada vicino, ossia i cartelli chilometrici e/o ettometrici, generando il Grafo Anas. Di fatto, il Grafo Anas diventa lo strumento di misura, individuazione, localizzazione e rappresentazione geo-cartografica

delle informazioni alfanumeriche attraverso il riconoscimento del tracciato (es. SS1, SS2 etc.) e della loro posizione espressa in metri (es. progressiva 122000) utilizzando un linguaggio di uso quotidiano per gli operatori.

Attraverso l'applicativo MRCS - Motore ricerca Catasto Strade, disponibile nel portale intranet Anas, tutto il personale può visualizzare geograficamente e scaricare, in vari formati, le informazioni presenti nelle banche dati. Le informazioni pubblicate sono state integrate con quelle di altre banche dati, sia aziendali che esterne, aggiungendo ad ogni opera, attraverso elaborazioni e analisi alfanumeriche e spaziali, ulteriori informazioni di diversa natura, utili alle attività aziendali.

Nel 2021 è stata creata una sezione dedicata all'accesso diretto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle attività di competenza. Uno strumento che consente al MIT di accedere alle informazioni condivise di catasto strade Anas per consultarle e rappresentarle geograficamente.

## Tabella di riepilogo consistenza al 31/12/2023

TIPO OGGETTO	OGGETTO (nr)
Elementi Stradali	82.607
Giunzioni	68.775
Grafo di rete calibrato	43.122
GeoAnasAria	2.254,877
Soawe	121.908

# PROGRAMMA “ANAS SMART ROAD”



Il Programma “Anas Smart Road” contribuisce allo sviluppo digitale della Smart Mobility, offre nuovi scenari sia di gestione della rete stradale sia di erogazione di servizi di guida assistita, rendendo le infrastrutture sempre più connesse e sicure, oltre che

pronte ad accogliere in un prossimo futuro anche la sfida della guida autonoma.

**Una roadmap di interventi pianificati coinvolge circa 6.700 km di strade entro il 2032 per un investimento complessivo di circa 865 milioni di euro.**

## + Sicuro

Attraverso l'implementazione di nuove tecnologie e servizi per la guida assistita e autonoma, come la segnalazione di eventi sulla strada, la riproduzione di segnaletica a bordo veicolo, notifica limiti di velocità, etc.

## + Connesso

Grazie ai sistemi di connettività DSRC sia G5 che c-LTE oltre che al Wi-Fi Anas e alle connessioni e correlazioni possibili generate dai dati, creati e scambiati lungo il percorso stradale e certificati dal gestore.

## + Informato

Grazie alla infomobilità che la smart road fornisce l'utente sarà informato real time sulle condizioni del traffico, su incidenti, cantieri stradali, segnalazione di percorsi alternativi, condizioni meteo.

Per il raggiungimento di questi risultati le tratte “Anas Smart Road” si avvalgono di un'infrastruttura tecnologica all'avanguardia costituita da Postazioni Polifunzionali installate lungo i lati della carreggiata

che comunicano sia con i veicoli, grazie a moderne tecnologie wireless, sia con le *Control Room* locali e centrali, grazie a una rete in fibra ottica dedicata, ad elevate prestazioni.



## PROGRAMMA “ANAS SMART ROAD”

Le innovative soluzioni tecnologiche sono rese possibili anche grazie alla partnership con leader di mercato, secondo una strategia di Open Innovation.

Dall'avvio del Programma ad oggi sono infatti numerosi i progetti di innovazione sviluppati:

- **Good Vibrations**, il monitoraggio dello “stato di salute” dei ponti attraverso la tecnica dello smartphone sensing;
- **Road Weather Information System**, l’image processing da telecamere “smart” per l’analisi real-time delle condizioni meteorologiche, in collaborazione con Elis Open Italy;
- **AREA - Automatic Roadworks Extension Alert**, il sistema IoT per il controllo e la segnalazione di cantieri mobili e fissi;
- **Dogana Mobile**, il sistema per l’ottimizzazione della gestione dei flussi di import-export delle merci in dogana, in collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;
- **Sentinel - Sistema di pesatura dinamica intelligente per la gestione del traffico pesante**, la

sensoristica IoT innovativa in fibra ottica allo scopo di rilevare dinamicamente il peso dei veicoli a supporto della manutenzione delle infrastrutture stradali e della gestione dei transiti autorizzati;

- **Sistema Contromano**, l’installazione di segnali luminosi e di suoni che si attivano mediante l’utilizzo di algoritmi di intelligenza artificiale combinati con la tecnologia A.I.D., sistema di rilevamento automatico di incidenti, per segnalare agli utenti la percorrenza del tratto stradale contromano;
- **Partnership con Car Maker**, la cooperazione finalizzata alla sperimentazione su strada della comunicazione tra veicolo e infrastruttura rendendo così possibile la fruizione dei servizi C-ITS agli utenti;
- **Structural Health Monitoring**, il monitoraggio infrastrutturale delle principali opere d’arte gestite da Anas che, basandosi sulla combinazione di sensoristica IoT, piattaforme Big Data e algoritmi Machine learning, consente la supervisione in real-time ed in ottica predittiva sullo stato di salute dell’infrastruttura stessa.



**Nel corso del 2023**, nonostante la presenza di condizioni di instabilità internazionale che si sono ripercosse sull’esecuzione dei lavori, il **Programma “Anas Smart Road” ha raggiunto importanti traguardi** quali:

- **Tratta A2 – Autostrada del Mediterraneo** oltre ai 5 km completati nel 2022 del tratto stradale Smart Road in prossimità del porto di Villa San Giovanni, principale snodo intermodale per il collegamento con la Sicilia, e ai 50 km realizzati nella tratta tra Tarsia Nord e Altilia Grimaldi, nel 2023 sono stati realizzati ulteriori 62 km di Smart Road nei tratti compresi tra lo svincolo di Morano Calabro e lo svincolo di Tarsia Nord e tra lo svincolo di Altilia Grimaldi e lo svincolo di Lamezia Terme, e sono stati avviati i lavori per

## PROGRAMMA “ANAS SMART ROAD”

ulteriori 93 km, da Fisciano (al km 0+000) allo svincolo di Sala Consilina (al km 93+000). Inoltre, è stata realizzata la prima Green Island al km 244+000 adibita con funzione di Control Room e postazione di ricarica per i mezzi elettrici Anas.

- **Raccordo Autostradale 13/14 - Porto di Trieste** è stata completata la protezione meccanica delle vie cavo lungo i 25 km dell'intero tracciato ed è stato installato, sulla sopraelevata SS 202 di collegamento con il porto commerciale di Trieste, nei due sensi, un sistema di pesatura dinamico di tipo WIM - Weight In Motion, in grado sia di rilevare i carichi, monitorando il traffico pesante in transito da e verso il porto, sia di verificare “in continuo” le sollecitazioni trasmesse dai mezzi pesanti alla struttura del viadotto.
- **Tratta A91 - Roma-Fiumicino** per la tratta strategica di collegamento intermodale della Capitale all'Aeroporto Leonardo da Vinci si è provveduto alla centralizzazione, nella Piattaforma di Video Management Centrale Anas, dei sistemi di videosorveglianza presenti lungo i 18 km di Smart Road.
- **Tratta A90 - Grande Raccordo Anulare** sono proseguite le lavorazioni con la realizzazione dell'infrastruttura di base e tecnologica per circa 14 km (dal km 45+000 al km 59+000) e sono stati appaltati i lavori di ulteriori 12 km dallo svincolo Tuscolana allo svincolo Nomentana. Sono iniziati i lavori di realizzazione della Green Island in prossimità dello svincolo Nomentana.
- **Tratta Raccordo Autostradale 15 - “Tangenziale Catania”** è stata completata l'installazione dell'infrastruttura di base su tutto l'itinerario per circa 19 km che si sommano ai circa 5 km già completati nel 2022.
- **Tratta A19 - Autostrada “Palermo - Catania”** è stata predisposta l'infrastruttura di base lungo circa 80 km e posa in opera delle tecnologie nei primi 35 km (dal km 5+300 dell'A19Dir al km 30+540 dell'A19). Sono in corso i lavori di realizzazione della Green Island presso lo svincolo di Altavilla Milicia.
- **Tratta E45/E55 Itinerario Orte - Mestre** sono in corso le lavorazioni lungo circa 89 km della SS3Bis “Tiberina” (dal km 92+305 al km 181+230) attraversando le regioni di Umbria, Toscana ed Emilia-Romagna ed è in fase di realizzazione la Green Island in prossimità dello svincolo di Cerbara al km 128+200. Inoltre, sono in corso le lavorazioni lungo la SS309 “Romea” per circa 42 km (dal km 43+500 al km 85+600) nelle regioni di Emilia Romagna e Veneto.

**Complessivamente, nel 2023, con il Programma “Anas Smart Road” abbiamo realizzato circa 104 Km di strada completamente digitalizzata, connessa e dotata di tecnologie altamente innovative ed avanzate.**

In questi anni la realizzazione dell'infrastruttura è stata accompagnata dalla creazione di **piattaforme avanzate** che **veicolano informazioni integrate e garantiscono servizi** intraprendendo un massiccio percorso di innovazione tecnologica, mediante l'utilizzo delle tecnologie più recenti che includono micro-servizi, intelligenza artificiale, analisi video automatica, infrastruttura cloud.

I sistemi così realizzati sono a disposizione delle sale operative territoriali e permettono agli operatori di assolvere al ruolo di cabina di regia per il monitoraggio in real-time della viabilità stradale e per la gestione proattiva delle emergenze.

In particolare, i nuovi sistemi di videosorveglianza e le soluzioni tecniche consentono di:

- gestire tempestivamente gli eventi in strada attraverso



l'attivazione automatica di scenari che mitigano le perturbazioni della viabilità;

- attivare i soccorsi necessari in caso di incidentalità ed eventi imprevisti;
- migliorare il comfort di guida e la sicurezza degli utenti della strada attraverso l'implementazione di un sistema sanzionatorio che promuove comportamenti virtuosi notificando agli organi preposti tutte le infrazioni del Codice della Strada;
- veicolare agli utenti della strada tutte le informazioni di viabilità.



# ANAS PER IL GIUBILEO

Anas, nell'ambito dei lavori per il Giubileo 2025 è stata designata dal DPCM del 29.01.2024 come soggetto attuatore per i lavori:

- Sottovia Piazza Pia;
- Manutenzione straordinaria della viabilità principale di penetrazione;
- Riqualficazione urbana di piazza dei Cinquecento e delle aree adiacenti;
- Pedonalizzazione via della Conciliazione;
- Viabilità di collegamento Autostrada A1 compendio Tor Vergata;
- Riqualficazione illuminazione svincoli G.R.A.;
- Ponte dell'industria.



"Cantiere a Castel Sant'Angelo"

In particolare, per quanto riguarda la realizzazione del "sottovia di Piazza Pia", ritenuto l'intervento iconico che contribuirà a rendere la Capitale più sicura e accogliente c'è il progetto di riqualficazione e pedonalizzazione di piazza Pia, situata tra Castel Sant'Angelo e via della Conciliazione, finanziato con 79,5 milioni di euro.

La creazione di questa nuova grande piazza pedonale

unirà di fatto l'area di Castel Sant'Angelo a via della Conciliazione e con la Basilica di San Pietro, garantendo contemporaneamente ai pedoni una fruizione dell'area in piena sicurezza e una fluidificazione del traffico veicolare grazie alla creazione del sottovia che andrà a collegarsi con quello di Lungotevere in Sassia, già esistente. I lavori termineranno entro l'8 dicembre del 2024.



"Cantiere a Piazza Pia"



## ANAS PER IL GIUBILEO



*“Cantiere a Piazza dei Cinquecento - Termini”*

L'opera della Viabilità di collegamento Autostrada A1 compendio Tor Vergata, si riferisce al completamento del tratto di viabilità di collegamento Autostrada A1 compendio Tor Vergata attraverso la realizzazione del cavalcavia di Passolombardo, intervento dall'importo di 28,4 milioni di euro. L'intervento di riqualificazione illuminazione svincoli GRA, dall'importo di 6 milioni di euro, prevede la riqualificazione degli impianti di illuminazione situati presso gli svincoli stradali dell'Autostrada A 90 "Grande Raccordo Anulare". I lavori a Ponte dell'Industria, dall'importo di 17,8 milioni di euro, sono iniziati il 24 luglio 2023 e sono stati necessari dopo l'incendio di ottobre 2021 che ha provocato danni ingenti e l'interdizione immediata del ponte. Realizzazione di travi portanti, esternamente alle travi esistenti, collegate da trasversi che sosterranno una lastra ortotropa e le pile in alveo saranno isolate con appoggi sismici. Questa soluzione permette di elevare la portanza del ponte per consentire il passaggio dei mezzi pubblici.

Per la manutenzione straordinaria della viabilità principale di penetrazione, gli interventi dall'importo di 227,39 milioni di euro e che interessano circa 400km di strade, sono effettuati sulle strade del Comune di Roma e Città Metropolitana di Roma, in orario notturno tra le 21 e le 6, seguendo un cronoprogramma puntuale. Inoltre, per limitare ulteriormente i disagi ai cittadini, si procede a lavorare, dove possibile, in restringimento di carreggiata o senso unico alternato, garantendo quindi la transitabilità sulle strade interessate i lavori.

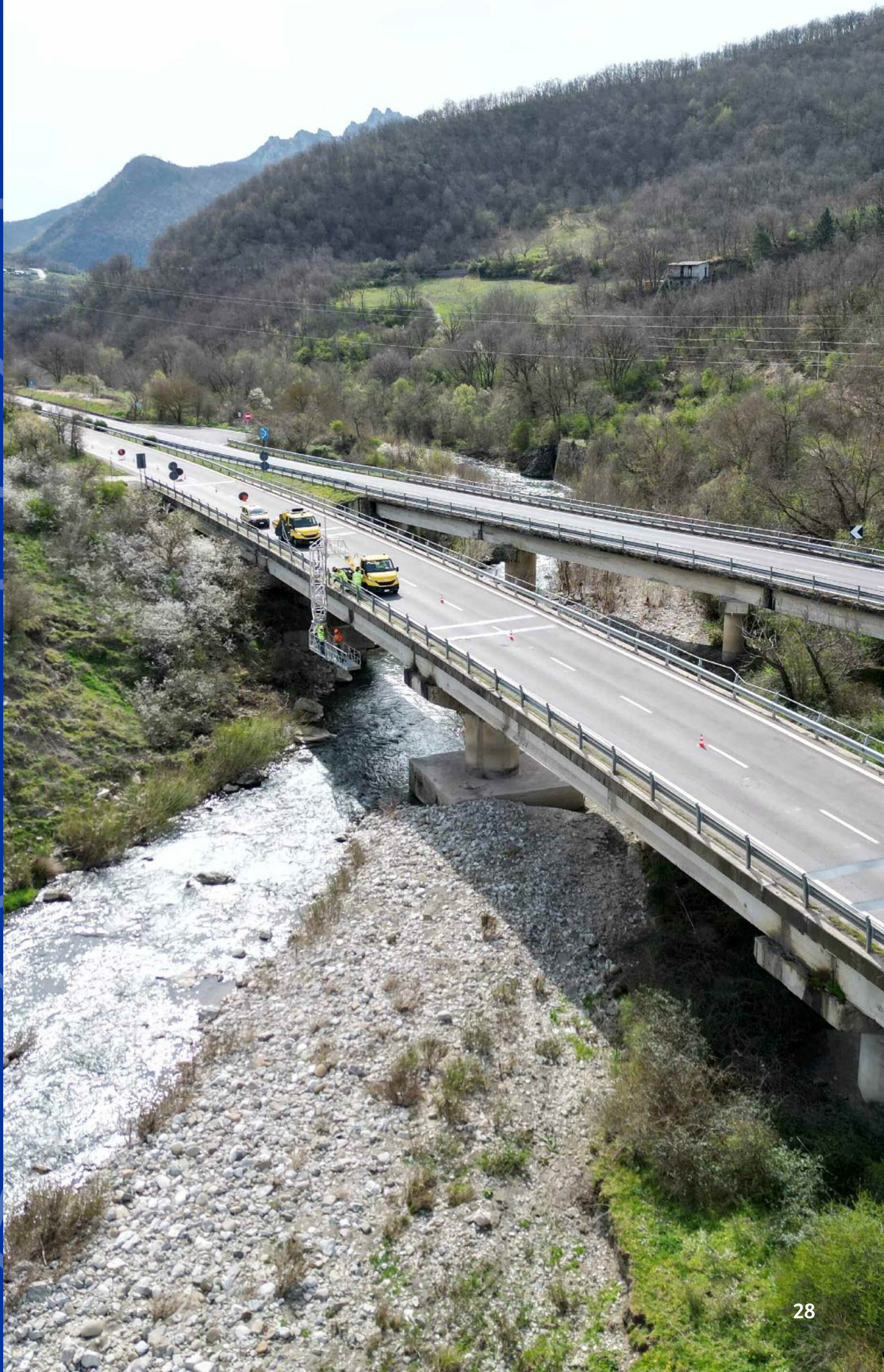
La riqualificazione urbana di piazza dei Cinquecento e delle aree adiacenti si riferisce alla riqualificazione e sistemazione superficiale di Piazza dei Cinquecento, antistante la stazione ferroviaria di Roma Termini, e della riqualificazione urbanistica e funzionale del nodo Termini della viabilità circostante, funzionalmente connessa alla piazza, l'importo dell'intervento è di 35,4 milioni di euro.



*“Cantiere a Ponte dell'Industria”*



# 2. LA NOSTRA OPERATIVITÀ





## PRESENZA CAPILLARE SUL TERRITORIO

Nel ruolo di gestore della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, una delle funzioni principali di Anas è di garantire la viabilità e la sicurezza della rete.

Anas assicura una presenza aziendale capillare efficiente: la suddivisione del territorio nazionale in **16 Strutture Territoriali** - Sicilia, Sardegna, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Lazio, Abruzzo e Molise, Marche, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Liguria, Piemonte e Valle D'Aosta - e **23 Aree Gestione Rete (AGR)** garantiscono un **puntuale controllo sulle strade** e una **pianificazione degli interventi efficace**, agevolata da una diretta collaborazione con gli Enti locali, nonché una visione attendibile della politica dei trasporti del Paese.

Garantire la viabilità e la sicurezza della rete è un'attività che richiede un impegno costante di mezzi e uomini: nell'anno 2023, sono state impiegate per le attività di esercizio, sorveglianza, primo intervento e manutenzione ricorrente interna, circa n. 1.750 donne e uomini - tra Capi Cantoniere, Cantonieri ed Operatori Specializzati - e n. 3500 mezzi.



Per la gestione delle attività invernali, è stata utilizzata una flotta mezzi aziendale composta da n. 672 mezzi (di cui 97 turbine fresa-neve) e impiegate circa 1.400 risorse interne. Tale forza è stata integrata fino a 414 Operatori Specializzati stagionali nei primi mesi del 2023 (gennaio/aprile), e fino a 259 risorse nei mesi di novembre/dicembre 2023.





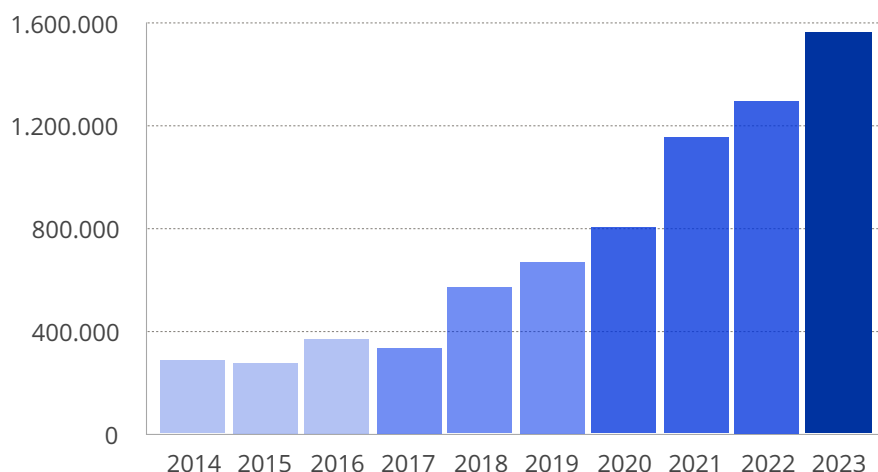
## MANUTENZIONE: DALL'EMERGENZA ALLA PROGRAMMAZIONE

Anas ha da tempo superato l'approccio emergenziale, in favore di un'attenta programmazione degli interventi di manutenzione grazie all'introduzione, a partire dal 2016, di un Contratto di Programma con orizzonte quinquennale e ampie risorse dedicate. Ciò ha permesso la **programmazione delle attività manutentive sulla base delle priorità**.

È stata **creata una Piattaforma Digitale dei Servizi** per garantire una **condivisione costante con il MIT delle informazioni relative al Contratto di Programma circa lo stato di avanzamento degli interventi previsti su ponti, viadotti e gallerie, e la situazione relativa ai lavori sulle pavimentazioni stradali. Il sistema consente un monitoraggio georeferenziato e in tempo reale.**

### IL TREND DELLA PRODUZIONE DELLA MANUTENZIONE 2014 - 2023

In 10 anni la produzione annuale ha subito un incremento rilevante passando dai 289 milioni di euro del 2014 agli attuali 1.563 milioni del 2023.



**Crescita  
produzione  
annuale  
+450%  
2014-2023**

L'impennata della crescita si registra a partire dal 2018 grazie ai rilevanti finanziamenti del Contratto di Programma 2016-20 e all'introduzione e la messa a regime degli Accordi Quadro, che consentono di eseguire lavori di manutenzione con rapidità, secondo le priorità, con significativi risparmi di tempo.

**OTTOBRE 2023 RECORD DI PRODUZIONE DELLA MANUTENZIONE PROGRAMMATA  
OLTRE 178 MILIONI DI EURO**

### FOCUS 2016 - 2023

Tutte le tipologie di intervento hanno subito una crescita positiva di tendenza. Significativo è il trend produttivo per ciascun campo di applicazione della manutenzione relativo all'orizzonte temporale 2016 - 2023.

- **Piano viabile:** 2016 -> 173 milioni euro;  
**2023 -> 509 milioni euro.**

Totale produzione nei 8 anni: 2,8 miliardi di euro.

- **Opere d'arte** maggiori (ponti, viadotti e gallerie):  
2016 -> 100 mila euro;  
**2023 -> 519,2 mila euro.**

Totale produzione negli 8 anni: 1,7 miliardi di euro.

- **Opere complementari** (rotatorie, difesa versati, muri contenimento): 2016 -> 42 milioni euro;  
**2023 -> 227 milioni euro.**

Totale produzione negli 8 anni: 959 milioni di euro.

- **Barriere di sicurezza:** 2016 -> 19 milioni euro;  
**2023 -> 156,5 milioni euro.**

Totale produzione negli 8 anni: 564 milioni di euro.

- **Impianti:** 2016 -> 32,8 milioni euro;  
**2023 -> 150 milioni euro.**

Totale produzione negli 8 anni: 618 milioni di euro.

## MONITORAGGIO E ISPEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Anas ha la priorità di sorvegliare la rete stradale di competenza al fine di **valutare le condizioni presenti e future delle parti che compongono l'infrastruttura**, per definire le attività di manutenzione grazie all'identificazione degli interventi, dei costi e dei tempi associati.



**Sulla rete in gestione diretta insistono 15.844 opere tra ponti e viadotti e 2.861 sovrappassi, ossia opere che sovrappassano strade di competenza Anas per le quali, seppur la relativa gestione della viabilità non risulta essere di competenza dell'azienda, Anas è comunque chiamata ad eseguire la sorveglianza ispettiva periodica.**

Sono escluse da tali opere di sovrappasso quelle per le quali l'ente gestore è individuato tra i concessionari autostradali e il gestore ferroviario, allo stato in numero pari a 415 unità.

Con l'accezione "ponte e viadotto" si intendono opere per le quali la luce libera risulta superiore a 6m. Il numero delle opere classificate come tali è pertanto il risultato di una attenta **campagna di censimento, svolta direttamente in situ dagli ispettori Anas, che ha comportato al termine della campagna ispettiva dell'anno 2023 alla voltura in "opere minori", ovvero opere con luce**

**inferiore a 6m, per complessive 681 opere.**

Il processo della sorveglianza periodica è stato oggetto di un importante aggiornamento normativo, tramite l'introduzione delle **"Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti"** (LGP) adottate in prima istanza con DM n.578 del 17/12/2020 e successivamente tramite il DM n.204 del 1/07/2022, con l'introduzione di alcune modifiche e l'indicazione dei tempi di applicazione per i vari enti gestori. **Per Anas la norma fissa al 31.12.2023 l'applicazione del modello introdotto, con l'obiettivo di attuare la classificazione delle opere secondo le "Classi di Attenzione" (CdA) previste dalla norma stessa, in quello che viene individuato come "Livello 2" di applicazione delle Linee Guida.**

Precedentemente alle Linee Guida il modello di sorveglianza è stato codificato a livello normativo dalla **Circolare ministeriale n. 6736 del 1967** rispetto alla quale, con il Piano Industriale 2016-2020, Anas ha realizzato il proprio sistema informatizzato di **Road Asset Management (RAM)** e, in



## MONITORAGGIO E ISPEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

riferimento alle opere d'arte quali ponti, viadotti e sovrappassi, è stato realizzato uno specifico **Sistema di Bridge Management** (BMS) in grado di consentire la gestione integrale del processo ispettivo delle opere.

Vengono realizzate **campagne di ispezione trimestrali, dette "ricorrenti", su tutte le opere d'arte in gestione comprese le opere "sovrappasso"**. Inoltre, vengono eseguite sistematicamente anche **campagne annuali di ispezione sulle opere classificate come "principali", il cui criterio di individuazione, condiviso con il MIT, è stato riferito alla presenza di almeno una campata con luce superiore o uguale a 30 m**, prevedendo ampia autonomia di eseguire ispezioni principali anche sulle altre opere d'arte in gestione, quando le condizioni lo richiedano.

**Anas ha esteso, a partire dalla campagna 2022, le ispezioni principali alla totalità delle opere in gestione, indipendentemente dal criterio di suddivisione in "opere principali" e non.**

In tal modo è stato possibile ottenere una **mappatura del degrado di tutte le opere gestite** tramite visita ispettiva di un ingegnere abilitato all'esercizio delle attività di ispezione visiva su ponti e viadotti.

**Anas ha sviluppato due APP a supporto dell'attività ispettiva, una per le ispezioni principali BMS Mobile e una per le ispezioni ricorrenti IDEA Mobile.** Queste due app consentono di archiviare le visite ispettive tramite supporto informatico, in modo da elaborarne i risultati da utilizzare; un valido strumento per la pianificazione degli interventi manutentori per opere d'arte, **ancor prima dell'introduzione delle Linee guida ponti.**

**Al fine di ottemperare al completamento della classificazione di "Livello2" secondo quanto previsto dalle LGP, con la campagna ispettiva dell'anno 2023 è stata introdotta una modifica del processo ispettivo secondo quanto previsto dalla nuova norma.**

Dal punto di vista dei sistemi informatici di supporto, **nel corso dell'anno 2023 è stato introdotto progressivamente il nuovo Bridge Management System - BMS2.0**

**realizzato conformemente al nuovo modello di sorveglianza ed ispezione dei ponti previsto.** Tale applicativo sostituisce integralmente i precedenti sistema BMS Mobile e RAM e consente di disporre in un unico ambiente tutte le informazioni relative alle opere, da quelle di carattere anagrafico a quelle ispettive, fino alle informazioni di sintesi relative alla Classe di Attenzione attribuita.

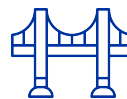


**Secondo quanto previsto dalla nuova norma, oltre alle ispezioni visive di tipo "strutturale/fondazionale e sismico" nel corso della campagna 2023 è stato necessario eseguire anche ulteriori ispezioni visive per valutare il rischio frana e rischio idraulico.**

### ANNO 2023



**19.228**  
ispezioni principali  
di tipo strutturale eseguite



**16.371**  
su ponti e viadotti



**2.857**  
su sovrappassi

Raggiungendo una **copertura del 99,92%**  
dell'intero patrimonio gestito.

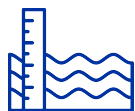
## MONITORAGGIO E ISPEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

### ANNO 2023



**4.424**

ispezioni per rischio frana eseguite



**7.198**

ispezioni per rischio idraulico eseguite

Parallelamente alle attività ispettive condotte da Anas sono proseguiti i lavori relativi alla **convenzione quadro di ricerca e studio stipulata da Anas con il Consorzio FABRE** - Consorzio di ricerca per la valutazione e il monitoraggio di ponti, viadotti e altre strutture, che prevede l'**applicazione delle Linee Guida ad un campione di 1.000 ponti/viadotti**. Con il completamento della campagna ispettiva 2023 e delle attività di cui alla convenzione Anas – FABRE, **Anas ha raggiunto l'obiettivo normativo di "classificazione di Livello 2" previsto dalle LGP**, pervenendo alla definizione della classe di attenzione complessiva di tutti i ponti e viadotti in gestione.

Nel corso del 2023 sono state comunque mantenute in essere anche le ispezioni ricorrenti eseguendo complessivamente, sui quattro trimestri, 74.554 ispezioni, di cui 63.252 su ponti e viadotti e 11.302 su sovrappassi.

### MANUTENZIONE INDUSTRIALE PREDITTIVA

Al fine di innalzare il livello della sicurezza delle strutture, la sicurezza dell'utenza e l'ottimizzazione dei costi di gestione e dei tempi d'intervento, Anas ha affiancato al processo di ispezione visiva delle opere, un **programma di monitoraggio strutturale "SHM Structural Health Monitoring" di ponti e viadotti** che si basa su tre elementi:

- Installazione di sistemi locali di rilevazione dei parametri di interesse;
- Applicazione di algoritmi di analisi di tali parametri;
- Sistema centralizzato che permetta il monitoraggio e la gestione a livello nazionale e la raccolta di tutti i dati di interesse tecnico.

L'intento è quello di **monitorare, attraverso sensori, lo stato di conservazione delle opere e analizzare in continuo alcuni parametri di risposta, per identificare eventuali variazioni comportamentali sintomo di sopraggiunte modifiche del sistema strutturale e quindi di un possibile danneggiamento**.

L'elaborazione dei dati acquisiti è deputata ad un **algoritmo di analisi sviluppato da Anas in collaborazione con il Politecnico di Milano, l'Università di Padova e l'Uni-**



**versità di Perugia**, consegnato e validato nell'anno 2022. Nel corso dell'anno 2023 l'algoritmo è stato oggetto di una riscrittura secondo un paradigma informatico più performante garantendone al contempo la isofunzionalità, in previsione della sua industrializzazione e rilascio massivo sulle numerose opere d'arte previste dal progetto strade sicure.

**Nel mese di Settembre 2022** è stato infatti **approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto "Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo remoto di ponti, viadotti e tunnel"**, che il Governo ha collegato funzionalmente al PNRR e per il quale è previsto lo **stanziamento in favore di Anas di complessivi 275 milioni di euro**. In conseguenza, sono state pubblicate le cinque procedure concorsuali in cui è stato declinato l'investimento, con l'obiettivo di installare gli impianti di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti, digitalizzare gli asset opere d'arte - tramite servizi di rilievo e modellizzazione in ambiente BIM, implementare una piattaforma centrale per la remotizzazione e gestione degli impianti di monitoraggio e relativi servizi di connettività per la trasmissione dei dati. **Le procedure di gara sono state tutte aggiudicate e contrattualizzate nel primo semestre dell'anno 2023 e sono stati avviati i lavori. Nell'anno 2023 sono state installati complessivamente 114 impianti.** Il piano

copre un intervallo temporale fino al 2026 in cui si prevede di completare le attività per complessive 1.000 opere dotate di impianti di monitoraggio installato e connesse alla piattaforma centrale di controllo ed analisi dati, 3.000 opere completamente rilevate e digitalizzate in ambiente BIM.

Il progetto si inserisce nel più ampio obiettivo di sorveglianza, monitoraggio e valutazione della sicurezza delle opere di cui al piano industriale di Anas per il periodo 2023 - 2032.



## LE GALLERIE

Sulla rete in gestione diretta insistono 2.157 opere in galleria\*, anche in questo caso l'impegno di Anas si fonda sulla messa a punto di una strategia per la **manutenzione programmata delle gallerie**. È stata creata una struttura aziendale deputata a tale attività e messa a punto una procedura standardizzata per le ispezioni periodiche e il monitoraggio delle gallerie. Qualora necessario, vengono eseguite indagini e implementati sistemi di monitoraggio strutturale-geotecnico, per valutazioni approfondite sul grado di sicurezza dell'opera. In funzione dello stato di conservazione delle singole opere viene definita una scala di priorità degli interventi da eseguire ed è stato creato un database informatico che viene aggiornato in tempo reale. Infine, sono stati elaborati bandi di gara per l'esecuzione di lavori di risanamento strutturale delle gallerie.

Anas è costantemente impegnata nell'incremento degli standard di sicurezza all'interno delle gallerie stradali, secondo principi di efficienza, efficacia e in rispondenza alle importanti normative del settore, quali il **D.Lgs. n. 264/2006 "Attuazione della Direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della Rete TEN-T"** e il **D.P.R. 151/11 "Regolamento della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi"**, valorizzando soluzioni ad alto contenuto tecnologico e di sostenibilità.

L'adeguamento agli standard di sicurezza previsti dal **D.Lgs. n. 264/2006, delle gallerie Anas appartenenti alla rete TEN-T, è attualmente giunto ad un buon**

**grado di attuazione. Per le gallerie ancora da adeguare, Anas sta procedendo con la progettazione e l'esecuzione di interventi specifici in modo da rispettare i tempi richiesti e garantire gli standard minimi di sicurezza anche nelle fasi transitorie di esecuzione.**

È stato realizzato un sistema-piattaforma centrale, denominato **STIG - Sistema Telecontrollo Impianti e Gallerie**, che **consente l'interfacciamento di tutte le gallerie telecontrollate dall'azienda con un'unica piattaforma centralizzata Road Management Tool**, permettendo in questo modo una visione complessiva dell'operatività su territorio a livello nazionale.

Tale sistema garantisce nel contempo una ottimizzazione energetica e manutentiva degli impianti a vantaggio di un miglioramento del livello di sicurezza.

**Nel 2023 è stato concluso il censimento dei ventilatori presenti nelle gallerie della nostra rete ed è stato creato un database.**

**È stata quindi fatta la ricognizione della tecnologia installata, dello stato di vetustà, dei riscontri manutentivi, definito un piano di revamping mirato all'adeguamento della classe di rendimento dei motori (classe IE3), delle performance aerauliche e dell'efficientamento energetico.**

\* Il numero riportato si riferisce alle opere (fornici), pertanto per una galleria a doppio fornice presente su una strada a doppia carreggiata risultano due opere, una per ogni singola carreggiata.



## LE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALE ANAS

Sulle barriere stradali Anas ha avviato un processo di ricerca e sviluppo costanti, per renderle sempre più performanti e rispondenti alle esigenze della nostra rete stradale e autostradale, innalzare i livelli di sicurezza degli utenti, e, allo stesso tempo, ridurre i costi di installazione e di manutenzione dell'infrastruttura stradale. Le nuove barriere Anas, **progettate interamente da team interni all'azienda**, hanno elevate performance registrate a seguito delle prove al vero, suscitando, nel corso di questi ultimi anni, un forte interesse da parte di diversi produttori di dispositivi di ritenuta, in ambito sia nazionale che internazionale.

Ad oggi Anas vanta un catalogo completo di dispositivi di ritenuta aziendali sia in acciaio sia in calcestruzzo, progettate per la sicurezza di tutti gli utenti anche i più deboli e per la risoluzione di casi critici di installazione sia per le strade di nuova concezione ma soprattutto per adattarsi al meglio alle strade in esercizio.

### BARRIERE IN CALCESTRUZZO NDBA - NATIONAL DYNAMIC BARRIER

Per risolvere le situazioni critiche riscontrate **nell'ambito degli interventi di manutenzione programmata di strade esistenti, molto spesso caratterizzate da ridotti spazi disponibili per il corretto funzionamento delle barriere**, Anas ha investito sul progetto delle barriere denominate NDBA acronimo di National Dynamic Barrier Anas.

Principali caratteristiche innovative delle barriere NDBA – National Dynamic Barrier:

disponibile in diverse configurazioni (**NDBA Asphalt, Concrete, Bridge, Profilo Redirettivo in Galleria**):

- **l'esiguo spostamento massimo della barriera in caso di urto con mezzo pesante**, ovvero la larghezza operativa W2,
- **l'importante capacità di resistere a due incidenti stradali contemporanei o immediatamente consecutivi che interessano mezzi pesanti.**

Quest'ultimo specifico aspetto è stato sperimentato, in particolare, sul modello della barriera NDBA Asphalt che essendo appoggiata direttamente sull'infrastruttura stradale non necessita di interventi infrastrutturali onerosi.

La barriera NDBA Concrete è stata invece testata per tutte quelle situazioni che si riscontrano sulle opere d'arte nonché sui manufatti di attraversamento.

La barriera NDBA Bridge è, infine, stata ideata e testata per i ponti e i viadotti.



**A ottobre 2023 le barriere NDBA di Anas si sono aggiudicate il premio tecnico STA Annual Awards per la categoria "Miglior progetto/soluzione di innovazione".**

Il prestigioso premio è assegnato dalla **Smart Transportation Alliance (STA)**, un'associazione e piattaforma collaborativa globale senza scopo di lucro per l'innovazione delle infrastrutture di trasporto e la *smart city*. Il riconoscimento è uno dei più autorevoli a livello internazionale per la realizzazione di progetti nell'ambito di infrastrutture di trasporto intelligenti e si contraddistingue per il suo impegno nel valorizzare la professionalità e il talento di quanti operano nel settore.



## LE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALE ANAS

Sono circa 475 i chilometri di barriere NDBA installate sulla rete Anas.

### I VANTAGGI DELLE BARRIERE NDBA



Elevate caratteristiche  
Meccaniche e prestazionali



Nuovo Meccanismo  
Cinematico



Facilità di installazione e  
bassi costi di manutenzione



Costo Contenuto  
e prestazioni elevate



Bassi costi  
della linea produttiva



Aumento delle condizioni  
di visibilità della strada



Unico profilo e aumento  
dei livelli di confort



Assenza  
di abbagliamento

### BARRIERE IN ACCIAIO PER ARGINELLI RIDOTTI E TERRENO SOFT

Per la gamma barriere di sicurezza stradale in acciaio, Anas ha a catalogo due diverse tipologie appositamente **ideate, prototipate e validate, per installazione diretta su arginello ridotto e terreni soft e/o non compattati e terreno superficiale vegetale**. Si è voluto investigare l'implementazione di soluzioni migliorative e innovative rispetto a quelle fino ad oggi adottate e presenti sul mercato, in grado di garantire lo stesso funzionamento nel sito di impianto, rispetto a quello ottenuto a seguito dei crash test eseguiti nei campi prova

certificati per l'ottenimento della marcatura CE. Le **barriere in acciaio** Anas **per il bordo rilevato di classe H2 e H3, della famiglia TS0 (terreno soft e arginello zero) e BL.D.AR (bordo laterale di tipo discontinua, a sezione trasversale ridotta, per arginelli ridotti e terreno non compattato)**, sono state progettate *in house* per un utilizzo ampio e versatile, e hanno prestazioni elevatissime anche se diversificate in base alle esigenze della strada e la scelta del progettista della sistemazione su strada.

## LE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALE ANAS



Barriere di sicurezza stradali in acciaio TSO



Barriere di sicurezza stradali in acciaio BL.D.AR ANAS

La norma tecnica UNI TR 11785\_2020 "Documento Tecnico per Installazione barriera stradale su rilevato" ha adottato lo standard Anas per l'esecuzione dei *crash test* di validazione delle barriere stradali in acciaio per arginelli ridotti e terreni non compattati, riproducendo le condizioni reali della strada. Per Anas questo rappresenta il raggiungimento di un grande obiettivo di sicurezza stradale passiva.

Sono circa 100 i chilometri di barriere in acciaio per arginelli ridotti e terreno soft installate sulla rete Anas.

### I VANTAGGI GAMMA BARRIERE DI TIPO DISCONTINUO

- |   |   |
|---|---|
| <b>1</b> BARRIERA PER ARGINELLI RIDOTTI | <b>2</b> STRUTTURA CON PROFILO DISCONTINUO PER TRATTI IN RETTILINEO |
| <b>3</b> ALTISSIME PRESTAZIONI          | <b>4</b> MEDESIMI COMPONENTI PER CLASSE H2 E H3 BORDO LATERALE      |
| <b>5</b> SEZIONE TRASVERSALE RIDOTTA    | <b>6</b> PESI RIDOTTI   |
| <b>7</b> COSTI CONTENUTI                | <b>8</b> OTTIMO INDICE ASI  |

→ MASSIMA SICUREZZA → RIDUZIONE DEI COSTI DI INSTALLAZIONE E DI MANUTENZIONE →  
NUMERO MINIMO DI COMPONENTI → UNIFORMITÀ DISPOSITIVI DI SICUREZZA SU RETE STRADALE ANAS



**LE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALE ANAS**

**BARRIERE IN ACCIAIO SALVAMOTOCICLISTI**

Una gamma di **barriere Anas in acciaio**, appositamente studiata con l'obiettivo di incrementare il livello di sicurezza globale e che pone particolare attenzione alla tutela degli utenti più deboli quali i motociclisti.

**È ancora l'unica gamma di barriere sul mercato nazionale ed internazionale testata al vero con struttura di tipo continua e con profilo salva motociclisti integrato, collegato al nastro tripla onda e al montante della barriera stessa, in grado di proteggere dall'urto diretto contro le parti taglienti.**

Queste barriere di sicurezza sono dotate di uno speciale distanziatore, progettato per ottenere una decelerazione graduale e controllata per i veicoli leggeri urtanti, esaurita la quale si inserisce l'azione di contenimento per i veicoli pesanti.

**Durante le prove di crash test, il profilo salva motociclisti ha contribuito al contenimento sia del veicolo leggero sia del veicolo pesante.**



**Sono marcate CE e installabili senza la ripetizione di ulteriori prove di validazione, nei tratti di strada considerati pericolosi per i motociclisti.**

**Sono circa 1000 i chilometri di barriere in acciaio salvamotociclisti installate sulla rete Anas.**

**I VANTAGGI GAMMA BARRIERE DI TIPO CONTINUO**

- 1** UNICA BARRIERA CON PROFILO SALVA MOTOCICLISTA INTEGRATO
- 2** BARRIERA ANCHE PER ARGINELLI RIDOTTI
- 3** GAMMA COMPLETA - BORDO LATERALE BORDO PONTE E SPARTITRAFFICO
- 4** ALTISSIME PRESTAZIONI
- 5** OTTIMO INDICE ASI

→ MASSIMA SICUREZZA PER TUTTI GLI UTENTI ANCHE PER I MOTOCICLISTI →  
 → DISTANZIATORE ANAS → MARCATA CE CON PROFILO SALVA MOTOCICLISTA INTEGRATO E COLLABORANTE NEI CRASH TEST UNI EN 1317 → MEDESIMI COMPONENTI STRUTTURALI PER TUTTA LA GAMMA → UNIFORMITÀ DISPOSITIVI DI SICUREZZA SU RETE STRADALE ANAS →  
 → DISPOSITIVO SALVA MOTOCICLISTA TESTATO ANCHE CON LA UNI CEN/TS 14342 →  
 → GAMMA COMPLETA ANCHE PER CORDOLI LARGHI E STRETTI E ARGINELLI RIDOTTI

# MONITORAGGIO CONTINUATIVO DELLA RETE VIARIA

## INFOMOBILITÀ

L'attività di Infomobilità consente di acquisire in tempo reale le informazioni sul traffico e di condividerle con le funzioni aziendali deputate alla comunicazione interna ed esterna.

**Le interdizioni alla circolazione, conseguenti alla chiusura di arterie stradali, sono trasmesse dalla Sala Situazioni nazionale (SAS) al MIT**, ai sensi della lettera g) comma 2 art. 9 del CDP 2016-2020.

I dati relativi all'incidentalità, trasmessi dalle 18 Sale Operative Territoriali (SOT) e gestiti dalla SAS, si riferiscono agli eventi che quotidianamente interessano la rete viaria di competenza e sono inviati dal personale di esercizio alle SOT tramite la "Scheda Rilevazione Incidente", un'app dedicata in uso sui tablet.

Il complesso delle informazioni acquisite alimenta il sistema informatico nominato *Road Management Tool* (RMT), ne consegue una reportistica (mensile, trimestrale, semestrale e annuale), risultante da una continua **attività di data analysis**, trasmessa alle singole Strutture Territoriali e ai vertici aziendali per consentire un **puntuale monitoraggio degli eventi, della loro tipologia e localizzazione, delle cause/concause dei sinistri e dell'eventuale ricorrenza degli stessi sull'intera rete stradale Anas, suddivisa all'uopo in tratte di 2 km.**

Il fenomeno dell'incidentalità, inoltre, è analizzato per week-end, fasce orarie (00.00-06.00 / 06.00-12.00 / 12.00-18.00 / 18.00-24.00), coinvolgimento eventuale di "utenti deboli", condizioni meteo ed **eventi meteorologici**. Ciò

consente di fornire alle Strutture Territoriali interessate una mirata reportistica (mensile, trimestrale, semestrale e annuale) relativa alle problematiche derivanti da fenomeni meteo caratterizzati da eccezionali precipitazioni impattanti sulla rete stradale, tra i quali gli eventi classificati come "Allagamenti" e "Frane" ricorrenti sull'intera rete stradale Anas, anche al fine della prevenzione dei fenomeni.

Considerata la specificità dei compiti istituzionali di Anas, l'individuazione di ulteriori attività di analisi degli eventi rilevati sulla rete in gestione si è resa nel tempo basilare e strategica. Con tale approccio sono state implementate nuove attività di reportistica relativamente alla mappatura dei rischi che consentono di fornire, alle funzioni aziendali interessate, strumenti utili per valutare gli interventi e le azioni eventualmente correttive.

Nello specifico sono stati introdotti il monitoraggio delle segnalazioni dei veicoli contromano su arterie a doppia carreggiata e, con riferimento ai mesi estivi, l'analisi degli eventi classificati come "Incendi", per individuare eventuali criticità ricorrenti, impattanti sulla fluidità e sulla sicurezza della circolazione, al fine della prevenzione del fenomeno. Inoltre, si è aggiunto uno specifico studio delle tratte maggiormente interessate da fenomeni nebbiosi, fornendo alle funzioni aziendali territoriali un ulteriore elemento conoscitivo di dettaglio.

Le Sale Operative Anas sono dotate anche dell'applicativo TEWEB che consente al personale abilitato di visualizzare tutti i trasporti eccezionali, in corso o pianificati, rilevandone l'inizio, la pausa o la fine e le informazioni contenute nell'autorizzazione.



**Anas ha messo a disposizione degli utenti, sul sito istituzionale, il proprio archivio di ordinanze. Le ordinanze sono provvedimenti emessi dalle strutture territoriali Anas che, in relazione a interventi sulla rete, dispongono modifiche - provvisorie o permanenti - alla circolazione lungo determinati tratti della rete stradale Anas e ne informano istituzioni, enti locali e cittadini.**



## LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

In adempimento alla Legge n. 225/92 e alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008 "Indirizzi operativi", **Anas include tra i propri compiti anche quello di fornire collaborazione al Dipartimento della Protezione Civile Nazionale e al Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità del Ministero dell'Interno (Viabilità Italia)**, presieduto dal Direttore del Servizio della Polizia Stradale, **per gestire le emergenze in occasione di eventi che comportino rischi infrastrutturali e antropici.**

In fase di pianificazione delle attività **a fronte di scenari di rischio ipotizzabili** (eventi neve, esodi estivi, etc.) **o di gestione di eventi critici in atto**, la nostra collaborazione viene garantita dalle attività della **struttura Coordinamento Emergenze (CO.EM.).**

Viabilità Italia è una struttura di coordinamento tecnico amministrativo che dispone interventi operativi, anche di carattere preventivo, per fronteggiare difficoltà legate alla percorribilità stradale e autostradale derivanti dalle avversità atmosferiche o da altre circostanze (in particolare durante i mesi estivi, in cui si concentra circa un terzo dell'intero traffico leggero annuale e in giornate caratterizzate da particolari condizioni meteo).

Per quanto riguarda le emergenze del 2023, sicuramente l'alluvione dell'Emilia-Romagna è stato l'evento più rappresentativo che ha registrato numeri e un'attenzione mediatica eccezionali. Anas in Emilia-Romagna ha in ge-

stione 1.930 km di rete stradale con 1.038 opere d'arte maggiori (ponti e sovrappassi), di cui 511 su corsi d'acqua.

**La Struttura Territoriale dell'Emilia-Romagna, attraverso la locale Sala Operativa, si è trovata a gestire, dal 2 al 20 maggio 2023, n. 968 eventi, di cui n. 151 codificati come calamità naturali.**

Anas durante l'emergenza alluvionale in Emilia-Romagna ha impiegato **più di 300 persone.**

**Il servizio 'Pronto Anas' 800.841.148 ha gestito oltre 4500 telefonate.**

**Oltre al personale della Struttura territoriale dell'Emilia-Romagna è stato mobilitato anche quello dalle altre sedi - Sicilia, Calabria, Campania, Abruzzo e Molise, Toscana, Liguria, Lombardia e Veneto - e sono state incaricate nuove squadre per il servizio di Pronto Intervento (H24).**

Gli operatori Anas sono stati in azione, presenti sul posto nei tratti interessati da smottamenti e frane e nelle zone connesse in cui si sono verificati allagamenti o vi è stato un rischio di esondazione da parte dei corsi d'acqua. Anas, inoltre, ha svolto un monitoraggio e studio delle criticità in atto con attrezzature tecniche speciali: droni e laser scan per la mappatura del territorio. Questi rilievi sono stati fondamentali sia per accertare stato dell'arte e sia per indicare se le frane erano in evoluzione statica o dinamica.

**Per le principali operazioni sono stati impiegati sul territorio circa 110 mezzi.**



## LA SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale è il filo conduttore della mission di **Anas** e il **Gruppo FS Italiane**, in linea con quanto previsto dal *"Piano d'azione strategico della Commissione UE per la sicurezza stradale 2021-2030"*.

**Siamo impegnati nell'obiettivo di dimezzare, entro il 2030, il numero delle vittime e feriti gravi di incidenti stradali.**

Per noi sicurezza significa:

- **progettare una strada sicura;**
- **mantenere una strada sicura;**
- **gestire una strada sicura.**

Un'attività che richiede un impegno costante e attento su oltre 32.000 chilometri di strade e che interessa diversi componenti della infrastruttura stradale, tra i quali: la pavimentazione, gli impianti, i sistemi di ritenuta.

**Mantenere un'arteria sicura significa pianificare e attuare un piano di investimenti per garantire la manutenzione dell'infrastruttura stradale**, cioè il mantenimento e il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

La strategia di investimento è incentrata su un **Piano di manutenzione programmata, oggetto del Contratto di Programma tra Anas e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

Gestire una strada significa mettere in campo tutti gli

strumenti necessari per consentire la mobilità in sicurezza e quindi:

- pianificare le attività di sorveglianza dell'infrastruttura,
- pianificare la gestione dei servizi invernali,
- pianificare la manutenzione delle opere in verde, la pulizia della sede stradale e delle opere di presidio idraulico,
- avere elaborato scenari di rischio in funzione degli eventi che possono verificarsi e le conseguenti azioni da adottare per minimizzarne l'impatto sugli utenti,
- monitorare e gestire, attraverso le Sale Operative Compartmentali e la Sala Situazioni Nazionale, tutte le informazioni che provengono dal personale di esercizio, dalle Forze dell'Ordine e dalle tecnologie dispiegate sul territorio,
- fornire agli utenti, attraverso tutti i canali informativi disponibili (radio, social media, PMV etc.), le corrette e tempestive informazioni per gestire il traffico in condizioni ordinarie e di criticità.





## LA SICUREZZA STRADALE

Ogni intervento sulla rete è teso a incrementare il livello di sicurezza degli utenti nei suoi due aspetti di sicurezza attiva (prevenzione degli incidenti) e passiva (riduzione delle conseguenze).

Le soluzioni tecnologiche che vengono realizzate vogliono ridurre il tasso di incidentalità e di mortalità, aumentare i livelli di fluidità del traffico, monitorare costantemente la rete e migliorare il comfort alla guida.

Parallelamente allo sviluppo di tecnologie e processi, l'impegno per la prevenzione e il contrasto dell'incidentalità si concretizza con campagne di sensibilizzazione, diffondendo la cultura della sicurezza in viaggio e del rispetto delle regole del Codice della Strada. Le campagne vengono attuate in anticipo rispetto ai periodi critici per la circolazione stradale utilizzando diversi mezzi di comunicazione.

### STUDIO SUI COMPORAMENTI DEGLI AUTOMOBILISTI ITALIANI: "RICERCA SUGLI STILI DI GUIDA"

L'attenzione di Anas agli studi sui comportamenti alla guida s'implementa anche attraverso la realizzazione della **"Ricerca sugli stili di guida", nata nel 2021 e giunta alla terza edizione**, commissionata da Anas e condotta da CSA Research - Centro Statistica Aziendale, che nel 2023 è stata condotta su un campione di 4mila persone e con oltre 5mila osservazioni dirette su strada.

Il dato significativo della ricerca è che la percezione di sé, mentre si è alla guida, è di gran lunga superiore a quella che si ha degli altri.

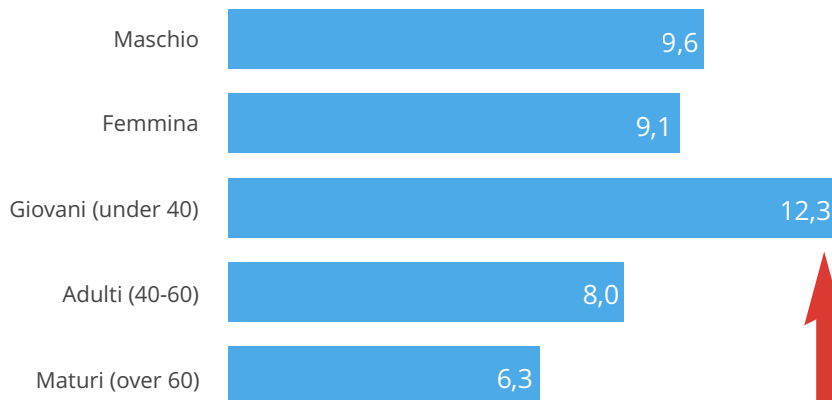
**Il 10% degli italiani mentre è al volante gira un video con il cellulare. Tra questi, il 3,1% ha ammesso di averlo fatto in prima persona alla guida del proprio veicolo, mentre il 6,9% ha dichiarato di essere stato a bordo di un mezzo mentre il conducente filmava.**

Il trend emerso, sulla percezione di sé e degli altri alla guida, risulta quest'anno in ulteriore crescita. **Il giudizio sui propri comportamenti al volante, in una scala da 1 a 10, raggiunge un gradimento medio prossimo al 9. Mentre il giudizio che hanno degli altri guidatori su strada è negativo e si attesta su una media di 5.4, quindi ben sotto la sufficienza. La percezione degli automobilisti italiani è quindi che gran parte degli altri guidatori vadano troppo veloce e utilizzino il cellulare mentre sono al volante.**

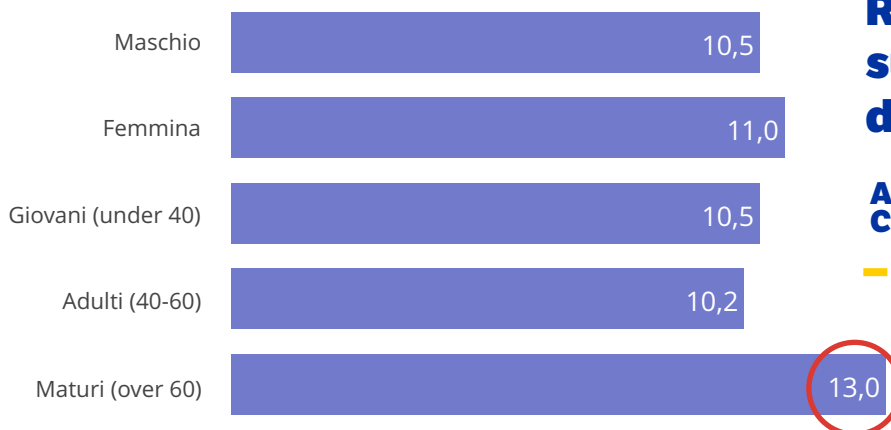
La campagna di indagine sulle strade Anas, oltre alle interviste, ha previsto anche il rilevamento di alcuni parametri di guida attraverso sistemi di rilevazione automatica - velocità, distanza e occupazione delle corsie su tre tratte stradali - e l'osservazione diretta dei comportamenti di guida lungo sei differenti tipologie di strade, quest'ultima attività è stata eseguita con l'impiego di due rilevatori all'interno di un'automobile che ha percorso l'infrastruttura di interesse, registrando un campione di veicoli in transito e i comportamenti dei passeggeri a bordo.

**LA SICUREZZA STRADALE**

**UTILIZZO IMPROPRIO DEL CELLULARE**



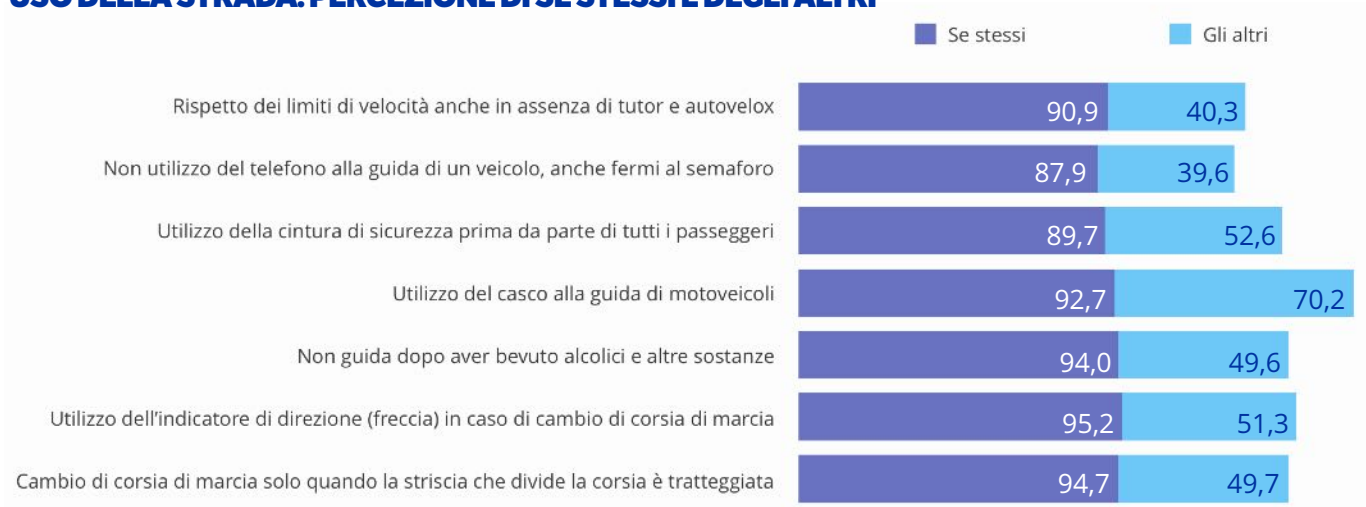
**MANCATO UTILIZZO DELLA CINTURA DI SICUREZZA DEI CONDUCENTI**



**Ricerca  
sugli stili  
di guida**

**ANAS -  
CSA RESEARCH**

**USO DELLA STRADA. PERCEZIONE DI SE STESSI E DEGLI ALTRI**



**VOTO MEDIO ALLA GUIDA: PER SE STESSI 8,6 | PER GLI ALTRI 5,4**



## LA SICUREZZA STRADALE

### EDUCAZIONE STRADALE NELLE SCUOLE: “EROI SULLA STRADA, IN VIAGGIO CON NICO”

Con la realizzazione e pubblicazione del **libro illustrato** “Eroi sulla strada. In viaggio con Nico”, dedicato ai bambini e ragazzi tra i 7 e i 13 anni, Anas ha voluto avviare un progetto di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale rivolto ai più piccoli.

Un viaggio sulle strade del nostro Paese per raccontare le attività delle squadre Anas, la figura del cantoniere, le case cantoniere e il lavoro svolto per la sicurezza della strada e dei viaggiatori. I racconti sono ricchi di **aneddoti ed episodi realmente accaduti, raccolti grazie alla collaborazione dei cantonieri Anas.**

Un libro, **edito da Giunti Editore**, illustrato dalle tavole vivaci di Ilaria Palleschi e scritto da Rosalba Troiano, che contiene anche dei **quiz interattivi** grazie ai quali i giovani lettori possono verificare quanto hanno appreso sulla sicurezza in strada, non solo nella loro futura veste di guidatori, ma anche di pedoni, ciclisti e passeggeri sempre consapevoli e prudenti.

**Nel 2023 sono stati organizzati 200 laboratori ed eventi di educazione stradale coinvolgendo scuole primarie di tutta Italia e raggiungendo circa 6.000 famiglie.**

Nel 2023 il progetto è stato accreditato dal MIM - Ministro dell'Istruzione e del Merito ed inserito nel programma nazionale dedicato all'educazione stradale nelle scuole, denominato “**Edustrada**”, un progetto avviato dalla Direzione generale per lo studente, con la partecipazione del MIM e in collaborazione con il MIT - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Polizia stradale, il Dipartimento di psicologia dell'Università Sapienza di Roma, la Federazione ciclistica italiana, la Federazione motociclistica italiana, l'Automobile Club d'Italia, la Fondazione Ania.

*Disegni realizzati da alcuni bambini che hanno partecipato ai laboratori di educazione stradale*



Scopri il progetto  
**Edustrada**

## UNA RETE TECNOLOGICA PER LA SICUREZZA



La progettazione delle infrastrutture stradali Anas parte dall'attuazione di standard di sicurezza sempre più elevati, in linea con le direttive europee e l'obiettivo primario di ogni intervento sulla rete è quello di incrementare il livello di sicurezza degli utenti nei suoi due aspetti di sicurezza attiva (prevenzione degli incidenti) e passiva (riduzione delle conseguenze). **Le soluzioni tecnologiche che vengono realizzate vogliono ridurre il tasso di incidentalità e di mortalità, aumentare i livelli di fluidità del traffico, monitorare costantemente la rete e migliorare il comfort alla guida.** Anas si sta orientando verso il concetto di strada "Smart" ovvero intelligente e tecnologica, con sistemi completamente interoperabili. Per elevare gli standard di sicurezza della rete gestita sono state installate reti di comunicazioni elettroniche ad alta velocità in fibra ottica, **soluzioni C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems), nuovi Pannelli a Messaggio Variabile, sistemi quali il**

**"Vergilius plus", telecamere e stazioni di rilevamento meteo, etc..**

### **I PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE**

Attraverso i **PMV (Pannelli a Messaggio Variabile)** presenti sulla nostra rete stradale e autostradale, **Anas comunica in tempo reale agli utenti le informazioni riguardanti il traffico:** rallentamenti, incidenti, chiusura rampe, cantieri, code e rallentamenti, tempi di percorrenza, eventi meteo e qualsiasi altra turbativa al regolare svolgimento della circolazione. In situazioni di traffico regolare vengono trasmesse informazioni e messaggi di utilità, come ad esempio i consigli di guida. I PMV sono **gestiti da remoto dalle Sale Operative Compartmentali.**

**1.234 PMV presenti sulle arterie stradali Anas**



Scopri i chilometri controllati da Vergilius!



## UNA RETE TECNOLOGICA PER LA SICUREZZA

### SISTEMI TECNOLOGICI PER IL RILEVAMENTO ED IL SOCCORSO IN CASO DI INCIDENTI STRADALI

Nell'ambito del processo di innovazione tecnologica, Anas ha anche dato avvio alla **progettazione di un sistema in grado di rilevare un incidente in tempo reale e trasmettere una segnalazione alle Sale Operative dell'Anas preposte alla gestione delle emergenze**. Con tale sistema si renderà possibile l'immediato soccorso agli utenti coinvolti in un incidente stradale, un tempestivo intervento di ripristino della circolazione nonché la segnalazione del potenziale pericolo agli altri utenti che sopraggiungono. Un metodo di connessione fra le barriere di sicurezza e le infrastrutture per far sì che queste ultime siano tecnologicamente sofisticate garantendo livelli di sicurezza e standard sempre più elevati.

### IL SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO STATISTICO DEL TRAFFICO

Anas informa gli utenti sui dati del traffico e il relativo Indice di Mobilità Rilevata attraverso un bollettino, pubblicato mensilmente sul sito istituzionale.

Il sistema automatico di rilevamento statistico del traffico, costituito da circa 1.200 sezioni di conteggio, è distribuito sull'intera rete di competenza Anas; tutti i sensori inviano i propri dati ad un sistema di monitoraggio centralizzato, denominato **PANAMA - Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi**, che provvede alla loro verifica ed elaborazione.



*Dispositivo tecnologico per rilevamento e segnalazione urto*

### TELECAMERE E SISTEMI DI VIDEOSORVEGLIANZA (TVCC - CLOSET CIRCUIT TELEVISION)

Sistema di monitoraggio del traffico attraverso l'utilizzo della videosorveglianza; utilizza immagini digitali ed è in grado di rilevare informazioni di supporto alle decisioni in tempo reale.

### RILEVAMENTO DEL TRAFFICO (RT)

Sistema di rilevamento dei volumi di traffico (TGM - Traffico Giornaliero Medio) e relative tipologie veicolari, che favoriscono il processo decisionale per la gestione e la manutenzione delle strade.

### STAZIONI METEO

Sistema di monitoraggio delle condizioni meteorologiche attraverso centraline appositamente configurate. Ciò permette di attuare politiche di gestione della sicurezza stradale oltre che informare gli utenti.



Per saperne  
di più

## I CONTROLLI SULLA PAVIMENTAZIONE STRADALE

Il monitoraggio continuo dello stato di salute delle pavimentazioni stradali, unito ad investimenti mirati, delineano una strategia fondamentale per avere una rete efficiente ed all'avanguardia rispetto alle nuove tecnologie presenti sul mercato e in termini di sostenibilità ambientale.

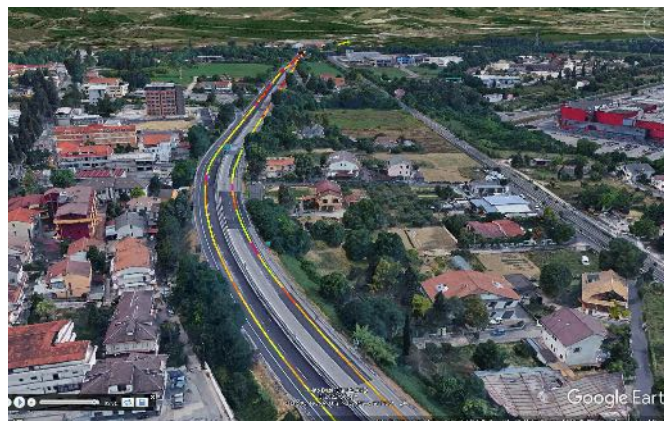
L'attività di monitoraggio della rete si sviluppa lungo due direzioni: una rivolta verso la Programmazione della Manutenzione (Gestione della Rete) e l'altra verso il Controllo dei Lavori appaltati ed eseguiti dai vari AGR (Area Gestione Rete) Anas lungo il territorio. Le due vie corrono parallele ma arrivano a coincidere nell'esigenza di conoscere lo stato di salute della rete viaria, nondimeno perché la scelta dell'intervento manutentivo arriva a valle di una programmazione della manutenzione. All'interno di questa programmazione si inserisce **il Contratto di Programma con il MIT (CdP) che prevede il monitoraggio di un perimetro stradale stabilito ed inserito nel contratto ad inizio anno, su cui verranno calcolati come report finale gli Indicatori di Qualità.**

I risultati delle misure, in alto rendimento, delle caratteristiche superficiali e profonde della strada, insieme alle misure sulla segnaletica stradale e della luminanza in galleria, alimentano il **Pavement Management System** strumento con il quale è possibile gestire la manutenzione stradale in modo progettuale in quanto la scelta di come intervenire in un certo tratto stradale viene stabilito, tra le altre cose, anche in funzione dei dati di misura di questi laboratori mobili. In un prossimo futuro, grazie all'utilizzo di modelli predittivi, sarà possibile prevedere con maggiore accuratezza lo stato di degrado della pavimentazione stradale e quindi programmare la manutenzione con largo anticipo e con grandi vantaggi dal punto di vista economico. Come già detto, con le stesse macchine si controlla poi la buona esecuzione dell'intervento manutentivo, che deve rispettare i requisiti di accettazione riportati nel **Capitolato Anas Pavimentazioni**, coadiuvando il direttore dei lavori nel monitoraggio del cantiere stradale.

**La superficie stradale è cruciale per la sicurezza attiva (la prevenzione degli incidenti) e, anche quando non sono visibili segni di degrado e la superficie appare regolare, occorre tenerla sotto controllo, per questo Anas monitora costantemente la qualità delle superfici stradali mediante vari mezzi.**



Veicolo ad Alto Rendimento ERMES



L'apparecchiatura multifunzione ad alto rendimento **ERMES - Equipment for Routine evaluation of Macrottexture, Evennes and Skid resistance** permette di rilevare tutti i parametri necessari per misurare gli indicatori di performance relativi alle **caratteristiche superficiali delle pavimentazioni stradali.**

**Nell'anno 2023 è stato eseguito il rilievo di 24.000 km di superficie stradale.**



## I CONTROLLI SULLA PAVIMENTAZIONE STRADALE

Grazie al mezzo **T.S.D. - Traffic Speed Deflectometer**, si è in grado di rilevare, in continuo, ad alta velocità fino a 70 km/h, in sicurezza e senza perturbare la normale circolazione del traffico, le **caratteristiche strutturali delle pavimentazioni stradali flessibili (portanza)**, consentendo la valutazione immediata della qualità della miscela, un efficace e puntuale controllo dei materiali utilizzati durante la realizzazione dell'opera e la verifica della vita utile dell'infrastruttura.

**Nell'anno 2023 è stata valutata la portanza delle pavimentazioni di 10.600 km di strade.**



Veicolo ad Alto Rendimento TSD

Il sistema **Mobile Mapping** denominato **Cartesio**, per il rilievo topografico delle strade, aiuta a prevenire il logoramento dell'asfalto, grazie anche all'acquisizione di immagini tramite fotocamere ad alta risoluzione e sensori specifici per la difettologia superficiale delle pavimentazioni stradali.

**Nell'anno 2023 sono stati eseguiti rilievi con Cartesio su 8.600 km di strade.**



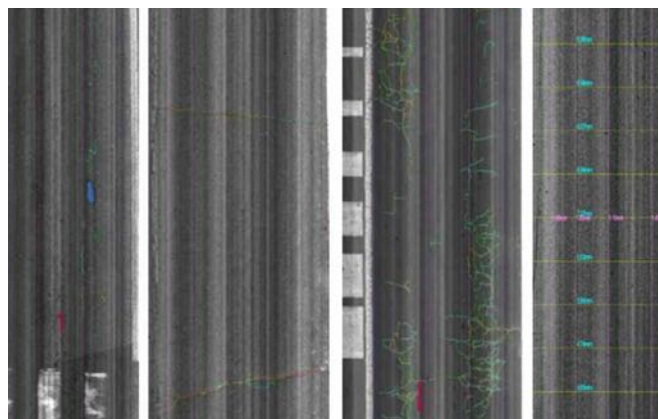
Veicolo ad Alto Rendimento Cartesio

Tramite il **Laboratorio Mobile ad alto rendimento denominato DELPHI - Delineation Photometric Instrument** viene misurata la retroriflessione notturna (RL) della segnaletica orizzontale di qualsiasi natura e specie, marginale e tratteggiata. Lo strumento illumina la segnaletica orizzontale e ne misura la visibilità simulando la geometria con cui il guidatore vede la segnaletica durante la marcia.

**Nell'anno 2023 sono stati monitorati più di 36.000 km di segnaletica orizzontale con un incremento di circa il 10% rispetto all'anno precedente.**



Veicolo ad Alto Rendimento DELPHI



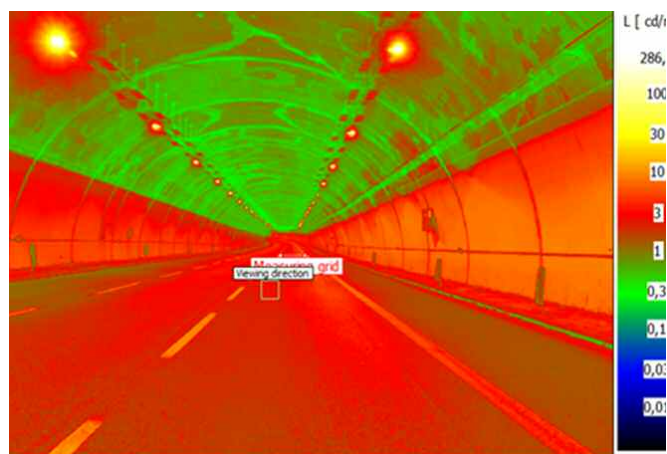
## I CONTROLLI SULLA PAVIMENTAZIONE STRADALE



Veicolo ad Alto Rendimento Tiresia

In particolare, attraverso l'inserimento di fotocamere ad alta risoluzione, fotocellule e sensori di varia natura, lo strumento consente di misurare in parallelo l'illuminamento, la luminanza della pavimentazione e delle pareti di gallerie, l'abbagliamento prodotto dai corpi illuminanti e di riferire i parametri rilevati a specifiche sezioni trasversali di ciascuna corsia con

Il Laboratorio Mobile **TIRESIA** è un sistema di misura dinamico, sviluppato in collaborazione con l'Istituto Nazionale di Ricerca Metrologica "INRIM", in grado di effettuare la caratterizzazione fotometrica degli impianti di illuminazione stradale e in galleria nel rispetto della normativa vigente.



una frequenza di acquisizione di 5 Hz. L'elaborazione dei dati è completamente automatica ed è basata su algoritmi di **intelligenza artificiale**, che consentono di velocizzare il processo di restituzione dei risultati e di migliorarne l'incertezza e l'affidabilità.

**Nell'anno 2023 l'attività di rilievo ha coinvolto un campione di 177 gallerie.**

ERMES	TSD	CARTESIO	DELPHI	TIRESIA
Caratteristiche superficiali delle pavimentazioni CAT-IRI-MPD	Portanza Pavimentazioni	Difetti superficiali	RL Segnaletica orizzontale	Luminanza
<b>24.000 KM RILEVATI</b>	<b>10.600 KM RILEVATI</b>	<b>8.600 KM RILEVATI</b>	<b>36.000 KM RILEVATI</b>	<b>177 GALLERIE</b>



# 3. LA SOSTENIBILITÀ





## POLITICA DI SOSTENIBILITÀ

Anas contribuisce allo sviluppo sostenibile del Paese mettendo la sostenibilità sempre più al centro delle proprie strategie aziendali e attività, attraverso un modello declinato nei processi, trasversale a tutte le funzioni aziendali e orientato al miglioramento continuo delle infrastrutture stradali gestite.

Affinché ciò avvenga svolgiamo le nostre attività nel rispetto di alcuni principi fondamentali:

- **creazione di valore condiviso**
- **coinvolgimento di comunità e stakeholder**
- **sicurezza per chi viaggia**
- **sicurezza per chi lavora**
- **uso efficiente delle risorse e tutela dell'ambiente**
- **innovazione delle infrastrutture per una mobilità sostenibile**
- **qualità dei servizi**
- **valore dei dipendenti**
- **uso efficiente delle risorse**
- **tutela dell'ambiente**
- **rispetto dei diritti umani**
- **innovazione e digitalizzazione**
- **rispetto di leggi e norme**

## COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELLE GRANDI OPERE

Tutti i progetti, sia di nuove opere che relativi a modifiche o estensioni di opere esistenti previste dal Contratto di Programma sono assoggettati ad un procedimento diretto ad accertarne la compatibilità ambientale, ai sensi del D.lgs. n. 152/06 e s.m.i. in base alle caratteristiche delle opere in progetto il procedimento da attivare può essere di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) o Verifica di assoggettabilità a VIA. Nell'ambito delle procedure suddette, Anas si impegna nella predisposizione di studi tecnici (Studio d'Impatto Ambientale o Studio Preliminare) per approfondire le caratteristiche geomorfologiche, idriche, paesaggistiche, archeologiche, infrastrutturali, urbanistiche, faunistiche e di vegetazione, nonché della qualità dell'aria e del livello di rumore, dei territori interessati dagli interventi. Lo scopo è quello di **analizzare i possibili impatti ambientali di una nuova infrastruttura ed intervenire già in fase di progetto con accorgimenti finalizzati a proteggere la salute umana, migliorare l'inserimento paesaggistico, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita.**

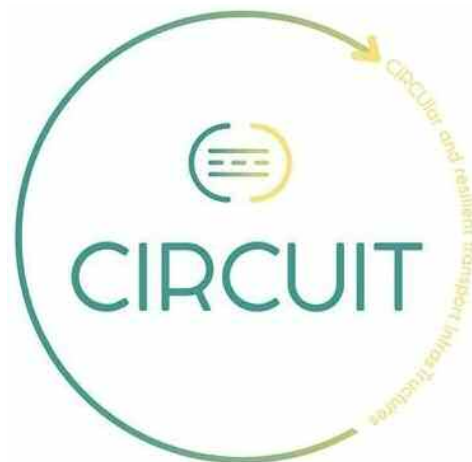


Guarda il video!



## PROGETTO EUROPEO CIRCUIT

Il progetto **“CIRCUIT - Holistic approach to foster CIRCULAR and resilient transport InfraStructures and support the deployment of Green Public Procurement and innovative engineering practices”** si pone l'obiettivo di promuovere la digitalizzazione e l'introduzione di pratiche ingegneristiche innovative nel contesto delle infrastrutture di trasporto per favorire la crescita di un'economia circolare, sostenibile.



### Obiettivo del progetto:

- Sviluppo di una piattaforma digitale per l'applicazione dei criteri di sostenibilità, circolari e resilienti alle infrastrutture di trasporto;
- Ampia diffusione del GPP - Green Public Procurement;
- Introduzione nella catena del valore di pratiche ingegneristiche innovative.

Anas, nell'ambito dei diversi Task, si occupa del tema “energy”, sviluppando soluzioni per il risparmio energetico e la produzione di energia da fonte rinnovabile, in tre aree sperimentali:

- **Sulla A90:** implementazione di un sistema adattivo di illuminazione nella galleria Selva Candida;
- **Sullo svincolo della A90 - SS4 Salaria:** installazione di lampioni alimentati da un generatore ibrido costituito da pannelli fotovoltaici ed eolico;
- **Sulla A91:** implementazione di un sistema adattivo di illuminazione sull'impianto installato lungo tutta la tratta autostradale.

Anas, inoltre, coordina la realizzazione di 5 dimostrativi dislocati in altrettante aree pilota situate in diversi paesi dell'Unione: Italia, Spagna, Paesi Bassi, Slovenia e Croazia.



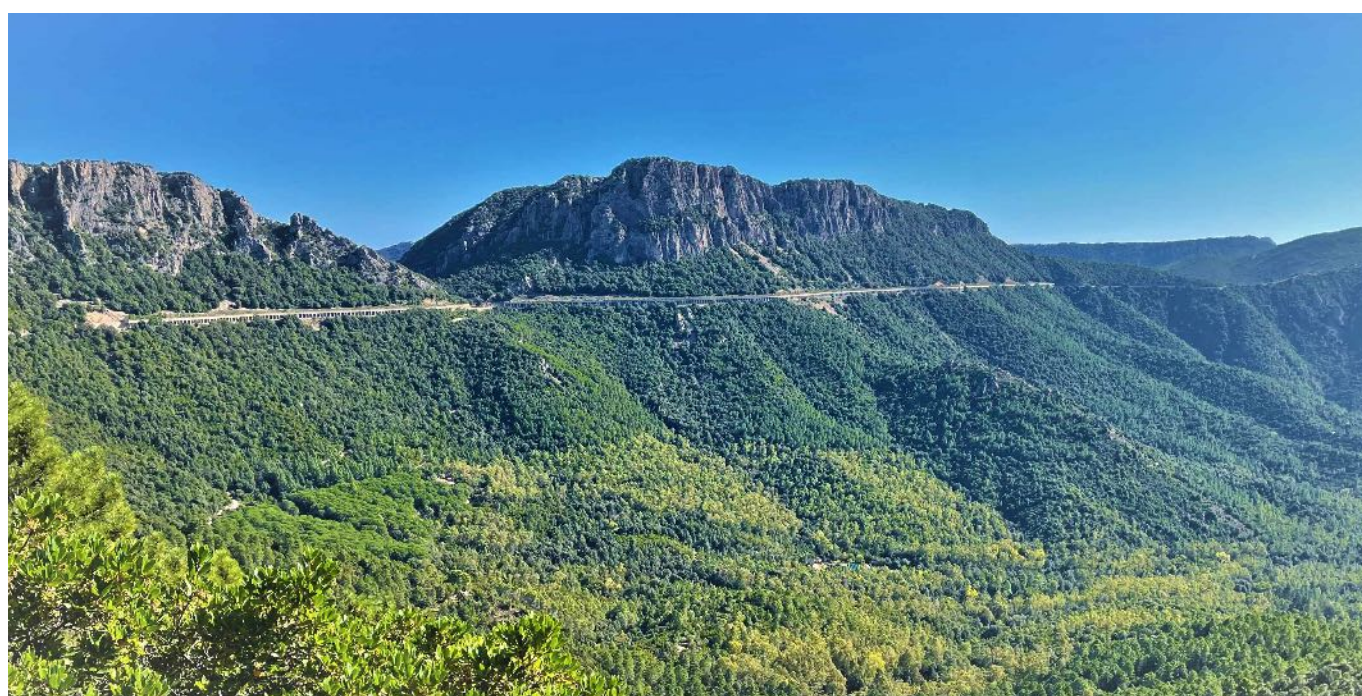
Scopri di più  
 del **progetto Circuit**

## PROTOCOLLO ENVISION®



**Nel 2023 Anas, in sinergia con Italferr, ha redatto le Linee Guida per l'applicazione del Protocollo Envision® alle infrastrutture stradali.**

Envision® è un sistema di certificazione volontaria che permette di progettare e realizzare opere infrastrutturali sostenibili, di ricercare soluzioni progettuali più efficaci in termini di sostenibilità, di integrare gli interventi nel contesto territoriale di riferimento e che considera contemporaneamente la dimensione ambientale, economica e sociale della sostenibilità. Uno strumento operativo e di supporto che accompagna il progetto dalla fase decisionale alla fase di realizzazione, manutenzione, gestione e fine vita dell'opera.





**PROTOCOLLO ENVISION®**

Il Protocollo è articolato in **64 indicatori di sostenibilità e resilienza**, chiamati "crediti", suddivisi nelle seguenti categorie:

- **Quality of life**, analizza l'impatto dell'opera sulle comunità interessate, sia durante la fase di realizzazione che di esercizio;
- **Leadership**, valorizza il coinvolgimento delle parti interessate, generando una visione più ampia del progetto in chiave di sostenibilità e di sinergie;
- **Resource Allocation**, analizza la qualità/quantità delle risorse, l'origine e il loro impatto in termini di sostenibilità;
- **Natural World**, identifica e minimizza gli impatti negativi, prendendo in considerazione le modalità in cui l'infrastruttura possa interagire con i sistemi naturali e con gli habitat in modo positivo e sinergico;
- **Climate and Resilience**, valuta i rischi e le vulnerabilità del progetto a breve e lungo termine per massimizzare la resilienza dell'infrastruttura e della comunità.

I crediti hanno diversi **Levels of Achievement (LoA)** che rappresentano lo spettro dei possibili obiettivi prestazionali.

I LoA, perseguibili sono:

**Improved**, per prestazioni superiori a quelle convenzionali che superano leggermente i requisiti normativi;

**Enhanced**, per prestazioni sostenibili che sono sulla strada giusta;

**Superior**, per prestazioni sostenibili di altissimo livello;

**Conserving**, per performance che genera un impatto negativo sostanzialmente pari a zero;

**Restorative**, per azioni che ripristinano i sistemi naturali o sociali.

Attribuendo il corretto livello ad ogni credito si attribuisce il punteggio al progetto, che ne definisce grado di certificazione: *verified* (20%), *silver* (30%), *gold* (40%), *platinum* (50%).

Le linee guida possono essere applicate per la realizzazione di nuove tratte stradali, l'adeguamento e/o il potenziamento di tratte stradali esistenti, oppure interventi di manutenzione programmata.

**Come progetto-pilota per l'applicazione delle Linee Guida è stata scelta la SS 675 "Umbro-Laziale" tratta Monte Romano Est - Civitavecchia, 2° stralcio Tarquinia - Civitavecchia.**

## IL DIBATTITO PUBBLICO

**Il dibattito pubblico è un percorso di informazione, discussione e confronto pubblico su un'opera di interesse strategico, che permette al proponente di far emergere le osservazioni critiche e le proposte sul progetto da parte di una pluralità di attori e soggetti diversi, portatori di interesse (gli stakeholder del territorio).**

L'obiettivo è **ascoltare tutti gli argomenti con i pubblici interessati, senza pervenire alla decisione sulla soluzione definitiva in merito alla realizzazione o meno dell'opera**, alla sua localizzazione o alle sue caratteristiche, che resta in capo alle autorità competenti.

**Il dibattito pubblico è stato introdotto in Italia nel 2016 con l'art. 22 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs 50/2016).** Lo stesso articolo ha

rinvio ad un successivo decreto l'individuazione delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico e le modalità di svolgimento dello stesso.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (D.P.C.M.) del 10 maggio 2018, n.76 ha poi stabilito le soglie dimensionali ed economiche degli interventi da assoggettare a dibattito pubblico, disciplinando le modalità di esecuzione dello stesso e ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP) con il compito di indirizzo, supervisione e monitoraggio del processo.



Il nuovo codice dei contratti pubblici (D.Lgs 36/2023), entrato in vigore il 01 luglio 2023, ha apportato alcune modifiche alla disciplina del dibattito pubblico. Con la nuova norma sono infatti variate le soglie dimensionali, le modalità di designazione del coordinatore (oggi responsabile) del dibattito pubblico e sono state cristallizzate le modalità di presentazione delle osservazioni e proposte. In particolare, l'art. 40 comma 4 stabilisce che: *“Le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione di cui al comma 3”* (della relazione di progetto).







## IL DIBATTITO PUBBLICO

### COME SI SVOLGE

Lo svolgimento del dibattito pubblico secondo l'art. 40 del nuovo codice (DLgs 36/2023) è così articolato:

- Pubblicazione sul sito web della stazione appaltante della relazione contenente il progetto dell'opera e l'analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali;
- Nomina del Responsabile del dibattito pubblico;
- Definizione del progetto di dibattito pubblico che stabilisce le modalità, il numero degli incontri pubblici e i temi da affrontare;
- Svolgimento del dibattito pubblico;
- Redazione della relazione conclusiva del responsabile del dibattito pubblico (coordinatore);
- Redazione del documento conclusivo a cura della stazione appaltante.

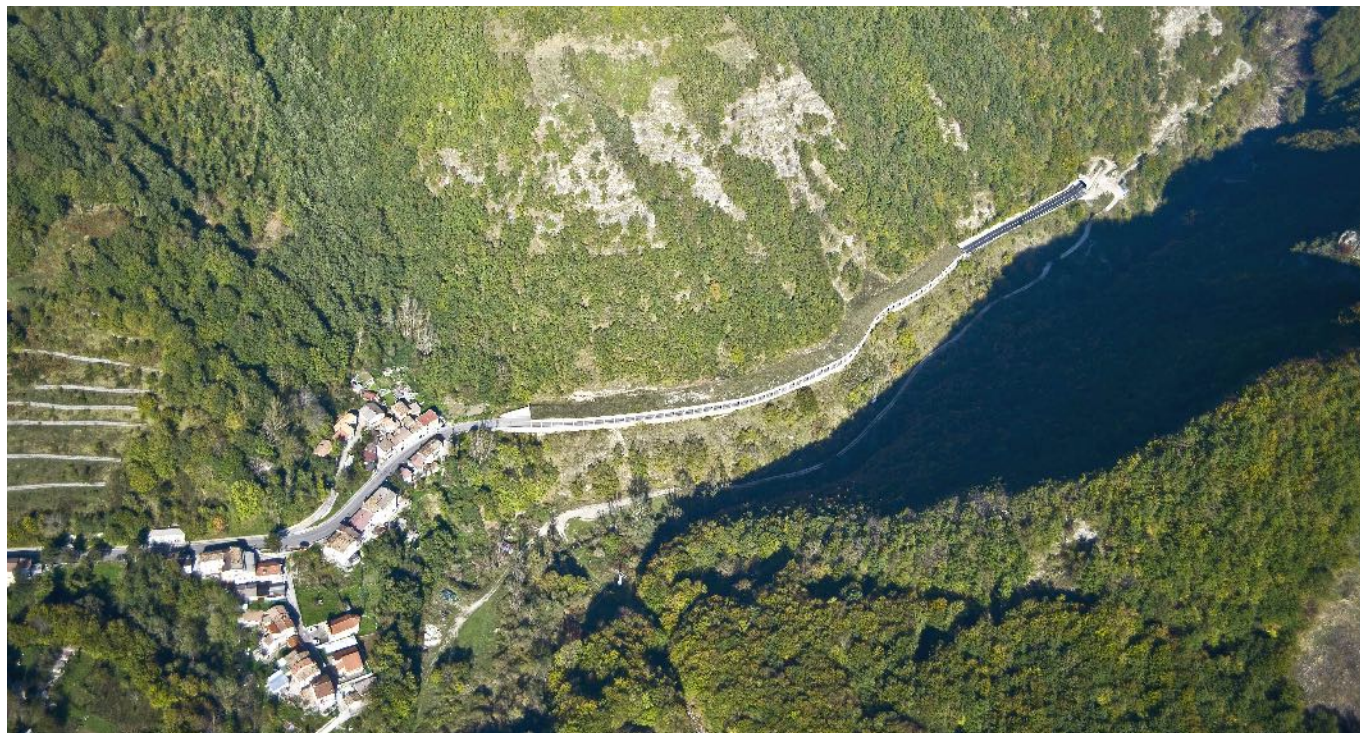
### GLI INTERVENTI PER I QUALI ANAS HA AVVIATO LE PROCEDURE DI DIBATTITO PUBBLICO

IN CORSO E DI PROSSIMO AVVIO	DESCRIZIONE	ACCEDI AL DIBATTITO PUBBLICO
Strada statale 675 "Umbro - Laziale"	Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano est - Civitavecchia - 2° stralcio Tratta Tarquinia-Civitavecchia	 
Pedemontana di Palermo	Collegamento tra le Autostrade A19 Catania-Palermo e A29 Palermo-Trapani	 
Strada statale 115 "Sud occidentale sicula"	Itinerario Gela - Agrigento - Castelvetrano. Macrolotto 1 da svincolo A29 Castelvetrano a svincolo di Sciacca ovest (incluso)	 



Accedi ai **dibattiti pubblici**  
in corso e conclusi

## L'INDICATORE DI SOSTENIBILITÀ



**Anas ha definito una metodologia per calcolare un "Indicatore di sostenibilità" delle opere stradali in fase pre-progettuale, utile a definire la lista delle priorità di investimento che sono finanziate dal "Contratto di Programma (CdP)", il documento pluriennale che viene siglato con il Ministero delle Infrastrutture e che assegna ad Anas le risorse economiche per la realizzazione delle infrastrutture stradali nazionali.**

L'Indicatore di Sostenibilità è calcolato come somma opportunamente pesata di due variabili: un "indicatore ambientale" e un "indicatore economico/sociale".

- **L'indicatore ambientale** è a sua volta suddiviso in due indici: l'indice del rischio idrogeologico, che tiene conto del livello di rischio idrogeologico della zona attraversata dall'infrastruttura, e l'indice del consumo di suolo, che ha l'obiettivo di giustificare il consumo di suolo dell'opera in relazione all'incremento del livello di traffico atteso.
- **L'indicatore economico-sociale** ha invece l'obiettivo di valutare l'impatto presunto dell'infrastruttura sul benessere della popolazione che vive nel territorio che andrà ad accogliere l'infrastruttura stradale, ed è la somma, opportunamente pesata, di un "indice del costo sociale/economico", che va a correlare

il costo pro-capite con la capacità dell'infrastruttura di interconnettersi con altre modalità di trasporto, e di un "indice di coesione territoriale", che stima l'impatto positivo dell'infrastruttura su quella parte del territorio caratterizzata dalla significativa distanza dai centri di offerta dei servizi essenziali.

**Grazie a questo "Indicatore della Sostenibilità" si introducono per la prima volta in Italia i principi della sostenibilità nella valutazione delle risorse economiche da assegnare per la realizzazione di nuove opere stradali, fornendo una valutazione omogenea (seppur preliminare) sui benefici attesi dalla realizzazione dell'infrastruttura.**

Si demanda ad una fase successiva la valutazione quantitativa di tali impatti, utilizzando altre metodologie che necessitano però di un set molto più elevato di informazioni.



## PAVIMENTAZIONI ECOSOSTENIBILI

Il tema della sostenibilità ambientale rappresenta una sfida che coinvolge tutti i settori produttivi per cercare di rendere processi e prodotti più ecocompatibili pur conservando le prestazioni attese in termini di durata ed efficienza. Anas ha raccolto questa sfida nella gestione delle proprie strade, investendo risorse nella ricerca di soluzioni che garantiscono prestazioni elevate ma che strizzano l'occhio all'ambiente ed al risparmio delle risorse naturali.

**In occasione dei lavori per il Giubileo, che vedono Anas come partner del Comune di Roma, sono stati già stesi diversi chilometri di strade in conglomerato bituminoso additivato con polimeri termoplastici che derivano dal riciclo delle plastiche.** Il Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale ha seguito la stesa di questi particolari conglomerati lungo via Trionfale.

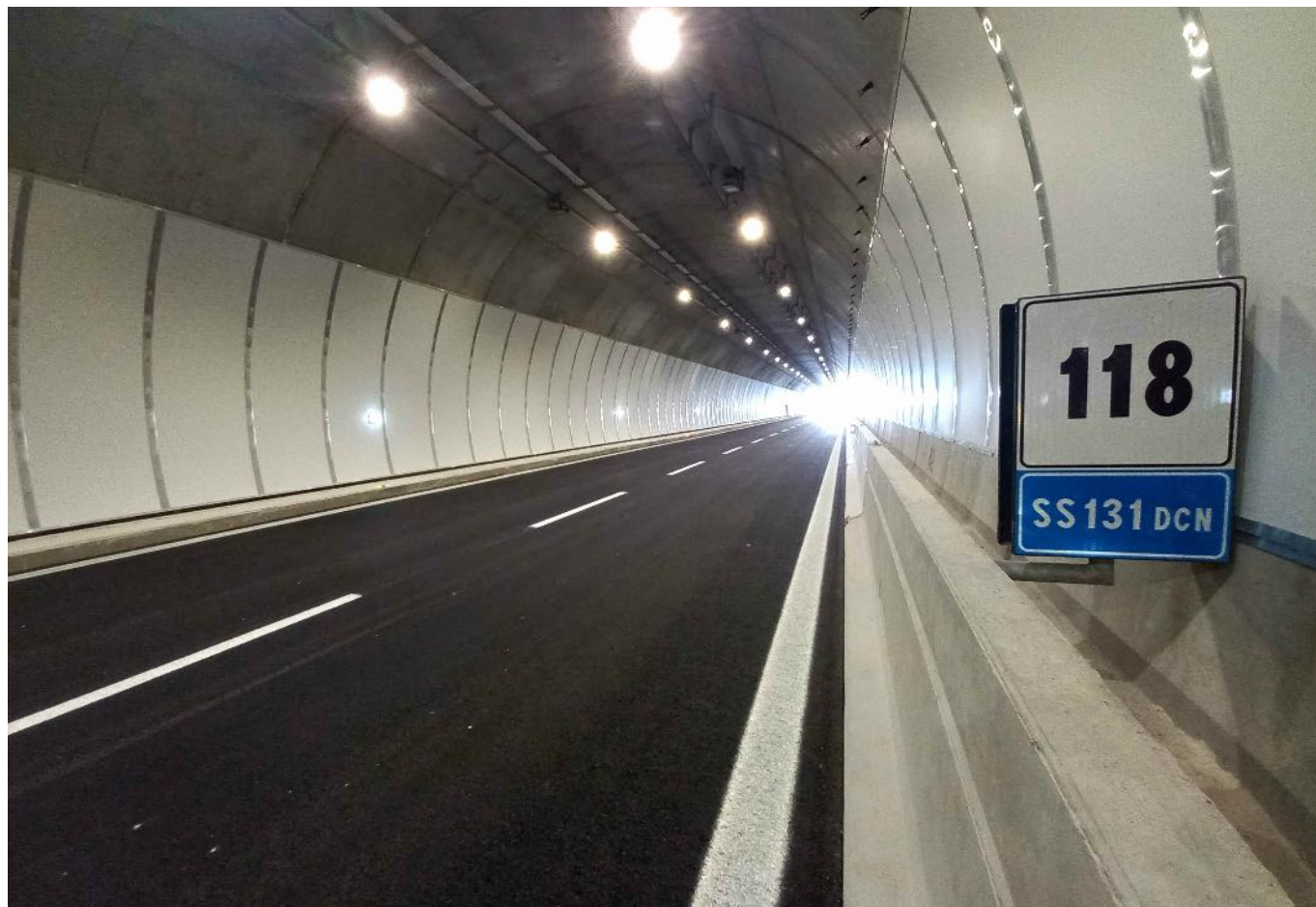


**L'utilizzo di questi additivi, che migliorano anche le prestazioni meccaniche della strada, fornendo più rigidità alla miscela e garantendo una minore suscettibilità termica, è stato ufficializzato con l'inserimento di una voce di capitolato ad hoc nel Capitolato Speciale di Anas.**

L'obiettivo è quello di inserire anche altre tipologie di additivi che consentano un risparmio in termini energetici e di abbattere l'impiego di materiali naturali vergini. Proprio in relazione a questo ultimo aspetto **nel 2023 è stato steso sulla SS209 Valnerina un piccolo tratto di asfalto innovativo, che rappresenta un campo prove, in cui la frazione finissima dell'aggregato è stata sostituita con filler derivante dalla lavorazione dell'acciaio presso le acciaierie di Terni.** Il progetto è stato **promosso dalla Regione Umbria, con il supporto tecnico scientifico del Centro Sperimentale Stradale Anas di Cesano e con la supervisione di Arpa Umbria** - Agenzia Regionale per l'Ambiente.



## EFFICIENZA ENERGETICA



**La maggior parte dei consumi energetici di Anas sono imputabili agli impianti di illuminazione e ventilazione delle gallerie stradali**, e una quota parte è attribuibile all'illuminazione dei tratti stradali all'aperto, ai sistemi di sicurezza, alla segnaletica luminosa, nonché al funzionamento degli immobili a servizio delle strade (magazzini, case cantoniere), dei centri manutentori regionali e degli uffici delle oltre 30 sedi di ANAS distribuite su tutto il territorio nazionale. Anche i presìdi

presenti lungo la rete viaria, volti a garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione stradale, necessitano di alimentazione elettrica.

I consumi di energia elettrica di Anas sono aumentati nel corso degli anni in virtù dell'ampliamento della rete stradale, sia a seguito della realizzazione di nuove tratte e gallerie, sia per il rientro in gestione di strade precedentemente gestite da Province e Regioni (del Piano Rientro Strade).

### ENERGIA VERDE

Dal 2020, Anas esercita l'opzione "energia verde", la quale garantisce che l'energia fornita sia stata prodotta esclusivamente da impianti che utilizzano fonti rinnovabili.

**Per il 2023, la quantità di energia verde è pari a 311.200 MWh/anno, pari a circa l'85% del consumo totale. Tale strategia ha consentito una riduzione delle emissioni di gas climalteranti per circa 76.000 tonnellate di CO2.**



## EFFICIENZA ENERGETICA

### PIANO GREEN LIGHT E PIANO GREEN LIGHT 2.0

Il risparmio energetico è un obiettivo che Anas persegue in tutte le fasi della filiera di realizzazione, gestione e manutenzione della rete stradale in concessione.

Allo scopo di contenere l'aumento dei costi per l'energia elettrica e per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Anas ha già intrapreso azioni volte al risparmio e all'efficientamento energetico puntando principalmente alla riduzione dei consumi degli impianti di illuminazione in galleria.

A tal proposito, il **Piano Green Light da 45 milioni di euro di finanziamento**, avviato nel 2017 e concluso nel 2022, ha riguardato la sostituzione dei corpi illuminanti per l'illuminazione ordinaria in galleria con



apparecchi a LED di maggiore efficienza, tali da conseguire un **risparmio medio maggiore del 40%** rispetto alle tecnologie non allo stato dell'arte.

**Il progetto "Piano Green Light" ha consentito un risparmio annuo di circa 20.500 MWh, a cui corrispondono emissioni per circa 5.000 tonnellate di CO2 evitate in atmosfera.**

Alla luce dei risultati ottenuti, unitamente all'esigenza di contenere i costi per la spesa energetica, è emersa la necessità di procedere con un'ulteriore riqualificazione, da estendere sia alle restanti gallerie dell'intero territorio nazionale, sia ai tratti di illuminazione all'aperto. Per tale motivo, **nel 2023 è stato avviato il Piano Green Light 2.0**, il cui obiettivo, oltre al contenimento della spesa energetica, è quello di perseguire l'innalzamento dei livelli di sicurezza, **adottando sistemi di illuminazione di ultima generazione, attraverso la sostituzione dei corpi illuminanti esistenti con lampade LED ad alta efficienza e l'installazione di contatori**. L'installazione dei contatori dedicati alla misura dell'energia elettrica **consentirà di identificare in tempo reale eventuali consumi energetici anomali e programmare al meglio gli interventi di Manutenzione Ricorrente sui singoli impianti di illuminazione**.

Il progetto si sviluppa nel periodo 2023-2028, per un importo investimento pari a 267 milioni di euro, di cui 72,7 risultati già finanziati. **Nel 2023 sono stati realizzati interventi per un importo complessivo pari a 14,7 milioni di euro, affidati con applicativi su Accordi Quadro lavori.**

**Il progetto "Piano Green Light 2.0" consentirà di conseguire, a regime, un risparmio energetico annuo di circa 75.000 MWh, evitando emissioni in atmosfera di circa 18.500 tonnellate di CO2.**

#### Principali vantaggi del Piano Green Light 2.0

- La riduzione dei consumi energetici e, quindi, un contenimento della spesa energetica aziendale;
- Una migliore fruibilità delle gallerie e dei tratti stradali all'aperto, quali svincoli, intersezioni, rotatorie, etc., garantita da una migliore resa cromatica degli apparecchi tecnologici LED;
- La riduzione delle emissioni di fattori climalteranti;
- La riduzione della spesa per la manutenzione, dovuta alla maggior vita utile delle lampade LED rispetto alla tecnologia SAP;
- La possibilità di reinvestire, in nuovi interventi, i risparmi economici generati dai costi evitati.

**EFFICIENZA ENERGETICA**
**REALIZZAZIONE DI IMPIANTI FOTOVOLTAICI ANAS**

Per quanto riguarda il mondo delle FER - Fonti di Energia Rinnovabile, **Anas** ha condotto delle **analisi per individuare siti e aree, di proprietà dell'azienda, allo scopo di installare impianti fotovoltaici a servizio degli impianti tecnologici delle vicine gallerie**, che ad oggi risultano le utenze più energivore.

Nel corso del 2022 è stata dapprima condotta una ricognizione delle tecnologie allo stato dell'arte circa le principali componenti d'impianto, quali ad esempio, pannelli solari fotovoltaici ed inverter, anche alla luce del recente incremento dei prezzi delle materie prime e semilavorati. Quindi, sono state avviate tutte le pratiche amministrative con i Distributori, nonché le elaborazioni di Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), e l'emissione dei documenti tecnici.

**Nel 2023 sono stati progettati e avviati i cantieri per la realizzazione di circa 3,8 MWp di impianti fotovoltaici per autoconsumo, ubicati prevalentemente nelle Regioni del Centro-Sud, per un finanziamento complessivo di circa 7,6 milioni di euro. Gli impianti saranno installati nel corso del 2024 e si stima una riduzione delle emissioni climalteranti a regime di circa 1.300 tonnellate di CO2.**

Con l'uscita del Decreto-legge 17/2022, tutti gli impianti fotovoltaici con moduli a terra, la cui potenza elettrica risulta inferiore a 1 MW, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti situati in aree idonee, non sottoposte alle norme di tutela, per la cui realizzazione non sono previste procedure di esproprio, sono **realizzabili mediante un iter autorizzativo semplificato**.

Il perimetro delle aree idonee, definizione introdotta dall'art. 20, comma 8, del D.Lgs 199/2021, è stato esteso dall'Art.18 del D.L. 17/2022 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 34 del 27/04/2022) a: **"i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società del**

**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle società concessionarie autostradali"**. Per tale motivo, **Anas è stata coinvolta dal Gruppo FS nella definizione di un piano di sviluppo di fonti rinnovabili, con l'obiettivo di individuare aree di pertinenza nella disponibilità di Anas, potenzialmente utilizzabili per l'installazione di impianti di produzione di energia da fotovoltaico, situate nelle vicinanze delle Sottostazioni Ferroviarie Elettriche (SSE) di RFI**. La ricerca ha compreso sia le aree presenti all'interno di un raggio di 2,5 km dalle SSE di trasformazione da 25 kV, sia quelle situate all'interno del raggio di 1 km dalle SSE di conversione da 3 kV.



**EFFICIENZA ENERGETICA**
**ENERGY SAVING TECHNOLOGY**

Il progetto, nell'intento di promuovere la digitalizzazione e l'introduzione di pratiche ingegneristiche innovative nel contesto delle infrastrutture di trasporto, prevede la progettazione e l'implementazione di soluzioni tecnologiche sostenibili volte al risparmio energetico, alla predittività, al miglioramento dell'affidabilità e del livello di sicurezza reso nello spostamento di persone/merci.

In particolare, saranno messe a punto soluzioni gestionali illuminotecniche di tipo adattivo che, sulla base di misure in real-time di parametri ambientali, consentiranno la realizzazione di sistemi di illuminazione di tipo FAI - Full Adaptive Installation Lighting System in gallerie o in tratti stradali della rete Anas.



**Grazie al progetto "Energy Saving Technology" la regolazione dell'illuminazione diverrà intelligente, real time e basata sugli attuali valori dei livelli di traffico, delle condizioni metereologiche e dei rilevamenti di luminanza reale sul manto stradale.**

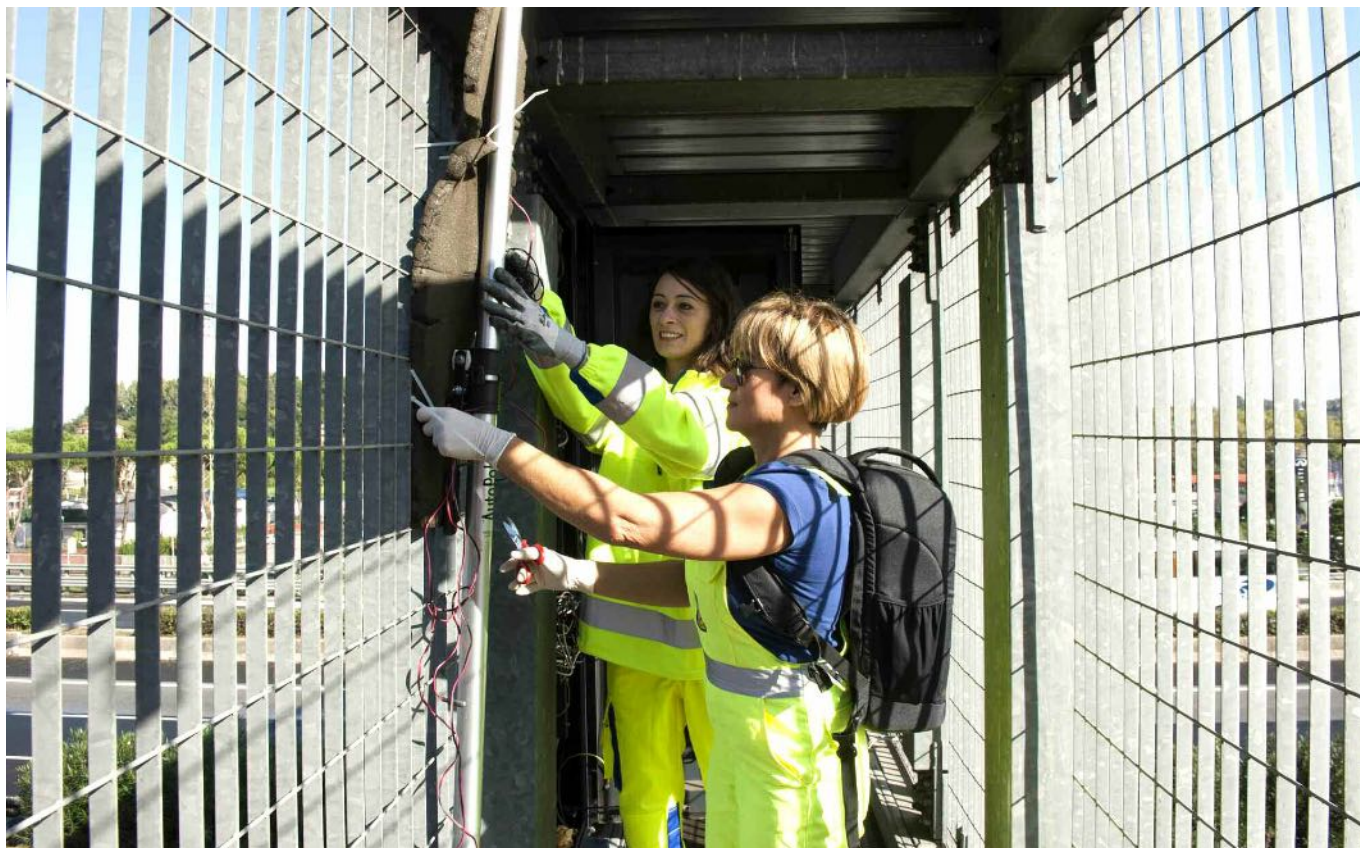
Il progetto prevede, inoltre, **l'integrazione di misure gestionali evolute** per il controllo dello stato di salute e l'esercizio dei sistemi di ventilazione esistenti nelle gallerie delle rete stradale Anas.

**Grazie all'installazione di sensori di monitoraggio avanzati, basati su tecnologia IoT, sarà possibile effettuare il trend monitoring delle condizioni operative attuali delle macchine, il forecasting di parametri vitali significativi (livello di vibrazioni, squilibri del rotore e usura cuscinetti) e generare alert manutentivi di tipo predittivo.**

Il sistema, al superamento di una soglia ritenuta di accettabilità, consentirà la pianificazione di attività manutentive proattive in grado di scongiurare interventi invasivi o il fuori servizio e favorendo, di fatto, la continuità d'esercizio e la riduzione dei costi manutentivi.

**Infine, l'installazione di dispositivi evoluti per la misura della qualità dell'aria in galleria consentirà un più efficace monitoraggio del microclima, nonché una gestione intelligente dell'esercizio e degli scenari di ventilazione a favore di efficientamento e ottimizzazione energetica.**

## MONITORAGGIO ACUSTICO E MITIGAZIONE DEL RUMORE



L'impegno di Anas contro l'inquinamento acustico si traduce nel monitoraggio sistematico del livello di esposizione acustica, sia in risposta a richieste di verifica da parte di singoli cittadini, sia su segnalazione da parte delle autorità locali.

Il Laboratorio di Acustica del Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale di Cesano offre alle Strutture centrali e periferiche il necessario supporto e consulenza specialistica in materia di inquinamento acustico, fornendo servizi di monitoraggio presso le aree impattate dal rumore generato dalle infrastrutture di trasporto, di progettazione di misure di mitigazione sonora e di verifica delle prestazioni di sistemi antirumore.

**Ogni anno si effettuano, in media, circa 200 giornate di rilievo in sito per qualificare lo stato dell'esposizione al rumore, cui seguono circa 100 giornate di elaborazione dei dati rilevati presso l'abitazione degli utenti interessati.**

Il Laboratorio di Acustica è anche in grado di eseguire **valutazioni previsionali di impatto o di clima acustico**: la caratterizzazione di un'area interessata dalla realizzazione di nuove infrastrutture è realizzata tramite una campagna preliminare di misure fonometriche integrata dall'applicazione di tecniche di calcolo previsionale. Nel caso in cui vengano previsti superamenti dei limiti di rumore imposti dalla normativa vigente, la documentazione di previsione di impatto viene completata con la progettazione acustica delle misure previste per mitigare l'inquinamento acustico.



## MONITORAGGIO ACUSTICO E MITIGAZIONE DEL RUMORE

Il Laboratorio Acustico opera negli ambiti di competenza attenendosi scrupolosamente agli indirizzi ed indicazioni fornite dai decreti attuativi alla legge quadro 447/95 sull'Inquinamento Acustico e alle più aggiornate norme tecniche di settore, garantendo da sempre, con i suoi tecnici altamente specializzati e legalmente riconosciuti, prodotti di elevata qualità.

**Sviluppi:** eseguire le misure dei parametri che determinano il comportamento di una barriera antirumore con il "metodo Adrienne" secondo la norma UNI EN ISO 1793, ai fini del collaudo acustico delle opere realizzate.

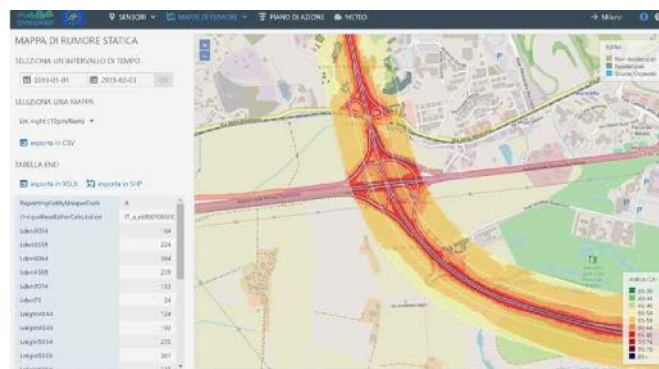
## IL PIANO NAZIONALE DI CONTENIMENTO E ABBATTIMENTO DEL RUMORE

Il Piano nazionale di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR) è un progetto di pianificazione territoriale esteso a tutta la rete nazionale Anas, finalizzato alla stima dei livelli sonori immessi nelle aree circostanti alle infrastrutture e alla individuazione degli interventi di risanamento acustico sulla rete nazionale per ridurre progressivamente il numero di persone esposte a livelli eccessivi.

Il risultato è l'individuazione delle aree di criticità acustica, ovvero le aree in cui si ha un superamento dei limiti previsti dalla normativa, a causa delle immissioni acustiche dovute al traffico stradale. Il Laboratorio di Acustica cura la realizzazione del PCAR e ne segue gli sviluppi.

### Il PCAR fornisce:

- **L'individuazione delle aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti dalla normativa;**
- **L'insieme degli interventi necessari per ricondurre il livello sonoro ai ricettori al di sotto dei limiti.**



## RICERCA E INNOVAZIONE

Non solo interventi operativi, ma anche ricerca e innovazione: Anas, infatti, svolge anche studi in tema di acustica ambientale, rivolti principalmente allo sviluppo e sperimentazione di tecniche innovative per la valutazione dello stato di inquinamento dovuto alle emissioni sonore prodotte dal traffico veicolare e di soluzioni per ridurre gli impatti ai ricettori come le barriere antirumore e le pavimentazioni a bassa emissione del rumore di rotolamento.

Fra i principali progetti di ricerca in corso vale la pena citare **DYNAMAP – DYNamic Acoustic MAPping**, un progetto co-finanziato attraverso il programma europeo LIFE+ che ha lo scopo di sviluppare e implementare un sistema dinamico di mappatura acustica per rilevare e rappresentare in tempo reale l'impatto acustico generato dalle infrastrutture stradali.

## EFFICACIA E SOSTENIBILITÀ DELLE MISURE DI MITIGAZIONE DEL RUMORE DA TRAFFICO STRADALE: IL QUADERNO TECNICO

Anas insieme al PIARC, Associazione Mondiale della Strada - Comitato Nazionale Italiano, nel 2023 ha completato la redazione di un rapporto tecnico sulle più recenti innovazioni o tendenze in tema di mitigazione del rumore stradale, basate su una ricognizione della letteratura scientifica e dei progetti competitivi internazionali (EU, CEDR ecc.). Il rapporto prevede anche una descrizione sui metodi di valutazione della prestazione acustica dei sistemi di mitigazione del rumore stradale, sugli indicatori di sostenibilità tecnica, ambientale, sociale ed economica secondo le norme di settore (EN 15804, ISO 14067 ecc.) e sui differenti tipi di valutazione riferiti alle successive fasi del ciclo di vita delle varie soluzioni indagate. Un lavoro completato con la descrizione dei modelli di sostenibilità applicati ad alcuni scenari tipo.



Leggi  
il **quaderno tecnico**

## PROGETTO ACQUE DI STRADA

**Con il progetto di ricerca "AcqueDiStrada", acronimo di "Analisi e Gestione delle Acque Meteoriche di Dilavamento Stradale", Anas si è posta l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale ad oggi adottati sulla propria rete per sviluppare sistemi alternativi e/o innovativi che consentano di migliorare le performance di protezione ambientale, a fronte di una gestione economicamente sostenibile e compatibile con gli standard manutentivi.**

*AcqueDiStrada* mira quindi a chiarire in quali casi e sotto quali condizioni sia realmente necessario trattare le Acque Meteoriche di Dilavamento Stradale (AMDS) in contesti di strade extraurbane, individuando le tecnologie e le migliori pratiche da adottare. Risultato principale sarà la predisposizione di una Linea Guida a livello nazionale sulla progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di sistemi sostenibili per il trattamento delle AMDS.

In una prima fase il progetto prevede la valutazione delle caratteristiche quali-quantitative delle acque in in-

gresso e in uscita da un sistema di trattamento ubicato sulla S.S. 675 attraverso l'installazione di un sistema di monitoraggio, successivamente implementato su diverse tratte della rete Anas contraddistinte da una certa eterogeneità derivante dalle condizioni meteo-climatiche ed ambientali del territorio attraversato, dalla tipologia e dalle caratteristiche della strada, dal volume e dalle caratteristiche del traffico veicolare, etc., al fine di determinare l'influenza dei vari parametri nel funzionamento del sistema.

Infine, vengono testate, prima in laboratorio e poi in campo su tratte stradali di nuova costruzione, soluzioni volte all'efficientamento del sistema di trattamento da un punto di vista prestazionale e gestionale.

A corollario delle attività di ricerca, nel 2023 sono state svolte attività di censimento dei sistemi di trattamento delle acque di piattaforma presenti sulla rete stradale, per raccogliere informazioni relative all'ubicazione e alle caratteristiche di tali presidi idraulici. È stata, inoltre, sviluppata un'apposita app per facilitare e velocizzare le attività di raccolta e catalogazione dei dati.



*Il tratto della S.S. 675 Umbro-Laziale, oggetto di monitoraggio delle AMDS*



# 4. I SERVIZI ALL'UTENZA



## IL SOCCORSO MECCANICO

Secondo quanto dispone l'art. 175 del Codice della Strada, in autostrada l'attività di soccorso stradale può essere svolta solo dall'Ente proprietario o da imprese autorizzate da quest'ultimo.



### Riferimenti delle tratte autostradali/raccordi sulle quali è attivo il servizio di soccorso meccanico:

TRATTO STRADALE	COMPETENZA	RECAPITI TELEFONICI
RA5 Raccordo Autostradale Scalo Sicignano - Potenza	Numero Verde	800 271 172
RA2 Raccordo Autostradale di Avellino	Sala Operativa Compartimentale della Campania	081 7253146
RA9 Raccordo Autostradale di Benevento	Sala Operativa Compartimentale della Campania	081 7253146
RA13 Raccordo Autostradale A4-Trieste; RA14 Raccordo Autostradale A4-Trieste - Diramazione per Ferneti	Sala Operativa Compartimentale del Friuli-Venezia Giulia	040 226774
Autostrada A90 "Grande Raccordo Anulare"	Sala Operativa Compartimentale del Lazio	06 72291000
Autostrada A91 "Roma - Aeroporto di Fiumicino"	Sala Operativa Compartimentale del Lazio	06 72291000
Autostrada "Catania - Siracusa"	Sala Operativa Compartimentale di Catania	095 292639
Autostrada A19 Palermo - Catania	Sala Operativa Compartimentale di Palermo	091 379666
Autostrada A29 Palermo - Mazara del Vallo	Sala Operativa Compartimentale di Palermo	091 379666
A2 Autostrada del Mediterraneo	Sala Operativa Compartimentale Autostrada del Mediterraneo	0984 308368 0984 308367

Su tali arterie Anas autorizza ad operare le organizzazioni di soccorso meccanico in possesso dei requisiti tecnici ed amministrativi previsti. Le autorizzazioni sono rilasciate sulla base di criteri non discriminatori e senza istituire esclusive di nessun tipo.

Le procedure Anas garantiscono all'utente in autostrada la possibilità di far intervenire l'operatore di soccorso meccanico dell'Organizzazione preferita, purché autorizzata, come appunto previsto dalla vigente normativa in materia.



# I TRASPORTI ECCEZIONALI

Anas ha dedicato un portale web, denominato **TEWEB - Trasporti Eccezionali Web**, alla gestione delle richieste di autorizzazione per la circolazione sulle strade statali di veicoli eccezionali e di trasporti in condizione di eccezionalità, ovvero tutti quei veicoli o trasporti che eccedono i limiti dimensionali e/o ponderali previsti dal Codice della Strada.

Destinatari del servizio, disponibile H24, sono: aziende di trasporto, proprietari di veicoli eccezionali, prestatori di servizi di consulenza amministrativa, associazioni di categoria, etc..

La gestione dell'intero processo per mezzo di TEWEB consente un monitoraggio puntuale dello stato di avanzamento dei procedimenti, rendendo il processo stesso più trasparente ed uniforme.

**Le autorizzazioni sono rilasciate esclusivamente in formato digitale**, il completamento del processo di dematerializzazione del ciclo produttivo delle autorizzazioni determina concreti benefici per le categorie professionali del mondo dei trasporti eccezionali, in termini di riduzione dei tempi di rilascio, dei costi e tempi di ritiro delle autorizzazioni, e consente ad Anas di disporre di dati utili sia per la semplificazione

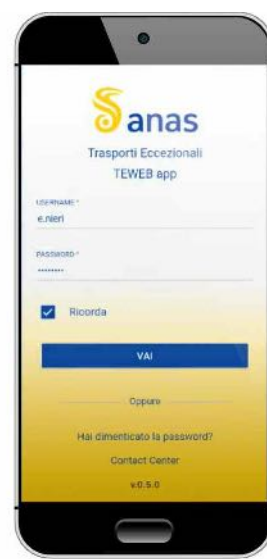


dei controlli, a vantaggio della sicurezza, sia per la gestione degli eventi di infomobilità in tempo reale.

**Nell'area ad accesso libero sono presenti i contatti degli uffici, a cui è possibile rivolgersi per indicazioni e supporto alla presentazione delle richieste, le risposte alle domande più frequenti, la modulistica, il collegamento alla sezione ordinanze del sito istituzionale Anas.**

## L'APP TEWEB

Nel 2017 Anas ha pubblicato l'app TEWEB che permette agli autotrasportatori titolari di autorizzazioni per i trasporti eccezionali di effettuare le prescritte annotazioni di viaggio ed esibire i documenti di viaggio agli organi di controllo da dispositivo mobile. L'attivazione del sistema di geolocalizzazione del dispositivo mobile, oltre a consentire una gestione del trasporto in tempo reale, permette, tramite elaborazioni statistiche, l'individuazione dei tratti stradali maggiormente interessati dai trasporti eccezionali, a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della conservazione delle strutture.



Per saperne di più

## GLI IMPIANTI PUBBLICITARI

**Anas, rilascia le autorizzazioni per la collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari fuori dai centri abitati**, lungo o in vista delle strade statali o autostrade direttamente gestite o all'interno degli Impianti Distributori Carburanti su di esse presenti.

All'interno dei centri abitati formalmente delimitati e con popolazione inferiore ai 10mila abitanti, la competenza autorizzativa è invece dei Comuni, salvo però quando la strada è classificata come statale (art. 23 comma 4 del CdS) o quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili anche da una strada Anas, in questi due casi serve il preventivo nulla osta tecnico di Anas. **Il rilascio dell'autorizzazione pubblicitaria comporta il pagamento di un**

**canone annuale**, calcolato sulla base delle tariffe applicate da Anas e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale. Anas con **l'app web SECP - Servizio Clienti Pubblicità**, fornisce alle ditte pubblicitarie già clienti uno strumento per la consultazione dei dati relativi agli impianti pubblicitari di proprietà, contenuti nel database gestionale Anas ed oggetto di autorizzazioni.

Nell'ottica di un migliore efficientamento è stato avviato anche il progetto sperimentale "Piano delle posizioni" che vede Anas non più soltanto ente incaricato dell'autorizzazione su posizioni proposte dal richiedente, ma soggetto attivo nella definizione preventiva delle posizioni su strada autorizzabili all'installazione dei mezzi pubblicitari.

### LOTTA ALL'ABUSIVISMO

Anas è impegnata anche a contrastare il fenomeno dell'abusivismo, con l'individuazione e la rimozione, in seguito a verbale elevato ai sensi del Codice della Strada, di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Un'iniziativa volta anche a mantenere gli standard di sicurezza stradale nel caso in cui il cartello abusivo fosse non solo posizionato senza autorizzazione ma anche in una posizione che pregiudichi la visibilità.

In linea con la strategia di innovazione Anas, è stato redatto un **Blue Print** che definisce le specifiche tecniche e funzionali per il monitoraggio e controllo, al fine di incrementare l'efficienza gestionale e il livello di sicurezza della rete stradale. In particolare, al fine di automatizzare il processo di gestione dei cartelli pubblicitari e degli accessi stradali, si intendono implementare:

- Modelli di **Intelligenza Artificiale** e di **Image Recognition** sulla base dei dati raccolti dal sistema Cartesio già a disposizione di Anas;
- Un tool per l'archiviazione e la gestione degli oggetti di interesse.

**Il Blue Print fornisce i requisiti per la progettazione e l'implementazione di un sistema intelligente di gestione dei cartelli pubblicitari e degli accessi stradali.**

#### Benefici del Blue Print

- **Semplificazione delle attività tecniche/operative di censimento iniziale e di monitoraggio, inteso come verifica ricorsiva nel tempo dei cambiamenti intervenuti sugli oggetti target presenti su strada;**
- **Semplificazione delle attività gestionali/amministrative, di apertura istruttoria e di monitoraggio;**
- **Riduzione dei costi e dei tempi operativi e gestionali delle attività di cui sopra;**
- **Riduzione del fenomeno dell'abusivismo attraverso una più accurata e tempestiva regolamentazione degli accessi stradali e dei cartelli pubblicitari;**
- **Incremento del livello di sicurezza della rete stradale Anas.**



Per saperne di più



**GLI IMPIANTI PUBBLICITARI**


*Rimozione di impianti pubblicitari abusivi lungo la Strada Statale 7 Quater "domitiana"*

## LICENZE E CONCESSIONI

In qualità di Ente proprietario della rete di strade statali e di gestore di strade ex statali, regionali e provinciali trasferite a seguito del piano "Rientro Strade", Anas rilascia licenze e concessioni nel rispetto delle norme del Codice della Strada e del relativo (D.Lgs. 30.04.1992, n. 285) e del relativo Regolamento di Esecuzione e di Attuazione (D.P.R. 16.12.1992, n. 495) e ss.mm.ii.

In materia di uso delle strade vige il principio che, mentre quando si tratta di uso ordinario tale uso è libero a tutti e non è subordinato ad alcun atto amministrativo, invece, per gli altri usi consentiti, occorre un provvedimento che consenta una licenza o concessione.

Le **autorizzazioni** (o **licenze**) sono una tipologia di atto amministrativo che, rimuovendo un limite posto per motivi di pubblico interesse, rendono possibile l'esercizio di un diritto già esistente.

Le **concessioni** attribuiscono invece ai soggetti che ne fanno richiesta nuovi poteri o diritti; in particolare, le concessioni rilasciate da Anas tendono a concedere al richiedente l'uso e l'occupazione di aree demaniali per uno scopo diverso da quello cui il bene demaniale è direttamente destinato.

Il portafoglio clienti del settore si compone di grandi aziende di servizi come di privati cittadini.

Nell'ambito delle telecomunicazioni, allo scopo di favorire la diffusione di reti a larga banda, è stata realizzata una innovativa forma di rapporto convenzionale con gli operatori del settore che dà dia la possibilità ad Anas di farsi soggetto attivo nella realizzazione delle reti di telecomunicazioni sul proprio sedime in modo da ottimizzare, sia dal punto di vista economico che di gestione, le operazioni di scavo per la posa di cavi in fibra ottica con le attività istituzionali di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, oltre alla possibilità di produrre con il servizio di realizzazione delle infrastrutture offerto agli operatori.

Anche nell'ambito delle reti di telecomunicazioni mobili Anas svolge un ruolo di importante player quale gestore di infrastrutture di ospitalità per i sistemi di rete.



Modulistica per rilascio/rinnovo/voltura  
**licenze e concessioni**

## I CARTELLI TURISTICI



**Qualsiasi soggetto pubblico o ente avente tra le proprie finalità la promozione e la valorizzazione del territorio può avanzare richiesta per l'installazione di cartelli turistici su strade e autostrade di competenza Anas e presso le aree di servizio e di parcheggio presenti sulla rete.**

I cartelli di valorizzazione e promozione del territorio, che indicano siti di interesse turistico e culturale, sono normati dal Decreto Ministeriale del 23 maggio 2012.

Una specifica procedura disciplina la richiesta di autorizzazione per l'installazione, il soggetto richiedente si impegna a sostenere economicamente le spese di sopralluogo e d'istruttoria (art. 27 comma 3 del Codice della Strada e art. 405 comma 2 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada), riportate nel tariffario

### IL PROGETTO "LE STRADE DEL CUORE"



Attraverso il progetto "Le Strade del Cuore" Anas fornisce il suo contributo alla promozione della bellezza dei territori guidando l'automobilista verso una riscoperta consapevole dello straordinario patrimonio turistico e culturale dell'Italia, attraverso itinerari turistici, religiosi, culturali, naturalistici, enogastronomici e sportivi, da percorrere e da scoprire.



## AUTORIZZAZIONI RIPRESE FOTO-CINEMATOGRAFICHE

È data la possibilità di girare video lungo la rete di competenza Anas, per finalità didattico-divulgative o commerciali, richiedendone l'autorizzazione, in quanto Anas deve **valutare gli impatti sulla viabilità e la dovuta organizzazione**. La richiesta di rilascio dell'**autorizzazione per le riprese va trasmessa all'Unità Operativa "Service e Patrimonio"** della Struttura Territoriale competente e alla Direzione Operativa/Assetto Economico Rete /Licenze e Concessioni della Direzione Generale. Nel modulo di richiesta va indicato, oltre alle strade interessate, i giorni e gli orari, anche altre informazioni quali: i veicoli e macchinari presenti, le modalità di utilizzo della sede stradale (es. limitazione totale o parziale della circolazione), la descrizione e l'obiettivo della produzione, eventuali patrocini e sponsorizzazioni.



Tariffari e modulistica per  
installazione dei cartelli turistici



Scopri gli itinerari  
"Le Strade del Cuore"



Richieste di  
autorizzazione foto-video



## LE AREE DI SERVIZIO

### 59 aree di servizio presenti sulle autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta Anas

Di queste, **41 sono affidate in concessione su terreni Anas, 16 in regime di autorizzazione su terreni di proprietà di soggetti terzi** (ex art. 24 co. 5 del Codice della strada "Le pertinenze costituite da aree di servizio, da aree di parcheggio e da fabbricati destinate al ristoro possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario [...]").

L'affidamento in concessione dei servizi è attuato mediante procedure di evidenza pubblica disciplinate dal Codice degli Appalti Pubblici e delle Concessioni (art. 176 del D.Lgs. 36/2023), secondo gli Schemi Tipo resi dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La Convenzione di Servizio o l'Atto Autorizzativo è il documento che regola i rapporti tra Anas e gli operatori economici, definendo il perimetro dei rispettivi diritti ed oneri.

**I Concessionari ed i Titolari di autorizzazione**



**sono responsabili dei servizi di distribuzione carburanti, bar, ristorazione e market, della pulizia e della manutenzione dei servizi igienici e delle aree commerciali, degli spazi verdi e dei parcheggi, della viabilità e della sicurezza all'interno delle aree.**

**Sul sito del Ministero delle Imprese e del Made in Italy "Portale dell'Osservaprezzi Carburanti", è disponibile l'elenco prezzi di vendita dei carburanti effettivamente praticati presso gli impianti di distribuzione situati nel territorio nazionale, come comunicati dagli esercenti.**



Osservaprezzi Carburanti  
Ricerca impianti

## LE AREE DI SERVIZIO



### VERIFICHE SULLO STATO DELLE STRUTTURE E SULLA QUALITÀ DEI SERVIZI EROGATI

In modo programmato o in via straordinaria, **Anas effettua controlli costanti sulle aree di servizio delle sue autostrade con lo scopo di verificare lo stato generale delle strutture delle aree e le attività svolte dai Concessionari dei servizi di distribuzione carburanti e dei servizi di ristoro**, ai quali ha affidato la gestione dell'area di servizio.

Gli **elementi** delle aree di servizio **oggetto di verifiche bisettimanali** da parte dei nostri tecnici sono:

- Lo stato della pavimentazione,
- La pulizia del piazzale,
- Il funzionamento e la pulizia dei servizi igienici,
- La manutenzione delle opere verdi,
- Altri aspetti generali sulla confortevolezza del servizio.

A tali ispezioni si aggiungono ulteriori approfondite verifiche su ulteriori indicatori.

In aggiunta ai controlli relativi allo stato complessivo delle strutture, **Anas verifica anche l'osservanza degli adempimenti contrattuali da parte degli stessi Concessionari.**

Ove in sede di controllo dell'attività dei Concessionari Anas dovesse riscontrare carenze o disservizi, interviene direttamente o dispone ogni opportuno provvedimento per l'eliminazione delle "non conformità" attraverso idonee misure correttive, applicando, nei casi contrattualmente previsti, le corrette penali.

**In linea con quanto previsto dal «Piano di ristruttu-**

**razione della rete delle aree di servizio presenti sul sedime autostradale» (Decreto Interministeriale 7 agosto 2015), è stato messo a punto un piano di investimenti per l'ammodernamento delle strutture presenti sulla rete in gestione, il cui sviluppo è connesso al programma dei nuovi affidamenti delle concessioni.**

Al momento, sono in corso di svolgimento i lavori di ammodernamento in n. 5 aree (Sala Consilina Est sull'A2 "del Mediterraneo", Caracoli Nord sull'A19 Palermo-Catania, Magliana Nord e Magliana Sud sull'A91 Roma-Fiumicino e Casilina esterna sull'A90 G.R.A), e in previsione di avvio per altre n. 8 aree nel corso del 2024.

Nelle more del completo ammodernamento delle strutture, anche in vista di eventi internazionali (es. "Giubileo della Misericordia"), Anas ha richiesto ai Concessionari di anticipare gli interventi per cui risulta già conclusa la fase autorizzativa e funzionali all'immediato miglioramenti, riguardanti la sicurezza, il decoro e la funzionalità delle aree e dei servizi.

Al riguardo sono stati completamente ristrutturati i locali dedicati ai servizi igienici di n. 6 delle 7 Aree presenti lungo l'A19 Palermo-Catania ed in diverse aree dell'A2/A90. Tale iniziativa va ad integrare quella adottata nel 2022 con riferimento alla riqualificazione e/o ristrutturazione dei servizi igienici di n. 10 aree dell'A2 del Mediterraneo.



**LE AREE DI SERVIZIO**

**L'IMPEGNO DI ANAS PER UN'INFRASTRUTTURA STRADALE PIÙ SOSTENIBILE**

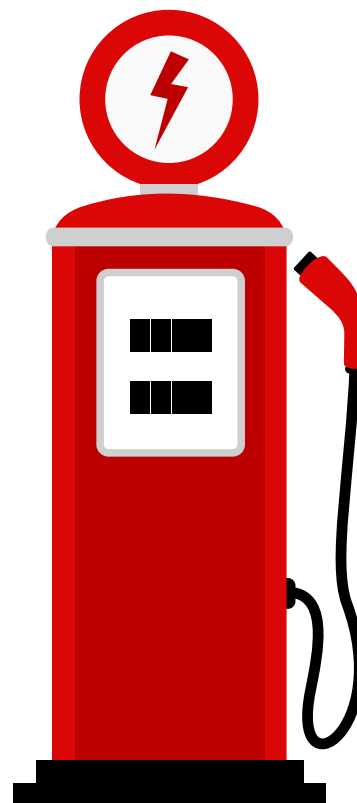
Per **favorire la circolazione di mezzi a basso impatto ambientale**, Anas sta promuovendo un progetto che porterà all'installazione di colonnine per la ricarica delle auto elettriche lungo la propria rete autostradale.

**Nei contratti di concessione aggiudicati a partire dal 2018, per le aree di servizio lungo le autostrade in gestione diretta, è stato disposto l'obbligo, in capo ai nuovi Concessionari, di installare in sede di ammodernamento delle aree di servizio, stazioni per la ricarica veloce dei veicoli elettrici**, senza attendere il completo ammodernamento delle strutture Oil e Ristoro, previsto nel periodo 2024-2025.

Attualmente sono presenti colonnine di ricarica in 12 aree di servizio: in un'area di servizio del **Raccordo Autostradale 03 Siena-Firenze**, in tre aree di servizio lungo l'**A90 'Grande Raccordo Anulare di Roma'**, in un'area di servizio dell'**A91 'Autostrada Roma-Aeroporto Fiumicino'**, in sei aree di servizio dell'**A2 'Autostrada del Mediterraneo'** (due in Campania, quattro in Calabria), in un'area di servizio presente nell'**Autostrada Catania-Siracusa**.

La diffusione delle colonnine elettriche è in continua evoluzione: all'esito del potenziamento delle potenze disponibili nelle cabine e del completamento dei lavori di ammodernamento delle aree previsti dalle nuove concessioni, **saranno installate ulteriori postazioni di ricarica e/o sostituite le stazioni ad oggi presenti, con altre in grado di assicurare standard prestazionali sempre più elevati.**

Infine, **nell'ambito delle nuove procedure di affidamento delle concessioni Oil nelle aree di servizio sono valorizzate le offerte degli operatori maggiormente orientati all'adozione di politiche gestionali innovative in materia ambientale:** ad esempio, i rifiuti prodotti nelle nuove aree di servizio confluiranno in un'**isola ecologica** che



comprenderà, oltre ai **casconi per stoccaggi differenziati**, anche serbatoi dedicati alla **raccolta degli oli esausti**; è stata inoltre recentemente previsto l'obbligo di **procedere alla completa rimozione del parco serbatoi carburanti ove installati da oltre 8 anni.**

**Il ruolo attivo ricoperto da Anas sul rispetto della conformità ambientale dei siti ha consentito nel 2023 di raggiungere la conclusione, in 21 Aree di servizio, dei procedimenti di bonifica ambientale - ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e del D.M. 31/2015-**

L'attenzione dedicata da Anas all'erogazione di combustibili alternativi ha inoltre consentito di introdurre su n. 2 aree il prodotto HVO (il gasolio proveniente da fonti rinnovabili), con previsione di ulteriori installazioni in altre aree nel corso del 2024.



# 5. LA QUALITÀ





## LA POLITICA E LA GESTIONE DELLA QUALITÀ



La qualità è per noi una responsabilità e un impegno al miglioramento continuo e, pertanto, tutti i responsabili di processo e ogni collaboratore operano affinché gli obiettivi stabiliti siano sfidanti e perseguiti con la massima attenzione.

La politica aziendale di Anas testimonia, coerentemente con la Carta dei Valori e la presente Carta dei Servizi, l'impegno nel cercare la strada per garantire al meglio il diritto alla mobilità dei cittadini e delle imprese.

### PRINCIPI BASE SU CUI POGGIA LA POLITICA PER LA QUALITÀ DI ANAS

- Il miglioramento continuo attraverso la progettazione e la realizzazione di prodotti e servizi innovativi nel rispetto delle norme vigenti e del nostro sistema di gestione della qualità, considerando il rapporto costi-benefici e ponendo al primo posto la tutela degli utenti;
- La capacità di operare per la soddisfazione dell'utente, misurando i tempi di risposta alle richieste e verificando la qualità e la quantità delle comunicazioni ricevute.

Anas ha un unico **Sistema di Gestione della Qualità** in conformità alla norma UNI EN ISO 9001 che è stato certificato nell'ottobre del 2012. Il 14 dicembre 2018 l'Ente di Certificazione ha deliberato positivamente la Certificazione con l'adeguamento alla versione 2015 della UNI EN ISO 9001, che pone al centro l'analisi dei processi secondo l'approccio *risk based thinking*.



Le tappe del percorso  
di **certificazione alla ISO 9001**

# GLI INDICATORI DELLA QUALITÀ

La gestione della qualità si traduce nella riduzione del rischio di non rispettare quanto promesso ai clienti/utenti e nella capacità di tenere sotto controllo i processi tramite la misurazione delle prestazioni e l'individuazione di adeguati indicatori.

SICUREZZA DEL VIAGGIO			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Tempo di preavviso, in condizioni di normalità, di comunicazioni relative ad Ordinanze che interessano cantieri di lavori di durata maggiore di 48 ore	Tempo (h)	24 (ore)	98 h
Tempo intercorrente tra la verifica della segnalazione pervenuta in Sala Operativa e la pubblicazione sui sistemi di informazione all'utenza (VAL, PMV, sito web Anas) di eventi relativi alla viabilità	Tempo (min)	<30 minuti	5 min
Numero delle ordinanze che rispettano i tempi di preavviso delle comunicazioni	% sul totale	>=70%	74%
REGOLARITÀ DEL SERVIZIO			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Valore medio della retroriflessione (come viene percepita la luminosità di un segnale orizzontale dai conducenti degli autoveicoli in condizioni di illuminazione con i proiettori dei propri veicoli) rilevato sulle tratte campione individuate nel Contratto di Programma MIT 2016-2020	RL (mcd/lx m <sup>2</sup> )	≥100	189,48
Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura programmata sulle tratte campione individuate nel Contratto di Programma MIT 2016-2020	Tempo (h)	≤12 h	04:24:00
CONFORTEVOLEZZA DEL SERVIZIO			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Servizi Aree di Servizio (ADS). Le ADS sono in totale 59. Numero di controlli al mese su almeno l'80% delle aree. Con 1 controllo al mese sul 100% delle aree	N. controlli sull'80% delle ADS	2 controlli	91%
	N. controlli sul 100% delle ADS	1 controllo	100%
SERVIZI PER VIAGGIATORI DIVERSAMENTE ABILI			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Servizi aree di servizio (ADS). Le ADS sono in totale 59. Numero di controlli al mese su almeno il 90% delle aree. Con 1 controllo al mese sul 100% delle aree	N. controlli sul 90% delle ADS	2 controlli	91%
	N. controlli sul 100% delle ADS	1 controllo	100%
INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Primo riscontro all'utente per informarlo della presa in gestione della richiesta da parte dell'ufficio competente dal quale l'Ufficio Relazioni con il Pubblico riceverà le informazioni necessarie per la formulazione della risposta definitiva	Tempo (gg)	entro 2 gg lavorativi nell'80% dei casi	entro 2 gg lavorativi nel 98% dei casi
Tempo di risposta definitiva delle richieste di informazioni, segnalazioni, reclami, suggerimenti	Tempo (gg)	entro 30 gg solari nell'80% dei casi	entro 30 gg solari nel 95% dei casi
Pubblicazione del bollettino mensile dell'Osservatorio del Traffico Anas	Tempo (gg)	entro 10 gg solari del mese successivo a quello delle rilevazioni	entro 10 gg solari del mese successivo a quello delle rilevazioni
CONFORMITÀ			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Tempo medio di rilascio di una autorizzazione per l'installazione di un impianto pubblicitario (art.53 comma 5 Regolamento C.D.S.) al netto dei tempi imputabili al cliente	Tempo (gg)	<60 gg solari	<60gg per il 42% dei provvedimenti emanati
Tempo medio di rilascio di una autorizzazione per il transito di un trasporto eccezionale al netto dei tempi imputabili al cliente	Tempo (gg)	<15 gg solari (ex DPR 495/92)	16,4
Tempo medio di rilascio di una autorizzazione per il transito di macchine agricole al netto dei tempi imputabili al cliente	Tempo (gg)	<10 gg solari	16,2
AMBIENTE			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2023
Produzione di energia da fonti rinnovabili (Fotovoltaico)	GJ (Gigajoule)	≥750	1.109



6. LA COMUNICAZIONE ALL'UTENZA E LA TUTELA DEL CLIENTE



# I CANALI DI CONTATTO CON L'UTENZA

## NUMERO VERDE

È possibile contattare il numero verde **"Pronto Anas" 800 841 148**, attivo h24, 365 giorni l'anno, per informazioni di viabilità e segnalazioni di emergenza o di pericolo.

Per altre informazioni, il Servizio Clienti Anas è disponibile dal lunedì al venerdì, dalle 8.00 alle 20.00, esclusi i festivi.

## RADIO RAI, ISORADIO, TELEVIDEO

Anas contribuisce, in collaborazione con il CCISS «Viaggiare Informati e Sicuri», alla distribuzione delle informazioni sulla viabilità attraverso i **bollettini "Onda Verde"**, trasmessi quotidianamente dalle reti Radio RAI 1, 2 e 3, tramite il servizio Radiofonico RAI Isoradio ed anche attraverso il canale RAI Televideo.

## CCISS

Il personale Anas, oltre alla comunicazione delle notizie sulla viabilità relative alla rete stradale di competenza, svolge numerose altre attività finalizzate ad una costante e puntuale comunicazione agli utenti tra cui: l'aggiornamento del **sito del CCISS** con la redazione e pubblicazione di news ed articoli relativi ai lavori e alle iniziative su opere stradali, la realizzazione di notiziari audio diffusi sui canali Anas e del CCISS.

## SITO ISTITUZIONALE

Il sito istituzionale **www.stradeanas.it** offre un'ampia sezione dedicata all'Infoviabilità, che consente di conoscere, mediante delle mappe interattive, le condizioni di traffico in tempo reale ed i cantieri aperti, con indicazione di dettaglio delle tratte interessate e tempi di lavorazione previsti.

## SOCIAL NETWORK

**@StradeAnas** è la voce istituzionale di Anas su **"X"**, mentre nel canale **@VAIstradeANAS** vengono pubblicate le principali notizie attinenti al traffico e agli eventi stradali e autostradali in tempo reale, 24 ore su 24.

**/company/anas** è la pagina ufficiale di Anas su **LinkedIn**, lo spazio dove vengono promosse le attività di Anas legate al mondo del lavoro, ricerca e innovazione, e presentate le selezioni del personale.

**/StradeAnas** è la pagina di Anas su **Facebook**, in cui si raccontano le iniziative, i progetti e i lavori in corso, senza dimenticare uno sguardo al passato, alla storia



delle strade d'Italia.

**stradeAnas** è anche il canale **Instagram**, una vetrina per mostrare le immagini più belle ed emozionanti delle nostre strade e per dare ulteriore spazio alle nostre iniziative.

## APP "VAI - VIABILITÀ ANAS INTEGRATA"

L'applicazione Vai Anas, per smartphone e tablet su piattaforma Apple e Android, è gratuita e consente di acquisire informazioni certificate sul traffico, con aggiornamenti in tempo reale.

## CALENDARIO MEZZI PESANTI E APP TEWEB

Nel sito internet del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile **www.mit.gov.it** è pubblicato il decreto annuale del Ministero che dispone, per particolari categorie di veicoli e di trasporti stradali, il divieto di circolazione fuori dai centri abitati in alcuni giorni e orari nel corso dell'anno.

**TEWEB** è l'app pensata per gli autotrasportatori titolari di autorizzazioni per i trasporti eccezionali.



## IL SITO ISTITUZIONALE DI ANAS

**Nel 2023 il sito istituzionale ha registrato 3 milioni e 431 mila visite ed è stato consultato da circa 2 milioni e 512 mila utenti unici, per un totale di 7 milioni e 386 mila pagine visitate.**

Il sito fornisce informazioni corporate e business, pagine di utilità e un dialogo diretto con noi attraverso i canali social.

Le pagine della sezione **Chi siamo** tracciano il profilo di Anas e della sua storia, evidenziandone la governance, i principi etici, la struttura organizzativa interna e del Gruppo, i dati finanziari e le attività. Nella stessa sezione è possibile consultare i protocolli di legalità e operativi.

Massima attenzione viene riservata alla trasparenza attraverso la sezione **Società trasparente**, in cui sono disponibili i contenuti previsti dal modello volontaristico adottato, organizzati secondo lo schema di cui al D.lgs. n. 33/13.

Nell'area **Lavora con noi** è possibile visualizzare le offerte di lavoro per le quali sono aperti processi di selezione e inserire la propria candidatura attraverso il career website.

Nell'area **Comunicazione** sono raccolti i comunicati stampa con eventuali foto e video, gli interventi e i documenti ufficiali dell'azienda. Nella sezione **Le strade** sono disponibili informazioni sulla rete stradale e autostradale di competenza Anas con la possibilità di effettuare una ricerca per singola strada, sia per regione che per direttrice, e individuarne l'estesa chilometrica nonché i territori attraversati. Nella stessa sezione è possibile consultare informazioni georeferenziate sui lavori in corso e il relativo avanzamento.

Lo spazio dedicato all'**Osservatorio del traffico** illustra i dati mensili di traffico e il relativo Indice di Mobilità Rilevata su tutto il territorio nazionale.

La pagina **Dibattito Pubblico** raccoglie la documentazione relativa alle opere di interesse strategico per cui è stato avviato questo specifico percorso di informazione, discussione e confronto pubblico.

Nella sezione **Espropri e altri avvisi** sono raccolti gli avvisi al pubblico relativi ai progetti il cui procedimento è in corso. Tali avvisi sono accompagnati dagli elaborati di riferimento utili alla consultazione, in modo da agevolare la partecipazione dei soggetti interessati. Le attività strategiche di business relative alla rete stradale e autostradale di competenza Anas sono presentate nella sezione **Attività e Servizi**. L'impegno

della Società si rivolge a chi usa le infrastrutture viarie per lavoro ma anche a chi abita o ha un'attività economica nei pressi della rete. In questa sezione sono infatti elencate le **aree di servizio** e si trovano informazioni per richiedere l'autorizzazione a un trasporto eccezionale, per aprire un accesso carrabile o per installare insegne e mezzi pubblicitari.

Tra i servizi offerti alle imprese ci sono anche i controlli sui materiali da costruzione eseguiti dal **Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale di Cesano**.

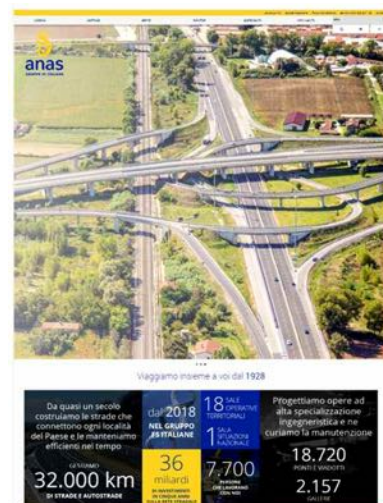
Infine, la sezione Attività riporta informazioni complete sulle **case cantoniere** distribuite sul territorio nazionale, con la possibilità di effettuare la ricerca direttamente su mappa. Tutte le informazioni per diventare partner di Anas sono nella sezione **Fornitori**: come iscriversi all'elenco fornitori, quali sono le gare pubbliche aperte e dettagli per la fatturazione elettronica.

Un'ampia parte del sito è dedicata al **Servizio al cliente**: qui sono contenute le indicazioni che riguardano le modalità di contatto e richiesta di informazioni, nonché per l'esercizio del diritto di accesso ai documenti tramite un modulo scaricabile. I clienti hanno inoltre la possibilità di usufruire di un servizio ancora più efficace e dedicato grazie al sistema di prenotazione online che consente di riservare con anticipo il proprio appuntamento presso gli Uffici Relazioni con il Pubblico.

Nella sezione **Viabilità** vengono fornite, attraverso il sistema **VAI - Viabilità Anas Integrata**, informazioni georeferenziate e in tempo reale sul traffico e sui cantieri aperti, nonché informazioni utili per chi viaggia nei periodi di maggior interesse, come il Piano Neve e l'Esodo Estivo.

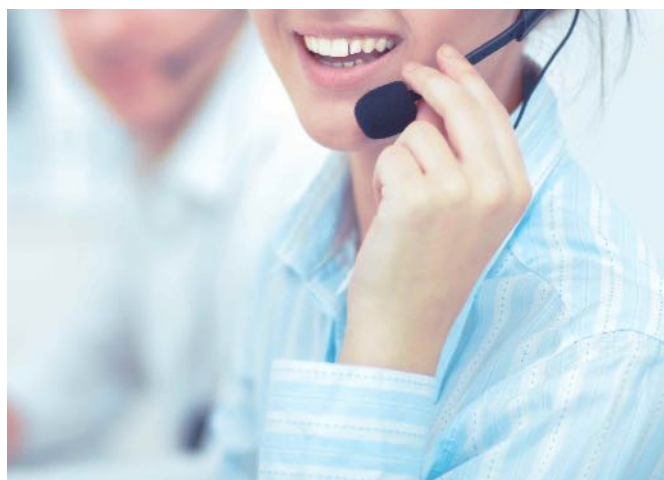
Tutti i **contatti** e il **numero verde Pronto Anas** sono disponibili nella pagina dedicata, organizzata in aree:

- PEC, la posta elettronica certificata di ciascuna sede;
- Direzione con i numeri, gli orari e le informazioni per contattare e raggiungere gli uffici della nostra sede centrale;
- Altre sedi con numeri, orari e info per contattare e raggiungere gli uffici delle Strutture Territoriali.



## IL SERVIZIO CLIENTI

Il Servizio Clienti di Anas garantisce una corretta informazione all'utenza sull'Azienda, sulle attività e sui servizi offerti, rispondendo alle richieste e valutando segnalazioni e reclami.



**Numero Verde "Pronto Anas" 800 841148**

Il Servizio Clienti Anas è disponibile dal lunedì al venerdì, dalle ore 8.00 alle ore 20.00, esclusi i festivi. Per informazioni di viabilità e segnalazioni di emergenza o di pericolo, il numero è attivo H24, 365 giorni l'anno.



**Mail**

servizioclienti@stradeanas.it



**Posta Elettronica Certificata**

**Posta Elettronica Certificata**

servizioclienti@postacert.stradeanas.it



**Live Chat**

Per interagire in tempo reale con un operatore del Servizio Clienti e richiedere l'informazione che si desidera.



**Trouble Ticketing**

Segui la tua pratica in tempo reale <https://www.stradeanas.it/it/segui-la-tua-pratica-tempo-reale>



Scopri di più

**La strada chiama, Anas risponde.**

Siamo a tua disposizione per richieste, informazioni o segnalazioni sulle nostre strade



**pronto  
anas**  
800 841148



**Twitter**

**Twitter @clientiANAS** il canale Twitter bidirezionale di Customer Care che risponde dal lunedì al venerdì, dalle 08.00 alle 20.00, escluso i festivi.



**Uffici Rapporti con il Pubblico**

Per richieste e segnalazioni ci si può anche recare presso gli URP presenti in ogni Sede Territoriale Anas.



**WhatsApp**

[https://api.whatsapp.com/send/?phone=39039841148&text&app\\_absent=0](https://api.whatsapp.com/send/?phone=39039841148&text&app_absent=0); numero **039.841148**



**Telegram**

**@ProntoAnas\_bot.**



**Appuntamento con un URP**

Il Sistema di Prenotazione Appuntamenti, presso una delle sedi URP dislocate su tutto il territorio Nazionale, permette di riservare un appuntamento (attraverso i canali tradizionali e digitali) in presenza o per telefono direttamente con il personale URP, scegliendo l'appuntamento desiderato tra diversi giorni e fasce orarie disponibili.



**Radio e TV partner**

Comunicazione all'utenza tramite radio e tv partner di Anas. Sia emittenti nazionali che innumerevoli emittenti regionali e locali.



## IL SERVIZIO CLIENTI

**Nell'anno 2023 il Servizio Clienti Anas ha gestito un totale di 166.330 contatti.**  
Le richieste sono state gestite nei termini richiesti dal MIT e riportati nella presente Carta dei Servizi Anas.

**Il 60% immediatamente risolti dal Front Office URP;**

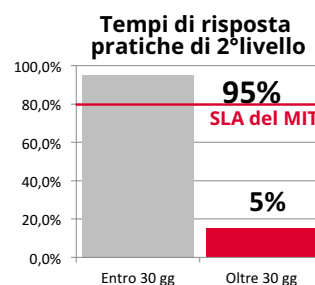
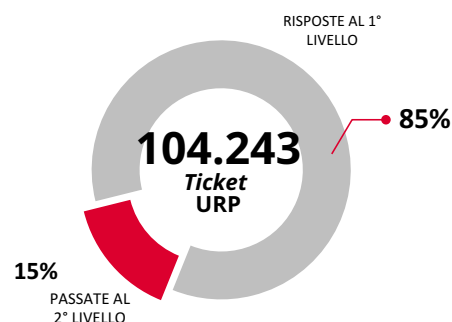
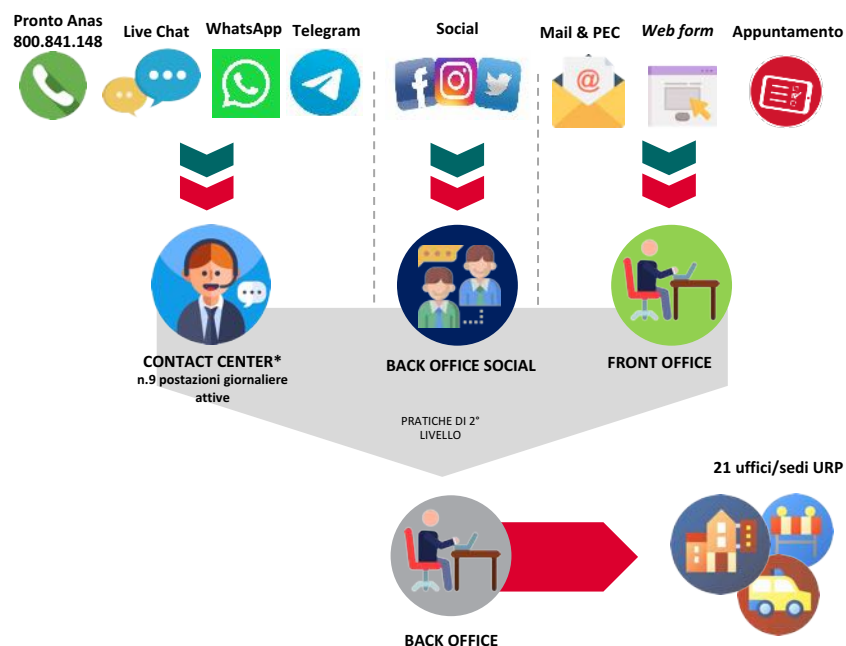
il **30%** dei contatti sono stati **autonomamente risolti dai clienti attraverso processi digitalizzati;**

il **10%** sono stati gestiti dal **Back Office URP della Direzione Generale e delle Strutture Territoriali.**

I clienti che si rivolgono al Servizio "Pronto Anas" ricevono una risposta immediata direttamente dal personale del Contact Center: in caso di richieste complesse, la risposta viene fornita entro 30 giorni solari dalla data di ricezione.

## Ufficio Relazioni con il Pubblico

166.330 contatti gestiti dal Servizio Clienti, che hanno generato 104.243 ticket URP



Scopri di più

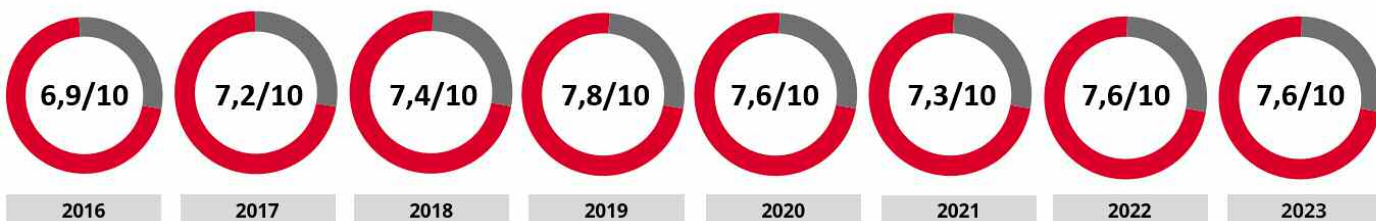
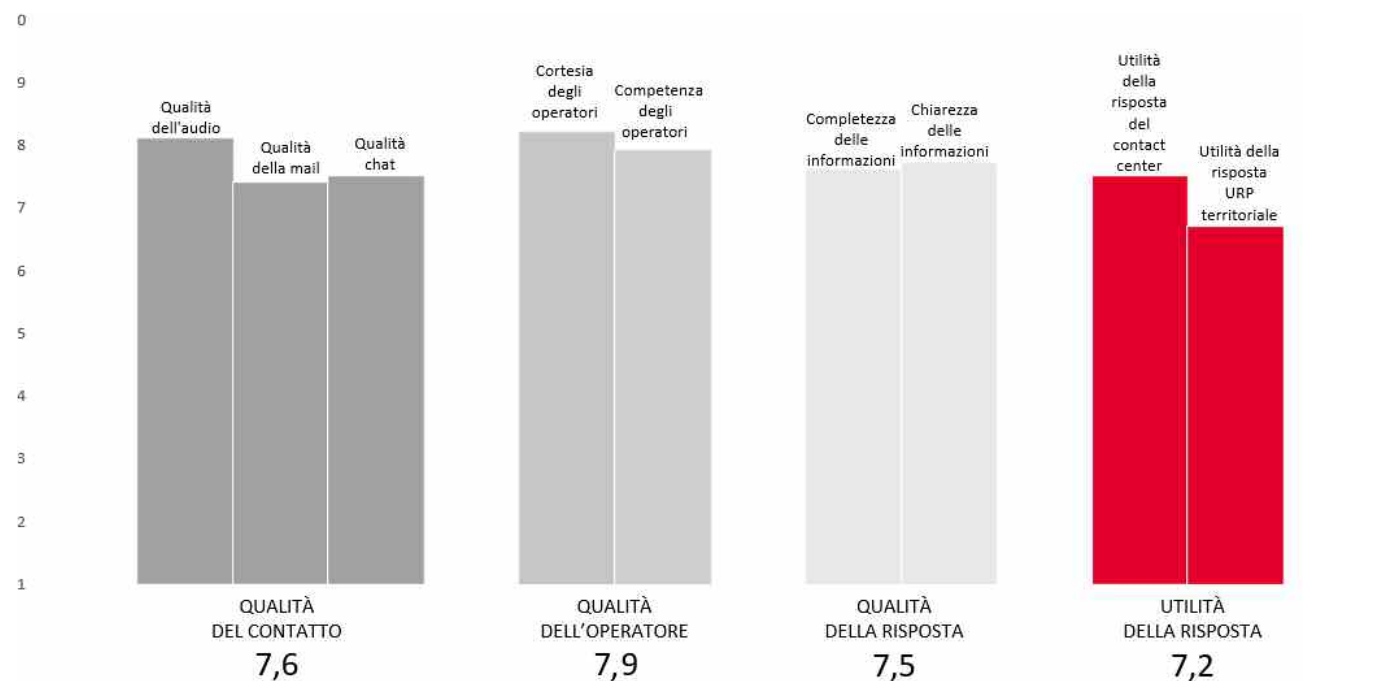
# LA MISURA DELLA SODDISFAZIONE DEI CLIENTI

La soddisfazione del cliente è per noi una priorità. Applichiamo concetti di *Customer Centricity* per un continuo miglioramento sia del modello di servizio, sia del modello operativo, anche attraverso l'implementazione della metodologia *Lean Six Sigma*.

**Misuriamo puntualmente i tempi e la qualità dei servizi offerti, attraverso analisi di *Customer Satisfaction* condotte almeno ogni tre mesi, in ottemperanza alle vigenti norme in materia di privacy (GDPR 679/2016).**

Gli indici di misurazione della soddisfazione del cliente sono suddivisi in quattro dimensioni: **qualità della risposta, qualità dell'operatore, qualità del contatto, utilità della risposta**, che contribuiscono a comporre l'indice complessivo (**Customer Satisfaction Index - CSI**).

**Customer Satisfaction Index - CSI**  
**L'indice di soddisfazione dei clienti risulta in costante crescita dal 2016 (6,8/10): nel 2023 si è registrata una soddisfazione per i servizi offerti pari a 7,6/10.**





## LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

In conformità alla normativa vigente in materia, **Anas è impegnata costantemente nella protezione dei dati personali del cliente** affinché la sicurezza dei dati sia garantita nello svolgimento delle proprie attività, in particolare **nella progettazione e nella realizzazione di nuove soluzioni tecnologiche e nell'ambito del rapporto con i clienti.**

**Il Data Protection Officer di Anas S.p.A. è contattabile all'indirizzo mail: [protezionedati@stradeanas.it](mailto:protezionedati@stradeanas.it)**

## LA PROCEDURA DI CONCILIAZIONE IN CASO DI SINISTRO STRADALE

Chi intende inoltrare ad Anas un'istanza di risarcimento dei danni, dovrà farlo attraverso una delle seguenti modalità:

- tramite **raccomandata A/R alla Direzione Generale** di Anas S.p.A. Via Monzambano, 10 - 00185 Roma, all'attenzione del Contenzioso RC e Tutele Assicurative o tramite posta elettronica certificata dal proprio indirizzo PEC all'indirizzo [dls.crcta@postacert.stradeanas.it](mailto:dls.crcta@postacert.stradeanas.it);
- tramite **raccomandata A/R alla Struttura Territoriale** di Anas S.p.A. ove si è verificato il sinistro, all'attenzione dell'Ufficio Legale o in alternativa tramite posta elettronica certificata dal proprio indirizzo PEC all'indirizzo PEC della Struttura Territoriale di Anas territorialmente competente.

Nella richiesta occorrerà specificare:

- data, ora, luogo e, ove possibile, chilometrica, in cui si è verificato il danno;
- causa del sinistro e tipologia di danno, con espressa indicazione di eventuali lesioni fisiche riportate e quantificazione approssimativa dei danni.

A corredo dell'istanza andrà allegata la seguente documentazione:

- fattura o preventivo dei danni materiali subiti;
- verbale di Pronto Soccorso in caso di lesioni fisiche;
- verbale delle Forze di Polizia intervenute sul luogo del sinistro, ove in possesso del richiedente.

**La richiesta inoltrata verrà esaminata tempesti-**



**vamente dai competenti Uffici della nostra Azienda con apertura della relativa posizione.** Seguirà l'istruttoria della pratica mediante un'attività di verifica dei fatti denunciati e della documentazione acquisita.

**Qualora il sinistro rientrerà in una delle nostre polizze assicurative, la richiesta di risarcimento verrà inoltrata alla compagnia assicurativa competente.** In quest'ultima ipotesi al richiedente verranno comunicati i contatti con la compagnia assicurativa, che prenderà in carico la richiesta di risarcimento danni e formulerà un'eventuale proposta per il bonario componimento della controversia nel caso emergano profili di responsabilità in capo all'assicurata Anas.



Sul sito Anas le informative relative al **trattamento dei dati personali**

# RIFERIMENTI URP

## DIREZIONE GENERALE

### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Valentina De Amicis, Margherita Infusino, Alessia Rinaldi  
Via Monzambano 10 - 00185 Roma (Sede Legale); Via Luigi Pianciani, 16 - 00185 Roma; Via Marsala, 27 - 00185 Roma;  
Via Alessandria, 200 - 00198 Roma (Autoparco)

**Centro sperimentale stradale:** Via della Stazione di Cesano, 311 - 00123 Cesano (RM)

## SEDI TERRITORIALI

### STRUTTURA TERRITORIALE ABRUZZO E MOLISE

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Roberta Guglielmi - Via Dei Piccolomini, 5 - 67100 L'Aquila - Tel. 0862 305001

#### Area Gestione Rete Molise

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Rosanna Ialeggio - Via M. Romano snc - 86100 Campobasso - Tel. 0874 4301

**Sezione Di Pescara:** Via Raffaello, 44 - 65124 Pescara - Tel. 085 442601

### STRUTTURA TERRITORIALE BASILICATA

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Maria Chiorazzo - Via Nazario Sauro snc - 85100 Potenza - Tel. 0971 608111

### STRUTTURA TERRITORIALE CALABRIA

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Mariagrazia Chirico - Via Eugenio De Riso, 2 - 88100 Catanzaro - Tel. 0961 531011

#### Sezione Staccata Di Salerno

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Annamaria Cosentino - Via degli Etruschi 6 - 84135 Salerno - Tel. 089 484111

**Area Gestione Rete Autostrada Del Mediterraneo:** Contrada Ligiuri - 87100 Cosenza - Tel. 0984 308311

#### Sezione Di Cosenza

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Mauro Pace, Alessia Rovito - Contrada Ligiuri - 87100 Cosenza - Tel. 0984 34071

#### Sezione di Reggio Calabria

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Donatella Fedele - C.Racc. Al Porto - 89100 Reggio Calabria - Tel. 0965 47911

### STRUTTURA TERRITORIALE CAMPANIA

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Alfonso Giarletta - Viale John Fitzgerald Kennedy, 25 - 80125 Napoli - Tel. 081 7356111

#### Sezione Di Salerno

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Marco D'Andolfo - Via Degli Etruschi, 6 - 84135 Salerno - Tel. 0894 80613

### STRUTTURA TERRITORIALE EMILIA ROMAGNA

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Francesco Iannuzzi, Susanna Pinto - Viale Angelo Masini, 8 - 40126 Bologna - Tel. 051 6301111

### STRUTTURA TERRITORIALE LAZIO

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Alessandra Arati - Viale Bruno Rizzieri, 142 - 00173 Roma - Tel. 06 72291

### STRUTTURA TERRITORIALE LIGURIA

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Alessandro Iagulli - Via Savona, 3 - 16129 Genova - Tel. 010 54771

### STRUTTURA TERRITORIALE LOMBARDIA

#### *Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Giovanna Genovese - Via Corradino D'Ascanio, 3 - 20142 Milano - Tel. 02 826851

**Sezione di Sondrio:** Via Antonio Gramsci, 21 - 23100 Sondrio - Tel. 0342 534111



## RIFERIMENTI URP

### STRUTTURA TERRITORIALE MARCHE

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Sara Pecere - Via Isonzo, 15 - 60124 Ancona - Tel. 071 5091

### STRUTTURA TERRITORIALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Lucia Paragone - Corso Giacomo Matteotti, 8 - 10121 Torino - Tel. 011 573911

**Area Gestione Rete Valle D'aosta**

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Elena Anna Albertelli - Via Grand Eyvia, 12 - 11100 Aosta - Tel. 0165 215311

**Sezione Di Novara:** Strada Privata Via Natale Leonardi, 3 - 28062 Cameri Novara - Tel. 0321 42041

### STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Luciana Piccininno - Viale Luigi Einaudi, 15 - 70125 Bari - Tel. 080 5091111

**Sezione di Foggia:** Via Vittime Civili, 83 - 71100 Foggia - Tel. 0881 711341

**Sezione di Lecce:** Viale Gallipoli, 17 - 73100 Lecce - Tel. 0832 276311

### STRUTTURA TERRITORIALE SARDEGNA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Vito Staropoli - Via Giuseppe Biasi, 27 - 09131 Cagliari - Tel. 070 52971

**Area Gestione Rete Sassari:** Via Carlo Felice, 1 - 07100 Sassari - Tel. 079 2830800

### STRUTTURA TERRITORIALE SICILIA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Antonino Patorno - Viale Alcide De Gasperi, 247 - 90146 Palermo - Tel. 091 379111

**Area Gestione Rete Palermo:** Viale Alcide De Gasperi, 247 - 90146 Palermo - Tel. 091 379111

**Area Gestione Rete Autostrade:** Viale Alcide De Gasperi, 247 - 90146 Palermo - Tel. 091 379111

**Area Nuove Opere:** Viale Alcide De Gasperi, 247 - 90146 Palermo - Tel. 091 379111

**Sezione Di Trapani:** Via Marino Torre, 38 - 91100 Trapani - Tel. 092 3543511

**Sezione Di Agrigento**

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Silvana Cumbo - Via Passeggiata Archeologica, 4 - 92100 Agrigento - Tel. 092 2558711

**Area Gestione Rete Catania**

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Debora Veronica Nicotra - Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (CT) - Tel. 095 7564111

**Sezione Di Messina:** Via Del Santo, 22 - 98124 Messina - Tel. 090 298291

### STRUTTURA TERRITORIALE TOSCANA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Valentina Boschi - Viale Dei Mille, 36 - 50131 Firenze - Tel. 055 56401

### STRUTTURA TERRITORIALE UMBRIA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Manuela Ciribilli - Via XX Settembre, 33 - 06121 Perugia - Tel. 075 57491

### STRUTTURA TERRITORIALE VENETO E FRIULI-VENEZIA GIULIA

*Ufficio Relazioni con il Pubblico*

Referente URP: Antonietta Romano - Via Elia Millosevich, 49 - 30173 Venezia Mestre - Tel. 041 2911411

**Area Gestione Rete Friuli-Venezia Giulia:** Via Fabio Severo, 52 - 34127 Trieste - Tel. 040 5602111

**Sezione di Belluno:** Viale Europa, 71 - 32100 Belluno - Tel. 0437 949605

**Sezione Di Udine:** Via Cividale, 370 - 33100 Udine - Tel. 0432 283018

# NUMERI E INDIRIZZI UTILI

Carabinieri	<b>112</b>	Per Lazio e Lombardia	<b>Numero Unico di Emergenza 112</b>
Polizia di Stato	<b>113</b>	Numero Verde	<b>Pronto Anas 800 841 148</b>
Vigili del Fuoco	<b>115</b>	Numero Verde CCISS	<b>1518</b>
Emergenza Sanitaria	<b>118</b>		

## LE SEDI DELLA DIREZIONE GENERALE

Via Monzambano 10 - 00185 Roma (Sede Legale); Via Luigi Pianciani, 16 - 00185 Roma; Via Marsala, 27 - 00185 Roma; Via Alessandria, 200 - 00198 Roma (Autoparco)

**CENTRO SPERIMENTALE STRADALE:** Via della Stazione di Cesano, 311 - 00123 Cesano (RM)

## LE SEDI TERRITORIALI

### STRUTTURA TERRITORIALE ABRUZZO E MOLISE

Via Dei Piccolomini, 5 - 67100 L'Aquila - Tel. 0862 305001

**Area Gestione Rete Molise:** Via M. Romano snc - 86100 Campobasso - Tel. 0874 4301

**Sezione Di Pescara:** Via Raffaello, 44 - 65124 Pescara - Tel. 085 442601

### STRUTTURA TERRITORIALE BASILICATA

Via Nazario Sauro snc - 85100 Potenza - Tel. 0971 608111

### STRUTTURA TERRITORIALE CALABRIA

Via Eugenio De Riso, 2 - 88100 Catanzaro - Tel. 0961 531011

**Area Gestione Rete Autostrada Del Mediterraneo:** Contrada Ligiuri - 87100 Cosenza - Tel. 0984 308311

**Sezione Di Cosenza:** Contrada Ligiuri - 87100 Cosenza - Tel. 0984 34071

**Sezione di Reggio Calabria:** C.Racc. Al Porto - 89100 Reggio Calabria - Tel. 0965 47911

### STRUTTURA TERRITORIALE CAMPANIA

Viale John Fitzgerald Kennedy, 25 - 80125 Napoli - Tel. 081 7356111

**Sezione Di Salerno:** Via Degli Etruschi, 6 - 84135 Salerno - Tel. 0894 80613

### STRUTTURA TERRITORIALE EMILIA ROMAGNA

Viale Angelo Masini, 8 - 40126 Bologna - Tel. 051 6301111

### STRUTTURA TERRITORIALE LAZIO

Viale Bruno Rizzieri, 142 - 00173 Roma - Tel. 06 72291

### STRUTTURA TERRITORIALE LIGURIA

Via Savona, 3 - 16129 Genova - Tel. 010 54771

### STRUTTURA TERRITORIALE LOMBARDIA

Via Corradino D'Ascanio, 3 - 20142 Milano - Tel. 02 826851

**Sezione di Sondrio:** Via Antonio Gramsci, 21 - 23100 Sondrio - Tel. 0342 534111

### STRUTTURA TERRITORIALE MARCHE

Via Isonzo, 15 - 60124 Ancona - Tel. 071 5091

### STRUTTURA TERRITORIALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

Corso Giacomo Matteotti, 8 - 10121 Torino - Tel. 011 573911

**Area Gestione Rete Valle:** Via Grand Eyvia, 12 - 11100 Aosta - Tel. 0165 215311

**Sezione Di Novara:** Strada Privata Via Natale Leonardi, 3 - 28062 Cameri Novara - Tel. 0321 42041



## NUMERI E INDIRIZZI UTILI

### STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

Viale Luigi Einaudi, 15 - 70125 Bari - Tel. 080 5091111

**Sezione di Foggia:** Via Vittime Civili, 83 - 71100 Foggia - Tel. 0881 711341

**Sezione di Lecce:** Viale Gallipoli, 17 - 73100 Lecce - Tel. 0832 276311

### STRUTTURA TERRITORIALE SARDEGNA

Via Giuseppe Biasi, 27 - 09131 Cagliari - Tel. 070 52971

**Area Gestione Rete Sassari:** Via Carlo Felice, 1 - 07100 Sassari - Tel. 079 2830800

### STRUTTURA TERRITORIALE SICILIA

Viale Alcide De Gasperi, 247 - 90146 Palermo - Tel. 091 379111

**Area Gestione Rete Catania:** Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (CT) - Tel. 095 7564111

**Area Gestione Rete Autostrade:** Viale Alcide De Gasperi, 247 - 90146 Palermo - Tel. 091 379111

**Sezione Di Trapani:** Via Marino Torre, 38 - 91100 Trapani - Tel. 092 3543511

**Sezione Di Messina:** Via Del Santo, 22 - 98124 Messina - Tel. 090 2982911

**Sezione Di Agrigento:** Via Passeggiata Archeologica, 4 - 92100 Agrigento - Tel. 092 2558711

### STRUTTURA TERRITORIALE TOSCANA

Viale Dei Mille, 36 - 50131 Firenze - Tel. 055 56401

### STRUTTURA TERRITORIALE UMBRIA

Via XX Settembre, 33 - 06121 Perugia - Tel. 075 57491

### STRUTTURA TERRITORIALE VENETO E FRIULI-VENEZIA GIULIA

Via Elia Millosevich, 49 - 30173 Venezia Mestre - Tel. 041 2911411

**Area Gestione Rete Friuli-Venezia Giulia:** Via Fabio Severo, 52 - 34127 Trieste - Tel. 040 5602111

**Sezione di Belluno:** Viale Europa, 71 - 32100 Belluno - Tel. 0437 949605

**Sezione Di Udine:** Via Cividale, 370 - 33100 Udine - Tel. 0432 283018

# LE AREE DI SERVIZIO LUNGO LA RETE AUTOSTRADALE ANAS

6. LA COMUNICAZIONE ALL'UTENZA E LA TUTELA DEL CLIENTE

REGIONE	TRATTA	AREA DI SERVIZIO	KM	CARBURANTI (Benzina-diesel)	GAS	GAS	LNG	RICARICHE ELETTRICHE	BAR	RISTORANTE	SERVIZI DISABILI	BABY ROOM FASCIAIOLO	CAMPER SERVICE	PARK MEZZI PESANTI	PARCO GIOCHI ESTERNO	AREA PIC NIC	LAVAGGIO AUTO		
FRIULI VENEZIA GIULIA	RA 13 A4 Trieste	Duino Aurisina	0+340																
		Sgonico	9+100																
TOSCANA	RA 03 Siena-Firenze	Poggibonsi Est	26+490																
		Poggibonsi Ovest	26+106																
		San Casciano Ovest	41+983																
		San Casciano Est	43+600																
TOSCANA-UMBRIA	RA 06 Bettolle-Perugia	Cortona Sud	14+080																
MARCHE	RA 11 Ascoli-Porto d'Ascoli	San Benedetto del Tronto	25+500																
		Ascoli Piceno	3+820																
		Malignano Nord	8+252																
LAZIO	A90 Grande Raccordo Anulare di Roma	Selva Candida Interna	8+380																
		Selva Candida Esterna	8+500																
		Settebagni Interna	23+000																
		Casilina Interna	36+400																
		Casilina Esterna	37+000																
		Ardeatina Esterna	49+600																
		Pisana Interna	65+300																
		Pisana Esterna	65+700																
		A91 Roma-Fiumicino	Magliana Nord	5+500															
			Magliana Sud	5+850															
BASILICATA	RA 05 Siggiano-Potenza	Potenza dir SA	46+770																
		Potenza dir SA	49+900																
		Potenza dir PZ	46+770																
		Potenza dir PZ	49+900																
CAMPANIA		Baronissi Est	2+500																
		Baronissi Ovest	1+800																
		Salerno Ovest	12+800																
		Salerno Est	13+400																
		Campagna Ovest	45+700																
		Campagna Est	46+400																
BASILICATA		Sala Consilina Ovest	95+400																
		Sala Consilina Est	96+000																
CALABRIA	A2 Autostrada del Mediterraneo	Galdo-Lauria Ovest	147+000	Area di servizio chiusa															
		Galdo-Lauria Est	147+200																
		Frascineto Ovest	194+500																
		Frascineto Est	195+400																
		Tarsia Ovest	227+000																
		Tarsia Est	228+600																
		Cosenza Ovest	255+700																
		Cosenza Est	256+000																
		Rogliano Ovest	274+400																
		Rogliano Est	274+800																
		Lamezia Terme Ovest	318+200																
		Lamezia Terme Est	319+000																
		Pizzo Calabro Est	343+200																
		SICILIA	A19 Palermo-Catania	Gioia Tauro-Rosarno Ovest	390+100														
Gioia Tauro-Rosarno Est	390+600																		
Villa San Giovanni Ovest	428+400 compl																		
Villa San Giovanni Est	431+800																		
Aut. Catania-Siracusa	San Demetrio Ovest			09+700															
RA 15 Tangenziale di Catania	Caracoli Sud			29+300															
	Caracoli Nord			29+465															
	Scillato Sud			55+000															
	Sacchitello Sud			123+100															
	Sacchitello Nord			123+400															
	Gelso Bianco Sud	188+600																	
RA 15 Tangenziale di Catania	Tangenziale di Catania	Gelso Bianco Nord	188+600																
		San Giorgio Est	13+975																



Elenco  
aree di servizio



**Anas S.p.A. – Direzione Generale:**

Via Monzambano, 10 – 00185 Roma

**Dove trovare la Carta dei Servizi:**

[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

**Progetto editoriale:**

Anas S.p.A. Sostenibilità

La Presente versione della Carta dei Servizi si ispira alla Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102 del 19 febbraio 2009 ed è redatta sotto l'attività di audit della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.