



CARTA DEI SERVIZI
2025

 **anas**
GRUPPO FS ITALIANE

INDICE

La nostra Carta dei Servizi **3**

SEZIONE 1 – CHI SIAMO **5**

Oltre 95 anni di storia	6
La nostra rete viaria	7
Piano “Rientro Strade”	8
Sovrappassi e Sottopassi	9
La rete stradale TEN-T e il contributo di Anas	10
Le nostre attività	13
Principi fondamentali per la tutela del viaggiatore	14
Società trasparente	15
L’impegno per la legalità nei cantieri	15
La sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori	16
Ricerca e Sviluppo: il Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale di Cesano	17
Piano Commissariale per le opere viarie di Anas	18
Il Catasto Strade	22
Programma “Anas Smart Road”	24
Anas per il Giubileo	27
Anas per le Olimpiadi e le Paralimpiadi invernali Milano Cortina 2026	30

SEZIONE 2 – LA NOSTRA OPERATIVITÀ **32**

Presenza capillare sul territorio	33
Manutenzione: dall’emergenza alla programmazione	34
Monitoraggio e ispezione delle infrastrutture	36
Manutenzione industriale predittiva	38
Le gallerie	39
Le barriere di sicurezza stradale Anas	40
Barriere in calcestruzzo NDBA – National Dynamic Barrier	40
Barriere in acciaio per arginelli ridotti e terreno soft	41
Barriere in acciaio salvamotociclisti	43
Monitoraggio continuativo della rete viaria	44
La gestione delle emergenze	45
La sicurezza stradale	46
Studio sui comportamenti degli automobilisti italiani: “Ricerca sugli Stili di Guida”	47
“Guida e Basta”: lo spot Anas in collaborazione con MIT e Polizia di Stato	49
Educazione stradale nelle scuole: “Eroi sulla strada, in viaggio con Nico”	50
Una rete tecnologica per la sicurezza	51
I controlli sulla pavimentazione stradale	53

SEZIONE 4 – I

SEZIONE 3 – LA SOSTENIBILITÀ **56**

Politica di sostenibilità	57
Compatibilità ambientale delle grandi opere	57
Progetto europeo CIRCUIT	58
Protocollo ENVISION®	59
Il Dibattito Pubblico	61
L’indicatore di sostenibilità	63
Pavimentazioni ecosostenibili e Cam Strade	64
Consumi energetici di Anas	66
Acquisto di energia verde	66
Produzione di energia da fonti rinnovabili	67
Interventi di efficientamento energetico	67
Energy Saving Technology	69
Monitoraggio acustico e mitigazione del rumore	71
Progetto Acque di Strada	74

SEZIONE 4 – I SERVIZI ALL’UTENZA **75**

Il soccorso meccanico stradale	76
I trasporti eccezionali	77
Gli impianti pubblicitari	78
Licenze e Concessioni	79
Mappatura digitalizzata degli accessi e degli impianti pubblicitari	80
Autorizzazioni riprese foto-cinematografiche	82
Le aree di servizio	82
Verifiche sullo stato delle strutture e sulla qualità dei servizi erogati	83
L’impegno di Anas per una mobilità più sostenibile	83

SEZIONE 5 – LA QUALITÀ **85**

La politica e la gestione per la qualità	86
Le nostre certificazioni	87
Gli indicatori della qualità	89

SEZIONE 6 – LA COMUNICAZIONE ALL’UTENZA E LA TUTELA DEL CLIENTE **90**

I canali di contatto con l’utenza	91
Il sito istituzionale di Anas	92
Il Servizio Clienti	93
La misura della soddisfazione dei clienti	95
La protezione dei dati personali	96
La procedura di conciliazione in caso di sinistro stradale	96
Riferimenti URP, numeri e indirizzi utili	97
Le aree di servizio lungo la rete autostradale Anas	99

LA NOSTRA CARTA DEI SERVIZI

Gentili Utenti,

siamo lieti di presentarVi la nuova Carta dei Servizi di Anas. Uno strumento 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, la manutenzione e le nuove opere, l'aggiornamento tecnologico e le misure per garantire i livelli più alti di comfort e sicurezza alla guida.

Anas, società del Gruppo FS Italiane, è il primo gestore della rete stradale di interesse nazionale. Con oltre 32.000 km di strade e autostrade, 18.720 ponti e 2.157 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 sono percorsi sulle nostre infrastrutture 91,5 miliardi di chilometri: 84,1 miliardi da veicoli passeggeri, 7,3 miliardi da veicoli merci. Siamo chiamati a collaborare con gli enti locali per la difesa dei luoghi colpiti da particolari eventi e soggetti a rischi infrastrutturali, ambientali e antropici, oltre 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 è fattore positivo sul Pil e la crescita economica del Paese. I numeri della nostra rete parlano da soli. Siamo impegnati con ingenti risorse.

Anas sta lavorando per potenziare gli standard di sicurezza con un ampio piano di interventi su specifici profili: nuove opere, manutenzione programmata e innovazione tecnologica. Lo sfidante obiettivo dell'azienda è ridurre al 2030 del 50% le vittime di incidenti stradali, come previsto dalle Nazioni Unite.

Per il potenziamento e miglioramento degli standard di sicurezza Anas può contare su otto miliardi in più di finanziamenti rispetto al Contratto di Programma precedente: ciò svilupperà nuovi investimenti pari a 19,3 miliardi. Quelli previsti dal Contratto di Programma 2021-2025 sono pari a circa 44,4 miliardi di euro: 39 miliardi in nuove opere, 3,7 miliardi in manutenzione programmata, 1,7 miliardi a supporto di progetti in fase di approvazione per lavori in corso e per investimenti in tecnologia.

Nel 2024 per la manutenzione programmata sono stati spesi 1.620 milioni di euro, + 6,3% in più rispetto al 2023, in continuità con l'andamento degli anni precedenti. Nel dettaglio sono stati spesi circa 690 milioni di euro in opere d'arte, ponti e gallerie; 385 milioni di euro in rifacimento del piano viabile; 265 milioni di euro in opere complementari; 166 milioni di euro per le barriere di sicurezza; 117 milioni di euro per gli impianti.



Sul fronte nuove opere al 31 dicembre 2024 sono 101 i cantieri in corso: sviluppano circa 11,8 miliardi di investimenti, in crescita rispetto all'anno precedente (+9,3%).

Gli interventi commissariati ai sensi dell'art.4 del DL 32/2019 (decreto cd "Sblocca cantieri"), al 31 dicembre 2024, tra ultimati, in corso di realizzazione, di prossimo avvio e in progettazione, sono in totale 158 per un valore di investimento di circa 33,3 miliardi.

Le ispezioni delle opere d'arte sono passate da 3.886 del 2019 a 18.634 del 2024. Va così guardato con grande attenzione uno dei programmi più ambiziosi, lo SHM-Structural Health Monitoring. Avviato nel 2022 e finanziato con 275 milioni di euro dal Fondo Complementare del PNRR, l'obiettivo strategico è un sistema integrato di monitoraggio diagnostico dello stato di salute degli asset infrastrutturali. Per ottenere informazioni continue sullo stato di salute delle strutture, riconoscere e prevedere i danni, supportare la pianificazione di interventi di manutenzione. I target operativi definiti prevedono, dopo 250 opere connesse nell'ultimo biennio, 500 nel 2025 e 1.000 nel 2026.

La tecnologia oggi è imprescindibile e fondamentale: siamo impegnati, infatti, nell'aggiornamento e la qualificazione informatica digitale proprio per accelerare il transito verso le strade del futuro.

L'integrazione dei dati in tempo reale nella gestione della rete coinvolge sempre di più il tema della digitalizzazione delle strade. L'investimento complessivo di Anas prevede un progetto pilota, già in corso e da concludersi entro il 2032,

su nuove tratte e con ulteriori sistemi innovativi.

Nel 2024 sono stati portati a termine ulteriori 168 km di strada Smart Road completamente digitalizzata, connessa e dotata di tecnologie altamente innovative ed avanzate, portando il totale complessivamente realizzato a 483 km di tratte intelligenti, da nord a sud Italia, così ripartiti:

- A2 Autostrada del Mediterraneo ex Salerno Reggio Calabria – a oggi 173 km,
- A91 Autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino – 17,5 km,
- A90 Grande Raccordo Anulare – a oggi 4 km,
- Ra15 Tangenziale di Catania – 24 km,
- SS51 d'Alemagna – 71,5 km,
- Dall'Interporto di Ferneti al Porto di Trieste – 25 km,
- E45 Umbria – SS3Bis – ad oggi 31,5 km,
- A19 Palermo – Catania – ad oggi 44 km,
- RA06 Raccordo Autostradale Bettolle-Perugia – 28 km.

È in corso, inoltre, un progetto di ricerca nell'ambito del Centro Nazionale della Mobilità Sostenibile (MOST): diversi partner industriali (oltre ad Anas, la Capogruppo FS, ASPI) e università (Università Federico II di Napoli, l'Università di Salerno, la Sapienza di Roma, il Politecnico di Torino) sono impegnati a studiare nuovi sistemi e modelli di strade intelligenti e cooperative. In questo scenario sarà messo in atto un laboratorio a scala reale che riguarda l'area di Napoli con un sistema complesso che include una tratta della Statale 7 Quater Via Domitiana di Anas, la Tangenziale di Napoli e la Mostra d'Oltremare.

Un'altra iniziativa di particolare interesse sviluppata all'interno del MOST è il progetto sperimentale TAMI, che prevede l'utilizzo di Tecnologia Acustica per il Monitoraggio Infrastrutturale al fine di rilevare lo stato di salute delle principali opere d'arte gestite da Anas (ponti, viadotti).

Nel 2024 siamo stati impegnati in prima linea per il Giubileo 2025. In collaborazione con le istituzioni stiamo lavorando per potenziare la mobilità della Capitale, offrire aree e spazi più funzionali, agevolare gli spostamenti dei pellegrini. Siamo stati protagonisti di opere fondamentali di manutenzione della città di Roma: Piazza Pia, una nuova grande piazza tra Castel Sant'Angelo e San Pietro, inaugurata il 23 dicembre 2024; Piazza dei Cinquecento, antistante la Stazione Termini, il 14 gennaio 2025; il nuovo Ponte dell'Industria, che collega i quartieri Ostiense e Portuense. Prevista la consegna di un'altra opera essenziale, il Collegamento Autostrada A1-Tor Vergata.

Processo fondamentale è l'azione di educazione e prevenzione alla sicurezza stradale. Ci vede protagonisti, in continua sinergia con le istituzioni del territorio, con campagne informative rivolte, in particolare, ai più giovani, per sottolineare la necessità della massima attenzione alla guida e al rispetto delle regole del Codice della Strada. Per

incentivare e aumentare forza e consapevolezza del nostro messaggio commissioniamo ogni anno una Ricerca sugli Stili di Guida degli Utenti: vogliamo orientare le nostre campagne di sicurezza stradale "Guida e basta" con interventi specifici sui comportamenti più scorretti, come la distrazione al volante. Quest'anno, infatti, il claim dello spot ufficiale Anas è "Quando sei alla guida tutto può aspettare".

Mettiamo a disposizione di tutti i nostri utenti i più moderni canali di contatto per garantire l'assistenza durante il viaggio e rispondere subito a richieste ed esigenze. Oltre a 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 sempre monitorati per focalizzare e anticipare le nuove esigenze. L'obiettivo immutato e prioritario è soddisfare i cittadini che entrano in contatto con Anas. Sottoponiamo i servizi offerti a misurazione: per individuare eventuali azioni da attivare, migliorare e/o integrare; per aumentare le performance aziendali.

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

Siamo consapevoli e impegnati sul fronte della sostenibilità. Lo sviluppo infrastrutturale è motore del progresso socioeconomico del Paese, ma vogliamo fare della rete stradale un driver della transizione ecologica con l'adozione, già in fase di realizzazione, di pratiche green, per attribuire ulteriore valore ai territori attraversati dalle nostre strade.

L'obiettivo finale è 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 e non, con investimenti in sicurezza garantiti da un monitoraggio analitico e scrupoloso di tutte le attività di cantiere.

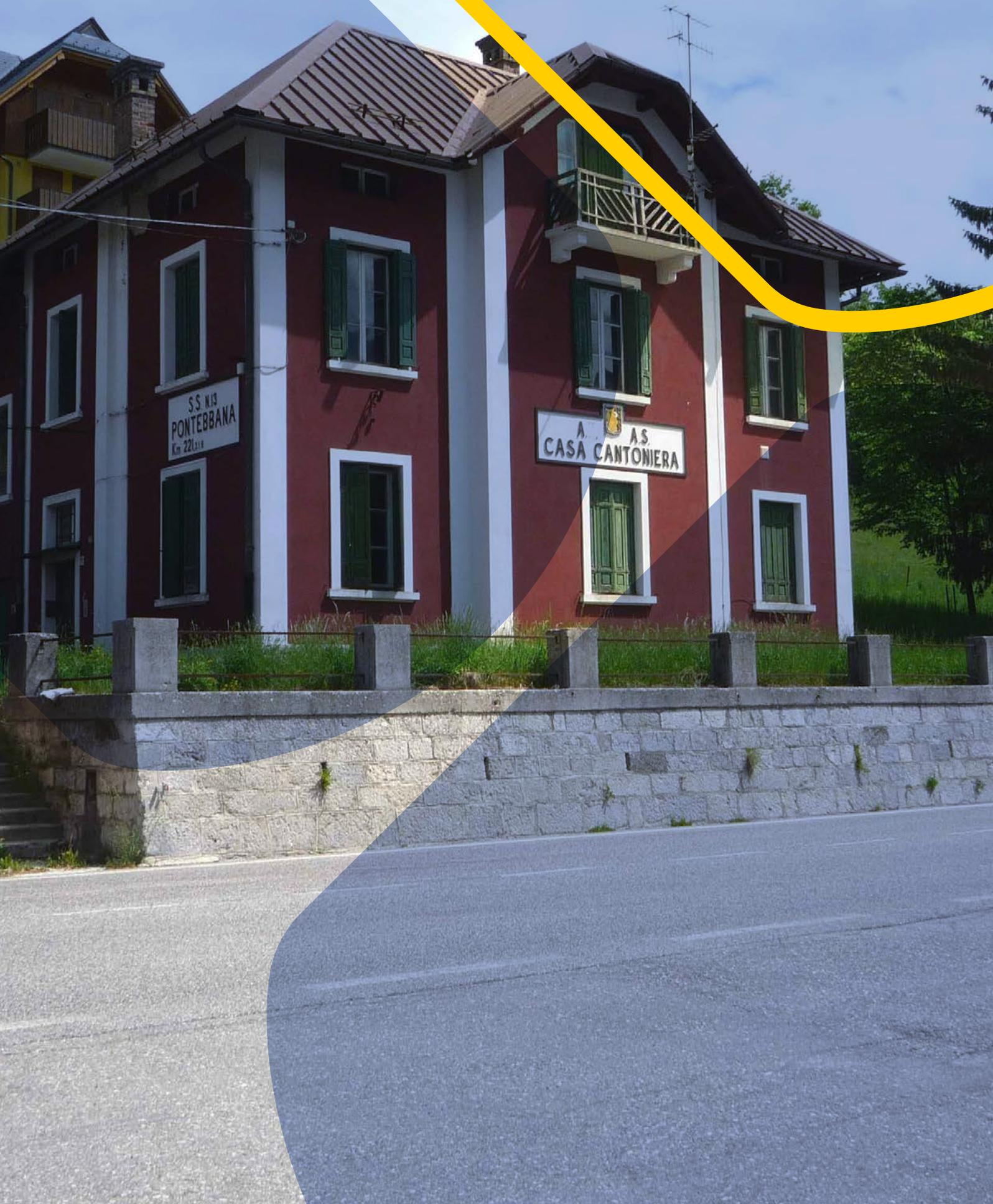
Resta essenziale un'efficace ed efficiente struttura di Internal Auditing: con un'attività indipendente e obiettiva di "assurance" su processi aziendali più a rischio così come di consulenza, con un approccio professionale finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance.

Questo documento confidiamo possa rafforzare il dialogo con tutti gli utenti della nostra rete e **vi auguriamo buon viaggio.**

Giuseppe Pecoraro
Presidente Anas SpA

Claudio Andrea Gemme
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.



Liguria, anno 1923, Strada Statale 1 'Via Aurelia' presso Sanremo

— 1928

Istituzione della A.A.S.S. - Azienda Autonoma Statale della Strada per la gestione di 20.662 km di strade e lo sviluppo della rete stradale.

1946 —

Con il Decreto del 27 giugno nasce Anas - Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali. In prima fila negli anni di ricostruzione del Paese, del boom economico e del fenomeno della motorizzazione di massa.

— 60-80

Anas (dal 1961 Azienda Nazionale Autonoma delle Strade) realizza le prime grandi opere per facilitare il passaggio di merci e persone al di fuori dei confini del Paese. Gli anni Ottanta si chiudono con la tornata di lavori straordinari in vari capoluoghi di provincia per i Campionati Mondiali di Calcio, che prendono il via l'8 giugno del 1990.

1996 —

Anas diventa Ente nazionale per le strade, ente pubblico economico, pur mantenendo la stessa denominazione.

— 2002

Il 18 dicembre si trasforma in Società per Azioni. Negli anni 2000 si evolve anche come holding, nel gruppo sono presenti partecipate e concessionarie che, insieme al territorio e altri soggetti portatori di interesse, seguono la realizzazione e gestione di importanti infrastrutture viarie.

2018 —

A Gennaio entra nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, l'intera partecipazione Anas è stata trasferita dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato Italiane.

— 2019

Il 1° ottobre 2019 viene fatta la suddivisione in 16 Strutture Territoriali e 23 Aree Gestione Rete per garantire un efficace presidio del territorio.

2022 —

A Maggio nasce il nuovo Polo Infrastrutture del Gruppo FS formato da RFI- Rete Ferroviaria Italiana (Capo polo), Anas, Ferrovie del Sud Est e Italferr.



Scopri la nostra storia su MUVIAS
il Museo Virtuale Anas

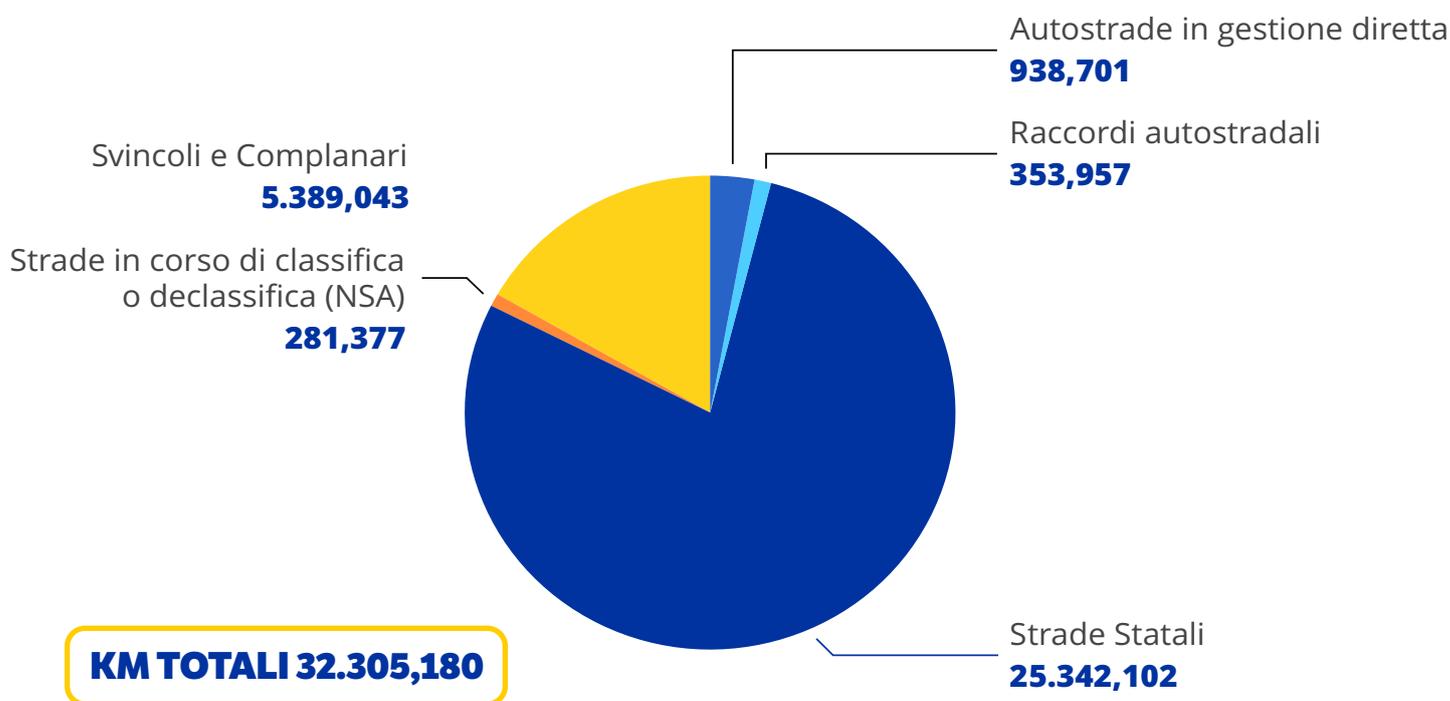
LA NOSTRA RETE VIARIA



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; ma gestisce anche alcune strade delle Regioni a statuto speciale Sicilia e Sardegna, che non fanno parte della rete nazionale indicata da questo decreto. Inoltre, a seguito di convenzioni sottoscritte con gli Enti locali, ha in gestione in regime di "service" alcune arterie regionali e provinciali.



Dati aggiornati al: 31/12/2024

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 SOCIALE

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 2024 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 riammagliamenti rispetto alla revisione effettuata con i DPCM 2018 e 2019.

Attualmente le proposte di modifica della rete riguardano le seguenti 9 Regioni:

- per **Liguria, Lombardia e Veneto** è già stata trasmessa la proposta di revisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'emanazione del Decreto per riclassificare di interesse nazionale un totale di circa 65 km di strade;

- per **Abruzzo, Marche, Molise e Umbria** la proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale è stata sottoposta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha espresso il parere di competenza per la riclassificazione a statali di circa 240 km complessivi di strade;
- per la **Calabria** il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha richiesto un supplemento di istruttoria in merito alla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale, salvo per la declassificazione di alcuni tratti sottesi da variante (circa 25 km complessivi di strade), per i quali ha espresso parere favorevole;
- la proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale avanzata dalla Regione **Piemonte** è in fase di istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IMPATTO CENTRALIZZAZIONE: LA PRIMA TRANCHE DI RIENTRO STRADE 2018

**3.513 km di rete, 1.619 ponti e viadotti
e 123 gallerie**

SS 162 DIR



IMPATTO CENTRALIZZAZIONE: LA SECONDA TRANCHE DI RIENTRO STRADE 2021

2.986 km di rete, 1.300 ponti

SS 211



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. 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. 828** 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.



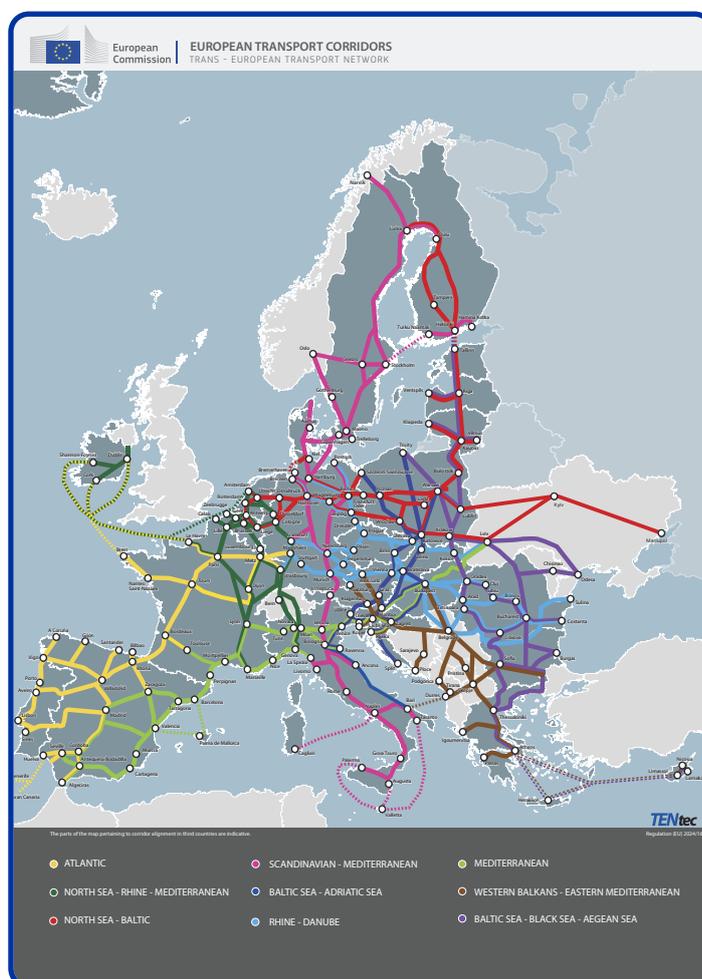
Consulta elenco **sovrappassi e sottopassi** allegato al D.M. MIMS n.485/2021

LA RETE STRADALE TEN-T E IL CONTRIBUTO DI ANAS

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 è stata istituita con Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996 che ne ha fissato i parametri generali ed è oggi disciplinata dal Regolamento (UE) 2024/1679. L'obiettivo generale dello sviluppo della Rete TEN-T (art.4 par. 2) è quello di creare un'unica rete di trasporto multimodale di alta qualità a livello UE.

La Rete TEN-T comprende molteplici infrastrutture di trasporto, incluse le infrastrutture per la diffusione di carburanti alternativi, i sistemi ICT per i trasporti e le misure volte a promuovere la gestione e l'uso efficienti di tali infrastrutture e a consentire la creazione e il funzionamento di servizi di trasporto sostenibili ed efficienti.

L'estesa della rete TEN-T di competenza Anas è pari a **4.634,201 km**. Di questi, 3.845,13 km appartengono alla rete Comprehensive, mentre 789,07 km sono riferiti alla rete Core. Detta estensione non tiene in conto degli ulteriori 16,385 km (rete Comprehensive), relativi ad alcuni centri abitati superiori a 10.000 abitanti.



Consulta le mappe della **Rete TEN-T!**

UPGRADING DELLA RETE TEN-T

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

In particolare, **partecipa al Programma Europeo CEF - Connecting Europe Facility, meccanismo per collegare l'Europa e strumento finanziario dell'Unione Europea diretto a migliorare le reti europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.**

Di concerto con la Holding FS e la Capopolo RFI, Anas ha partecipato attivamente, insieme al MIT, al processo di revisione del nuovo **"Regolamento sugli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti" 2024/1679**, che è stato adottato il 13 giugno 2024 e ha abrogato il precedente Regolamento (UE) 1315/2013.

L'accordo intensifica notevolmente gli sforzi per costruire una Rete TEN-T sostenibile e resiliente, con **forti incentivi all'incremento dell'uso di forme di trasporto più sostenibili e alla multimodalità**, ossia la pratica di combinare più modi di trasporto per un unico viaggio, all'interno del sistema europeo dei trasporti.

Viene confermata, inoltre, la **necessità di una certa flessibilità nell'affrontare il problema della sicurezza stradale in modo coerente con le condizioni locali nei diversi Stati, piuttosto che applicare una serie di standard stradali validi per tutti.**

Si ridefinisce il tracciato dei corridoi di trasporto europei in sostituzione dei corridoi merci ferroviari e dei corridoi della rete centrale, garantendo maggiore coerenza nello sviluppo della rete e contribuendo a creare sinergie tra l'infrastruttura e gli aspetti operativi della rete.

Tra le principali novità del Regolamento c'è il **passaggio da una struttura su due livelli - Rete Centrale e Rete Globale - a una articolazione della rete su tre livelli, che dovrà essere sviluppata e ammodernata in tre fasi:**

- **la rete centrale (Core Network) comprende le connessioni più importanti tra i nodi**, tra cui i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i punti di attraversamento delle frontiere e **deve essere completata entro il 2030;**
- **la rete centrale estesa (Extended Core Network) rappresenta il livello intermedio tra la rete centrale**

e quella globale, e mira a colmare le lacune nei collegamenti strategici. La rete centrale estesa è costituita dalle tratte prioritarie della rete globale che fanno parte dei corridoi di trasporto europei ed è stata **introdotta per anticipare il completamento di progetti su larga scala, principalmente transfrontalieri,**

come i collegamenti ferroviari mancanti **entro il 2040;**

- **la rete globale (Comprehensive Network) garantisce la copertura dell'intero territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni.** Questa rete è costituita da tutte quelle infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, volte a realizzare gli obiettivi di coesione territoriale e integra e interconnette la rete Core. Essa **dovrà essere completata e resa pienamente interoperabile entro il 2050.**

Per far sì che la pianificazione delle infrastrutture risponda alle reali esigenze operative, tramite l'integrazione di ferrovie, strade e vie navigabili, **il nuovo regolamento allinea i corridoi della rete centrale con i corridoi ferroviari per il trasporto merci a formare nove "corridoi di trasporto europei".**

Inoltre, in risposta all'impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e per garantire una migliore connettività con i principali Paesi vicini, **il nuovo regolamento prolunga quattro dei corridoi TEN-T verso l'Ucraina e la Moldavia, declassando al contempo i collegamenti transfrontalieri con la Russia e la Bielorussia.**



Gli Interventi finanziati dal **Programma europeo CEF**



Secondo l'Art. 11 del nuovo Regolamento i Corridoi sono:

1. Atlantico;
2. Mare del Nord - Reno - Mediterraneo;
3. Mare del Nord - Baltico;
4. Scandinavo - Mediterraneo;
5. Mar Baltico - Mar Adriatico;
6. Reno-Danubio;
7. Mediterraneo;
8. Balcani occidentali Mediterraneo orientale;
9. Mar Baltico - Mar Nero - Mar Egeo.

Vengono fissati, infine, altri **obiettivi obbligatori** tra i quali, **entro il 2040, lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette sulla rete centrale e sulla rete stradale centrale estesa della TEN-T, in media ogni**

150 km, fondamentali per garantire sicurezza e condizioni di lavoro adeguate ai conducenti di autocarri professionisti.

Per garantire il completamento tempestivo della rete, il Regolamento prevede anche una migliore governance, unitamente a un maggiore allineamento tra i piani nazionali di trasporto e d'investimento con gli obiettivi TEN-T, al fine di garantire la coerenza nella definizione delle priorità per le infrastrutture e gli investimenti.

Gli Stati membri definiranno la programmazione dei progetti d'interesse comune in coerenza con i requisiti tecnici e i livelli di priorità utili all'implementazione di un'infrastruttura unificata, performante e pienamente interoperabile, così da 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, manutenzione ordinaria e straordinaria di strade e autostrade;



Adeguamento e progressivo miglioramento della rete stradale e della relativa segnaletica;



Costruzione di nuove strade e autostrade;



Attuazione delle normative relative alla tutela del patrimonio stradale;



Adozione dei provvedimenti necessari per la sicurezza del traffico 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



TUTELA DELLA RISERVATEZZA



EFFICIENZA ED EFFICACIA



CORTESIA



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 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, informazioni

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 aggiudicatrici 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



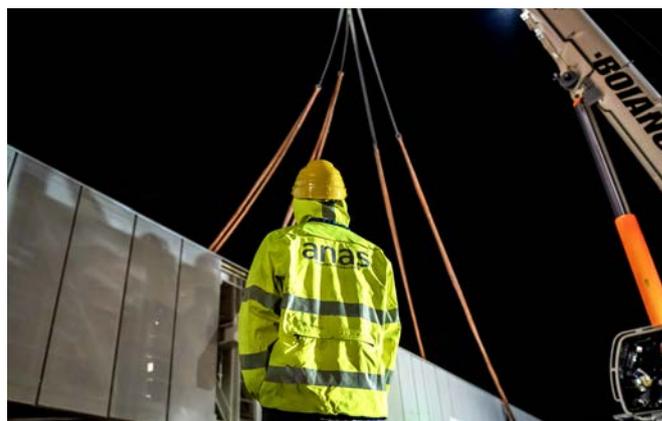
Archivio dei **protocolli di legalità**
e dei **protocolli operativi**

LA SICUREZZA E LA TUTELA DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

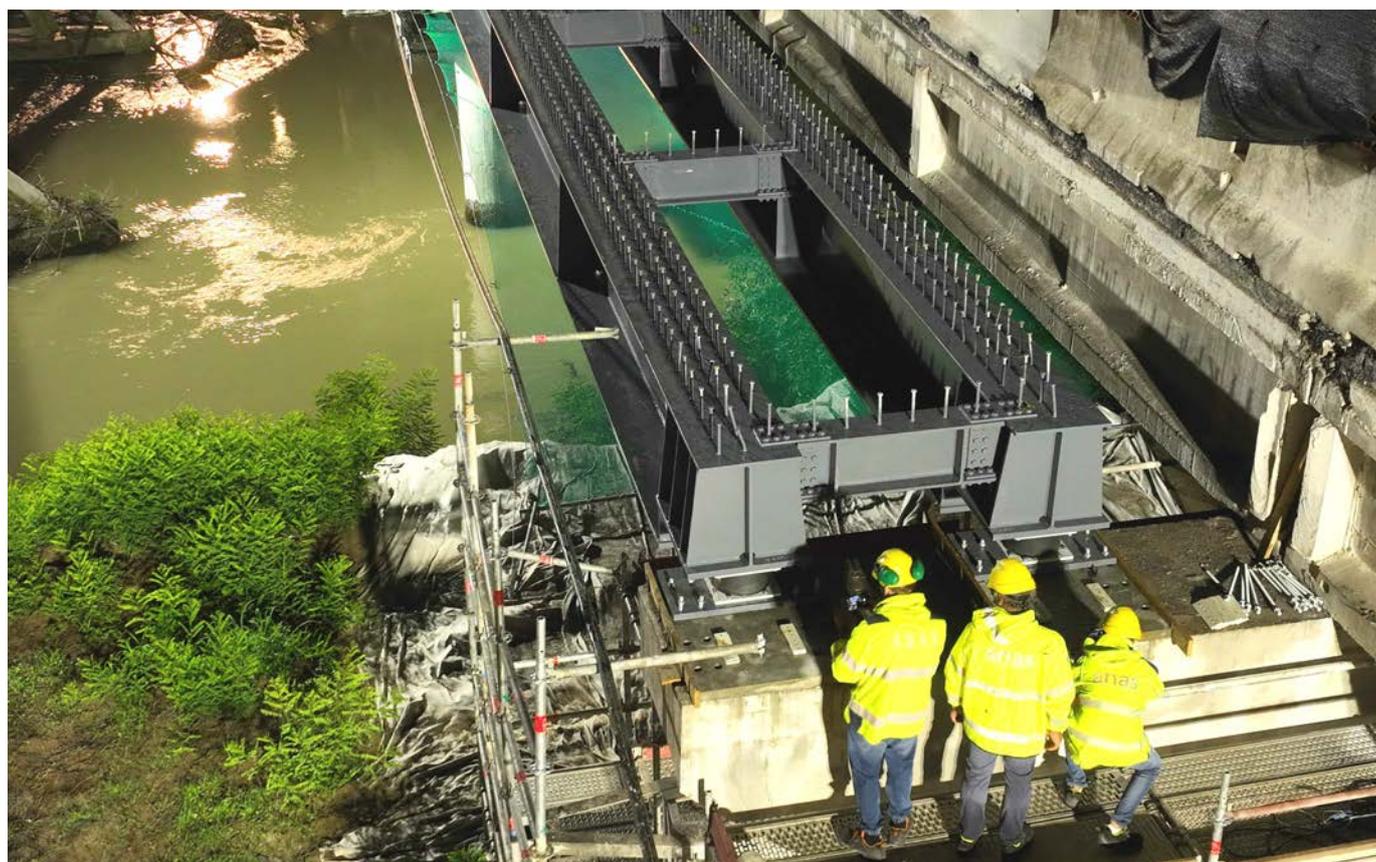
Tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori è un obiettivo fondamentale per Anas, un valore indiscutibile e non negoziabile.

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



Superficie totale mq
90.000



14 Padiglioni
sup. coperta mq 10.000



21 Automezzi
in dotazione



70 persone

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



Il portale OsservaCantieri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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.**

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.

I 15 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.

COMMISSARIO	OPERA	ACCEDI AL CANTIERE	
AD Anas	SS 36 del Lago di Como e dello Spluga" dal km 27+800 al km 44+300, tratta Giussano-Civate		
Francesco Caporaso	SS 182 Trasversale delle Serre		
	SS 106 Jonica		
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 Etna - 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 Tangenziale di Mondovì		
Antonio Marasco	SS17 - Appennino Abruzzese e Appulo - Sannitico - Lavori Bivio di Pesche/SSV Isernia - Castel di Sangro		

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 dal km 0+000 al km 7+750		
Eutimio Mucilli	SS42 - Ammodernamento della Variante Est di Edolo Lotto II		
	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		
Lamberto Nicola Nibbi	E78 Grosseto - Fano		

COMMISSARIO	OPERA	ACCEDI AL CANTIERE
Nicola Prisco	SS20 - Colle di Tenda	 
	SS 38 dello Stelvio - Variante di Tirano	 
Fulvio Maria Soccodato	SS 4 Salaria	 
Paolo Testaguzza	SS16 - Connessione con il Porto di Ancona	 



Guarda il Portale
OsservaCantieri!

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 DM 3484 del 01/06/2001 riporta all' Art. 2 che, ai fini della formazione e conservazione del Catasto delle Strade, gli Enti proprietari devono dotarsi di strutture specifiche trasmettendo periodicamente il Sistema Informativo Territoriale (SIT) al Ministero competente.

Per le finalità di cui sopra, **Anas**:

- **ha eseguito, nel biennio 2005/2006, una campagna di rilievi ad Alto e Basso Rendimento e contestualmente ha progettato e sviluppato il Sistema Informativo Territoriale Catasto Strade (SIT), entrato in esercizio nel 2008;**
- **condivide, con il MIT, le informazioni archiviate nel SIT Catasto Strade attraverso il sito MRCS-MIT**
- **rendiconta le attività di Catasto Strade nel contratto di programma Anas-MIT.**

La legge 16 novembre 2018 n. 130, di conversione, con modificazioni, del decreto n. 109 del 28 settembre 2018, ha istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'**Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche denominato AINOP.**

A seguito del Decreto n. 430 del 08.10.2019, Anas trasmette, attraverso un processo di popolamento, le informazioni del proprio SIT Catasto Strade alla banca dati AINOP.

Il SIT Catasto Strade Anas 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.

Le attuali banche dati, che archiviano le informazioni alfanumeriche di Catasto Strade, sono:

- **GeoAnasAria**, database di riferimento per le informazioni del DM 1-6-2001;
- **Soawe**, database per la gestione delle opere d'arte (gallerie, sovrappassi, sottopassi, tombini, muri di sostegno, reti e barriere paramassi, barriere acustiche);
- **IAM - Intelligent Asset Management**, database per la gestione delle opere Ponti e Viadotti (operativo da maggio 2024).

In particolare, con IAM Anas assicura una gestione degli Asset *end to end* in un'ottica "*Design to Maintenance*". La soluzione prevede l'univocità e centralità delle anagrafiche degli asset ed una piena integrazione dei servizi e dei processi che vi ruotano intorno. Le banche dati aziendali di Catasto Strade GeoAnasAria e Soawe saranno, nel tempo, dismesse e le informazioni archiviate trasferite in IAM.

Il **Grafo stradale 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, di destra e di sinistra. Le intersezioni sono distinte in due categorie: sono intersezioni principali le rotatorie, quelle a livelli sfalsati e quelle che coinvolgono due o più strade Anas, e sono rappresentate tramite l'asse di tutti i rami che la costituiscono, mentre sono considerate secondarie le altre e sono rappresentate con un punto.

Tutte le informazioni alfanumeriche archiviate nelle banche dati del SIT possono essere rappresentate geograficamente sia in base alla loro posizione su strada (strada e progressiva/e stradale/i) che per le loro coordinate.

Il Grafo Anas è uno strumento di misura, individuazione, localizzazione e rappresentazione geo-carto-

grafica 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.

Il controllo di qualità dei processi e dei dati, della conformità degli standard qualitativi e di quelli previsti dalla legge, sono garantiti da procedure, istruzioni e strumenti informatici.

A supporto delle attività, le informazioni pubblicate sono state integrate con quelle di altre banche dati, sia aziendali che esterne, grazie ad operazioni infor-

matiche di interazione tra database. Ad ogni Asset, quindi, attraverso elaborazioni ed analisi alfanumeriche e spaziali, sono state aggiunte ulteriori informazioni utili alle attività aziendali.

Mediante l'applicativo MRCS (Motore Ricerca Catasto Strade), disponibile nel portale interno aziendale, tutto il personale Anas può visualizzare geograficamente e scaricare, in vari formati, le informazioni archiviate nel SIT Catasto Strade.

Tabella di riepilogo consistenza al 31/12/2024

TIPO OGGETTO	OGGETTO (nr)
Elementi Stradali	85.230
Giunzioni	70.716
Grafo di rete calibrato	44.757
GeoAnasAria	2.265,234
Soawe	105.082
IAM	16.005



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 è informato real time sulle condizioni del traffico, su incidenti, cantieri stradali, segnalazione di percorsi alternativi, condizioni meteo.



Per ottenere questi risultati le tratte "Anas Smart Road" si avvalgono di un'infrastruttura tecnologica all'avanguardia. Lungo le strade sono infatti **installate Postazioni Polifunzionali** che, grazie alle tecnologie di connettività **riescono a comunicare con i veicoli e a collegarsi con le Control Room locali e centrali in real-time, così da garantire un monitoraggio costante degli eventi di viabilità lungo le Smart Road.**

Le soluzioni tecnologiche d'avanguardia sono rese possibili anche grazie alla collaborazione con leader di mercato e altri stakeholder strategici. Questa sinergia non solo favorisce lo sviluppo di infrastrutture intelligenti, ma apre anche nuove prospettive per la connettività dei veicoli, rendendoli parte integrante di un ecosistema digitale interconnesso e sempre più autonomo.

Le collaborazioni stabilite nel 2024 hanno riguardato:

- **Car Maker - partnership** per la cooperazione finalizzata alla sperimentazione della comunicazione tra veicolo e infrastruttura nell'erogazione dei servizi C-ITS – Cooperative Intelligent Transport Systems. La sperimentazione ha come oggetto l'interoperabilità, il mutuo riconoscimento dello standard di comunicazione, il rispetto dei requisiti di sicurezza e l'iscrizione nelle reciproche *trust-list*;
- **Open Fiber - collaborazione** che ha consentito la sottoscrizione di due accordi per l'utilizzo dell'infrastruttura fisica della Smart Road Anas lungo la SS51,

al fine di creare una rete in fibra ottica a banda ultra-larga a servizio degli utenti presenti lungo la SS51 di Alemagna;

- **Autostrade per l'Italia, protocollo d'intesa** - sono stati avviati tavoli tecnici per la sperimentazione dell'interoperabilità tra le Smart Road in gestione tra i due diversi operatori per verificare la continuità nell'erogazione dei servizi C-ITS nell'innesto tra la tratta Smart Road SS51 di Alemagna e la tratta Smart Road A27;
- **Roma Servizi Mobilità, protocollo d'intesa** - sono stati avviati tavoli tecnici per la sperimentazione dell'interoperabilità urbana per lo scambio di informazioni di interesse su traffico di zona e per l'erogazione di servizi C-ITS;
- **Gruppo Tecnico DATEX Italia** - Anas partecipa al tavolo tecnico di confronto nazionale per l'identificazione di uno standard comune a tutti i gestori stradali per lo scambio dei dati relativi agli eventi di traffico;
- **CEF C-Roads Extended e CEF Scale** - si è consolidata la partecipazione ai consorzi europei dedicati alle comunicazioni V2X e ai servizi C-ITS. La presenza in **CEF C-Roads Extended** consente di contribuire attivamente alla definizione di standard tecnologici comuni a livello comunitario per i differenti attori della mobilità. La presenza in **CEF Scale** supporta la diffusione dei servizi C-ITS e la loro armonizzazione a livello europeo.



Nel corso del 2024, 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**
con l'ultimazione della Smart Road di 65 km nella tratta da Fisciano (al km 0+000) allo svincolo di Petina (al km 68+900), **si è conclusa la realizzazione di circa 237 km di Smart Road lungo l'A2**. Tali interventi sono stati in buona parte finanziati **con fondo PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020**;
- **Tratta A91 – Autostrada Roma-Fiumicino**
per questa tratta strategica per il collegamento intermodale della Capitale all'Aeroporto Leonardo da Vinci, si sta provvedendo a completare le attività di centralizzazione, test e collaudo delle tecnologie Smart Road installate lungo i 18 km di rete autostradale;
- **Tratta A90 – Grande Raccordo Anulare**
sono proseguite le realizzazioni Smart Road dell'A90 per ulteriori 26 km nelle sotto-tratte che vanno dal km 25+500 fino al km 37+500 e dal km 46+500 al km 60+700. Sono in corso di completamento anche le opere per la realizzazione delle **due Green Island**, una ubicata allo svincolo di innesto con l'A91 al km 62+500 e l'altra presso l'Area di Parcheggio Anas di Nomentana al km 25+500;
- **Tratta A19 – Autostrada Palermo-Catania**
proseguono le realizzazioni Smart Road dell'A19 per circa 35 km nella sotto-tratta di Palermo (dal km 0+000 alla chilometrica 5+300 sulla Complangere, e dal km 0+000 alla chilometrica 30+540 sulla Direttrice Principale) e per circa 47 km nella sotto-tratta di Catania (dal km 140+765 al km 187+970). Sono in corso di completamento anche le opere per la realizzazione della Green Island prevista ad Altavilla Milicia al km 11+400.
- **Tratta E45/E55 – Itinerario Orte-Mestre**
sono proseguite le realizzazioni Smart Road lungo circa 89 km della SS3Bis Tiberina (dal km 92+305 al km 181+230) che attraversa le regioni di Umbria, Toscana ed Emilia-Romagna, ed è stata ultimata la **Green Island** di Città di Castello in prossimità dello svincolo di Cerbara al km 128+200.
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.
- **Tratta RA06 – Raccordo Autostradale Bettolle-Perugia**
sono state completate le installazioni delle tecnologie Smart Road lungo i 28 km di rete stradale e sono state avviate le attività di ottimizzazione dei processi di gestione degli eventi che impattano sulla viabilità per incrementare i livelli di sicurezza della tratta.

Nel 2024, con il Programma "Anas Smart Road" Anas ha realizzato 168 km di strada completamente digitalizzata e connessa grazie all'utilizzo di tecnologie altamente innovative ed avanzate, portando il totale complessivamente realizzato a 483 km.

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

Nell'ambito del Programma degli interventi essenziali ed indifferibili previsti per la città di Roma in preparazione del Giubileo 2025 (Dpcm del 15 dicembre 2022), Anas è stata designata come soggetto attuatore di importanti lavori per garantire una migliore viabilità e l'accesso alle zone con elevato afflusso di pellegrini.

- **Oltre 411 milioni di euro spesi**
- **Circa 300 unità tra tecnici e operai altamente specializzati**

Gli interventi hanno riguardato:

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

SOTTOVIA PIAZZA PIA

L'intervento di realizzazione del prolungamento del sottopasso in Lungotevere in Sassia, finanziato con **85,3 milioni di euro**, ha consentito una **fluidificazione del traffico veicolare** e una **pedonalizzazione dell'area sovrastante, garantendo il passaggio da Castel Sant'Angelo a via della Conciliazione fino alla Basilica di San Pietro**. La realizzazione dei lavori, di alto valore ingegneristico, ha permesso di raggiungere la chiusura dei cantieri in tempi straordinariamente rapidi rispetto alla complessità delle operazioni compiute. Durante la costruzione del sottopasso esistente è stato garantito il mantenimento del sistema fognario, essendo l'area attraversata da due importanti collettori fognari.

Il progetto è stato completato dalla **pavimentazione dell'intera area**, dalla **proposta di un nuovo impianto di pubblica illuminazione**, dalla **riqualificazione del sistema del verde**, dalla **realizzazione di due grandi fontane al centro della nuova Piazza Pia** e dal **potenziamento dei sistemi di accessibilità per le persone con ridotta mobilità**.

I lavori hanno portato al **rinvenimento di reperti archeologici significativi**, tra cui resti di un giardino romano, databili tra l'età di Augusto e Nerone. Un



tubo in piombo trovato nel sito ha confermato la presenza degli Horti di Agrippina maggiore, utilizzati anche da Caligola. Il ritrovamento di reperti, come Lastre Campana e altre strutture, ha suggerito una connessione con la residenza imperiale. **Nonostante le scoperte archeologiche, i lavori sono proseguiti con successo, completando il sottopasso prima dell'apertura della Porta Santa, e rispettando il cronoprogramma.**

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE DI PENETRAZIONE



Per la **manutenzione straordinaria della viabilità principale di penetrazione**, gli interventi del valore complessivo di **237,3 milioni di euro**, hanno interessato **circa 525,5 km di strade** del Comune di Roma e Città Metropolitana di Roma. Sono stati svolti in orario notturno per non incidere sui flussi di traffico e hanno riguardato il **rifacimento della pavimentazione del piano viabile**, con l'obiettivo di aumentarne la durabilità nel tempo, il **ripristino delle opere idrauliche per la raccolta delle acque di piattaforma e le opere in verde**, con l'obiettivo di aumentare gli standard di qualità del servizio offerto e la sicurezza per l'utente. Dove necessario, per limitare ulteriormente i disagi ai cittadini, sono state adottate soluzioni come il restringimento di carreggiata o il senso unico alternato per garantire la continuità della circolazione.

RIQUALIFICAZIONE URBANA DI PIAZZA DEI CINQUECENTO, PIAZZA DELLA REPUBBLICA E DELLE AREE ADIACENTI



Il progetto di riqualificazione di **Piazza dei Cinquecento**, **Piazza della Repubblica** e dei **Giardini Doganali**, finanziato per **35,41 milioni di euro**, ha interessato una superficie di 8 ettari con l'obiettivo di **migliorarne le pavimentazioni, la circolazione e le funzionalità urbanistiche del nodo della Stazione ferroviaria Termini**. L'intervento in **Piazza della Repubblica**, finanziato per **5,8 milioni di euro**, è nato invece con

l'obiettivo di **diminuire l'impatto del traffico veicolare, migliorare la pedonalizzazione dell'area e ridisegnare un nuovo schema di circolazione**. Infine, l'intervento di riqualificazione dei Giardini Doganali, tra piazza dei Cinquecento e piazza della Repubblica, finanziato per 10,5 milioni di euro, ha comportato la **rimozione dei chioschi, la riorganizzazione del verde e l'inserimento della pista ciclabile**.



Guarda la nuova
Piazza dei Cinquecento

VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO AUTOSTRADA A1 COMPENDIO TOR VERGATA

L'opera della Viabilità di collegamento Autostrada A1 compendio Tor Vergata, la cui consegna è prevista per il mese di aprile di quest'anno, si riferisce al **completamento del tratto di viabilità di collegamento Autostrada A1 compendio Tor Vergata attraverso la realizzazione del cavalcavia di Passolombardo**, che sostituirà due calvacvia esistenti e sarà dotato anche di una pista ciclopedonale. L'investimento per questo intervento è di **28,4 milioni di euro**.

RIQUALIFICAZIONE ILLUMINAZIONE SVINCOLI G.R.A.

L'intervento di riqualificazione illuminazione svincoli GRA, dall'importo di **6 milioni di euro**, ha previsto la **riqualificazione degli impianti di illuminazione situati presso gli svincoli stradali dell'Autostrada A 90 "Grande Raccordo Anulare"**.

PONTE DELL'INDUSTRIA

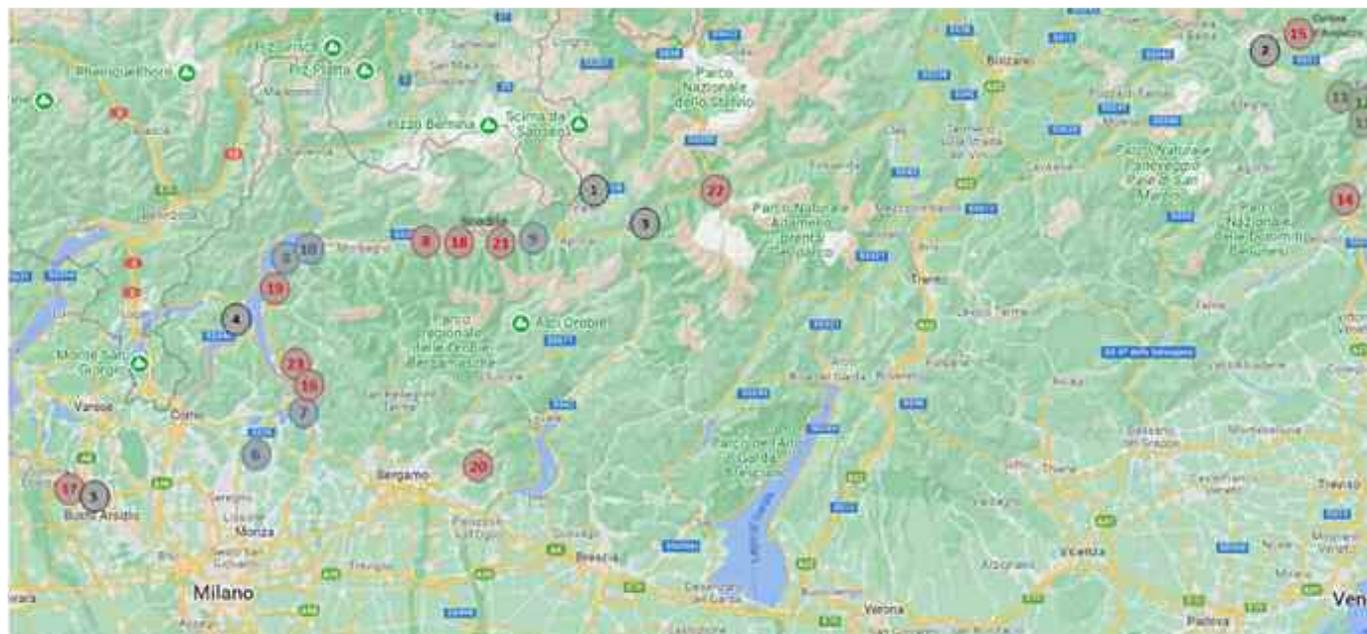
I **lavori del Ponte dell'Industria**, che collega i quartieri Ostiense e Portuense, sono iniziati il 24 luglio 2023 e sono stati **necessari dopo l'incendio di ottobre 2021 che ha provocato danni ingenti e l'interdizione immediata del ponte**.

I lavori sono **terminati a marzo 2025** e sono stati completamente messi a norma anche antisismica, sono accessibili a veicoli, autobus, pedoni e ciclisti e sono dotati di due passerelle ciclopedonali poste ai lati del ponte. La realizzazione di travi portanti, esternamente alle travi esistenti, è una **soluzione che ha permesso di elevare la portanza del ponte consentendo il passaggio dei mezzi pubblici**. L'intervento, finanziato per 18 milioni di euro, ha permesso di scongiurare la chiusura definitiva all'utenza e di restituire alla città di Roma un'opera fondamentale sia in termini di collegamento che in termini di valore storico.



ANAS PER LE OLIMPIADI E LE PARALIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026

INQUADRAMENTO INTERVENTI SU STRADE ANAS



- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. SS38 - Variante di Tirano 2. Strada urbana - Strada urbana loc. Gilardon 3. SS39/SS42 - Variante Edolo 4. SS340 - Variante Tremezzina 5. SS341 - Bretella Gallarate 6. SS36 - Messa in sicurezza tratta Giussano-Civate 7. SS36 - Adeguamento a tre corsie del Ponte Manzoni-Lecco 8. SS36 - Consolidamento galleria "Monte Pizzo"
 9. SS38 - Allargamento tratti saltuari dal km 18+200 al km 68+300 10. SS36 - Potenziamento svincolo in località Piona
 11. SS51 - Miglioramento della viabilità di attraversamento di Tai di Cadore 12. SS51 - Miglioramento della viabilità di attraversamento di Valle di Cadore | <ol style="list-style-type: none"> 13. SS51 - Miglioramento della viabilità di attraversamento di San Vito di Cadore 14. SS51 - Variante di Longarone 15. SS51 - Variante di Cortina 16. SS36 - Completamento percorso ciclabile "Abbadia Lariana" 17. SS336 - Riqualificazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano 18. SS38 - Nodo di Castione Andevenno 19. SS36 - Potenziamento svincolo in località Dervio 20. SS42 - Variante "del Tonale e della Mendola" nei comuni di Trescore Balneario ed Entratico. Lotto 1 Comune di Trescore Balneario e Lotto 2 Comune di Entratico 21. SS38 - Tangenziale Sud di Sondrio 22. SS42 - Realizzazione di una galleria artificiale in località Cida di Ponte di Legno al km 137+500 ed una galleria artificiale e viabilità accessoria in località Case Sparse presso il Passo del Tonale al Km 147+000 in corrispondenza degli impianti sciistici 23. SS639 - Variante alla SS639 nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte - Lotto "San Gerolamo" |
|--|---|

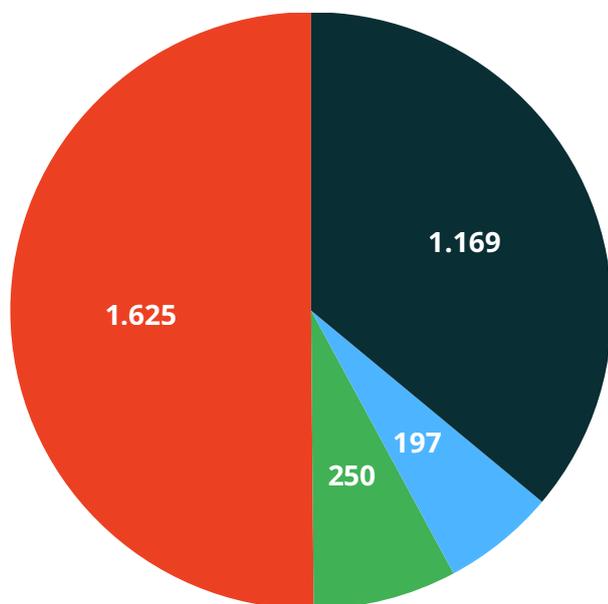
- Interventi assegnati ad Anas con Decreto Ministeriale n.564 del 07/12/2020
- Interventi assegnati ad Anas con Decreto Legge 10 del 06/02/2024 convertito con Legge 42/2024
- Interventi assegnati ad Anas per l'evento ex "Mondiali 2021"
- Interventi assegnati a SIMICO con DPCM 26 settembre 2022

Milano Cortina 2026, terza edizione delle Olimpiadi invernali in Italia dopo Cortina 1956 e Torino 2006, sarà la **prima Olimpiade e Paralimpiade invernale diffusa su un'area di oltre 22.000 km**. Le Olimpiadi invernali si svolgeranno dal 6 al 22 febbraio 2026, mentre l'appuntamento con le Paralimpiadi invernali è previsto dal 6 al 15 marzo 2026.

L'accessibilità ai luoghi di un evento come le Olimpiadi è un elemento imprescindibile per garantirne la sostenibilità. Anas, con Decreto Ministeriale n. 564 del 7/12/2020 tab. 1 e tab. 4 e con Decreto Legge 10 del 06/02/2024 convertito con Legge 42/2024, è stata individuata quale **sogetto attuatore di 10 interventi** per completare, in tempi certi, la manutenzione programmata e migliorare le condizioni di sicurezza delle opere infrastrutturali stradali necessarie allo svolgimento delle Olimpiadi e Paralimpiadi Invernali Milano Cortina 2026.

Inoltre, sulla base di una convenzione stipulata per tutte le fasi dalla progettazione fino all'appalto, Anas fornisce supporto alla Società Infrastrutture Milano Cortina 2026 (SIMICO) che realizza le opere sportive e infrastrutturali e, in particolare, come previsto nei decreti Olimpiadi, è soggetto attuatore di 10 interventi su strade Anas, 5 delle quali sono commissariate con Commissario straordinario l'Amministratore delegato della società SIMICO. Tale convenzione prevede anche la possibilità che Anas prosegua con l'esecuzione dei lavori una volta appaltate le opere da parte di SIMICO quale centrale di committenza.

VALORE COMPLESSIVO INVESTIMENTO DEGLI INTERVENTI SU STRADE ANAS PER I GIOCHI OLIMPICI MILANO CORTINA 2026 (MILIONI DI EURO)



3.241 Mln €
Investimento complessivo degli interventi

- Interventi assegnati ad Anas con Decreto Ministeriale n.564 del 07/12/2020: 1.169 Mln €
- Interventi assegnati ad Anas con Decreto Legge 10 del 06/02/2024 convertito con Legge 42/2024: 197 Mln €
- Interventi assegnati ad Anas per l'evento ex "Mondiali 2021": 250 Mln €
- Interventi assegnati a SIMICO con DPCM 26 settembre 2022: 1.625 Mln €



Open Milano Cortina 2026:
stato avanzamento opere

2. LA NOSTRA OPERATIVITÀ



LA PRESENZA CAPILLARE SUL TERRITORIO



Garantire la viabilità e la sicurezza della rete è un'attività che richiede un impegno costante di mezzi e uomini: nell'anno **2024** sono state **impiegate per le attività di esercizio, sorveglianza, primo intervento e manutenzione ricorrente interna, circa n. 1.660 donne e uomini** - tra Capi Cantoniere, Cantonieri ed Operatori Specializzati, a cui si aggiungono circa n. **730 risorse tra tecnici e operatori di sala operativa** - oltre a circa n. **3.000 mezzi**.

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.



Per la **gestione delle attività invernali**, è utilizzata una flotta aziendale composta da n. **651 mezzi** (63 turbine fresa-neve, 69 trattori, n.78 Macchine Operatrici e n.441 Autocarri.) ed è impiegata una forza pari a **circa 1.660 risorse**. Tale forza è stata incrementata di ulteriori 423 risorse per la stagione invernale 2023/2024 e di 311 risorse per la stagione invernale 2024/2025.

MANUTENZIONE: DALL'EMERGENZA ALLA PROGRAMMAZIONE

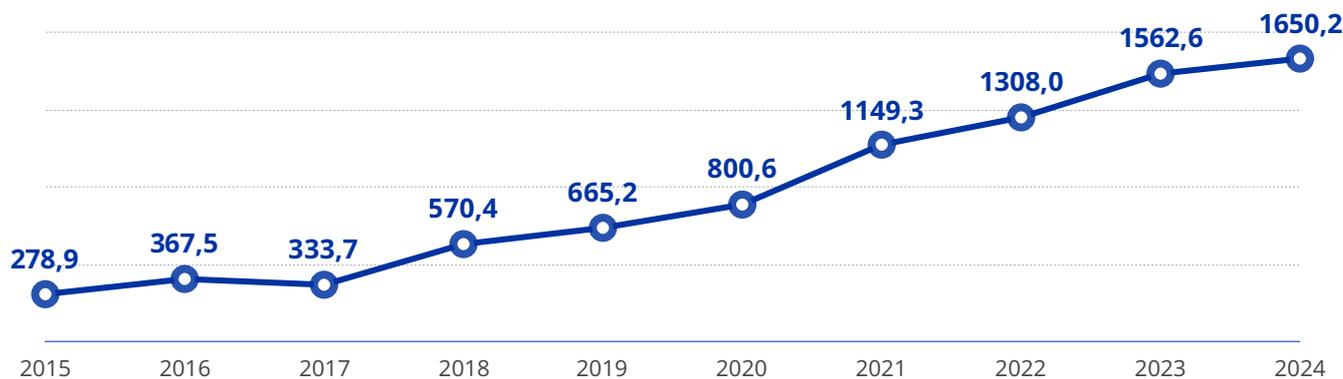
Anas ha da tempo superato l'approccio emergenziale, in favore di un'attenta programmazione degli interventi di manutenzione. Questo grazie all'introduzione a partire dal 2016 di un Contratto di Programma con orizzonte quinquennale e ampie risorse dedicate, che ha permesso la programmazione delle attività 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 2015 - 2024

In 10 anni la produzione annuale ha subito un incremento rilevante passando dai 279 milioni di euro del 2015 agli attuali 1.650 milioni del 2024.

ANDAMENTO PRODUZIONE 2015 - 2024



Crescita produzione annuale +490% 2015-2024

L'impennata della crescita si registra a partire dal 2018 grazie ai rilevanti finanziamenti del Contratto di Programma 2016-2020, e all'introduzione e messa a regime degli Accordi Quadro, che consentono di eseguire lavori di manutenzione con rapidità, secondo le priorità, con significativi risparmi di tempo.

LUGLIO 2024
RECORD DI PRODUZIONE
DELLA MANUTENZIONE
PROGRAMMATA OLTRE
181 MILIONI
DI EURO

FOCUS 2016 - 2024

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 - 2024.

- **Opere d'arte maggiori** (ponti, viadotti e gallerie):
2016 → 100 mila euro;
2024 → 702,5 milioni euro.
Totale produzione nei 9 anni: 2,5 miliardi di euro.
- **Piano viabile:**
2016 → 173 milioni euro;
2024 → 382,9 milioni euro.
Totale produzione nei 9 anni: 3,2 miliardi di euro.
- **Opere complementari** (rotatorie, difesa versati, muri contenimento):
2016 → 42 milioni euro;
2024 → 264,4 milioni euro.
Totale produzione nei 9 anni: 1,2 miliardi di euro.
- **Barriere di sicurezza:**
2016 → 19 milioni euro;
2024 → 166,5 milioni euro.
Totale produzione negli 8 anni: 564 milioni di euro.
- **Impianti:**
2016 → 32,8 milioni euro;
2023 → 134 milioni euro.
Totale produzione nei 9 anni: 752 milioni di euro.



MONITORAGGIO E ISPEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE



Anas ha il compito 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 16.005 opere tra ponti e viadotti e 2.875 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 a 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 **404 unità**.

Il processo della sorveglianza periodica è stato oggetto, ormai da tempo, 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 aveva fissato 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.

Anas ha provveduto alla classificazione delle opere entro la scadenza fissata, pervenendo alla definizione della CdA per tutte le opere in gestione; tale attività viene ripetuta con cadenza annuale.

Il processo di sorveglianza ha raggiunto pertanto la sua attività a regime, in ottemperanza alle LGP e secondo le frequenze ispettive condivise con ANSFISA.

Anno 2024

18.702 ispezioni ordinarie principali di tipo strutturale eseguite

15.851 su ponti e viadotti, 2.851 su sovrappassi

una copertura del 100% dell'intero patrimonio gestito

al netto di opere con lavori di manutenzione in corso che vengono temporaneamente sospese dal processo ispettivo fino al termine dei lavori.



Oltre alle ispezioni visive di tipo "strutturale/fondazionale e sismico", estese a tutte le opere gestite in termini di almeno una ispezione ordinaria nell'anno, vengono svolte ulteriori ispezioni visive per valutare il "rischio frana" e il "rischio idraulico".

Anno 2024

2.838 ispezioni visive per rischio frana; 5.472 ispezioni visive per rischio idraulico

Queste ultime tipologie di ispezione vengono eseguite con frequenza annuale su un sottoinsieme del totale delle opere gestite, ovvero per le opere che a seguito della classificazione L2 sono risultate con Classe di Attenzione Frane o Idraulica ALTA o MEDIO-ALTA; ulteriori ispezioni vengono svolte nei casi in cui se ne manifestino delle necessità, in considerazione anche della morfologia del sito in cui sono ubicate, del contesto geomorfologico, della presenza o meno di un corso d'acqua attraversato

e degli aggiornamenti delle specifiche mappe di rischio (PAI, IFFI, PGRA).

Inoltre, al fine di aumentare il livello di sorveglianza periodico sulle opere gestite, anche relativamente agli ulteriori aspetti connessi con la fruibilità in sicurezza delle opere, **Anas, mediante il personale sorvegliante su strada, continua ad effettuare ispezioni trimestrali su tutte le opere d'arte in gestione comprese le opere "sovrappasso".**

Anno 2024

72.214 ispezioni ricorrenti eseguite 60.840 su ponti e viadotti, 11.374 su sovrappassi

Al fine di ottemperare ai diversi livelli previsti dalle LL.GG., sono state inoltre avviate le attività di indagine e consegnati servizi di ingegneria volti all'esecuzione delle verifiche accurate di cui al livello 4 delle LGP, pervenendo alla determinazione delle verifiche di sicurezza per 157 opere.

Dal punto di vista dei sistemi informatici di supporto è stato introdotto il nuovo Bridge Management System –

BMS2.0, realizzato conformemente al nuovo modello di sorveglianza e gestione del rischio previsto dalle Linee Guida. Tale applicativo, che sostituisce integralmente i precedenti sistemi BMS Mobile e RAM, 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.

Parallelamente alle attività ispettive condotte **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 sperimentale delle Linee Guida ad un campione di 1.000 ponti/viadotti**, estesa ad ulteriori sperimentazioni al vero per la valutazione degli effetti provocati da un danneggiamento indotto e controllato rilevabili con sistemi di monitoraggio strutturale, nonché alla consulenza per lo sviluppo della versione industrializzata dell'algoritmo di analisi dati provenienti da impianti di monitoraggio e alla inizializzazione delle analisi sui dati acquisiti dagli impianti suddetti.

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'Università 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, il cui sviluppo è stato ultimato nel corso del 2024.

Tutto ciò è stato reso possibile in quanto nel settembre 2022 è stato 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. **L'avanzamento a conclusione del 2024 è di complessivi 304 impianti installati di cui 189 complete di fornitura di alimentazione elettrica e progressivamente avviati all'analisi dati e controllo continuo.**

Relativamente ai servizi di rilievo e modellazione BIM l'avanzamento è di 773 rilievi eseguiti e complessivi 633 modelli BIM realizzati e consegnati. 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**.

OPERE CIVILI

Per quanto concerne gli aspetti manutentivi di natura prettamente civile, è stata 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. 264/06 "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**.

IMPIANTI TECNOLOGICI

Il processo di adeguamento degli impianti tecnologici nelle gallerie Anas appartenenti alla rete transeuropea **TERN-Rete Stradale Transeuropea** agli standard di sicurezza previsti dal D.Lgs. 264 del 2006 è attualmente giunto a 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 di Telecontrollo Impianti e Gallerie**, che **consente l'interfacciamento di tutte le gallerie telecontrollate dall'azienda con un'unica piattaforma centralizzata di Road Management (RMT - Road Management Tool)**, permettendo una visione complessiva dell'operatività sull'intero territorio nazionale.

Tale sistema garantisce, inoltre, una più attenta gestione energetica e manutentiva degli impianti a vantaggio di un miglior servizio e di un maggior livello di sicurezza reso agli utenti.

Nel 2023 si è concluso il censimento di tutti gli aerogeneratori presenti nelle gallerie della nostra rete ed è stato creato il primo database Anas di tale genere.

In particolare, è stata effettuata la ricognizione delle diverse tecnologie installate, dello stato di vetustà, dei riscontri manutentivi. Inoltre, è in via di definizione un piano di revamping pluriennale 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 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.

Ad oggi Anas vanta un catalogo completo di dispositivi di ritenuta aziendali sia in acciaio sia in calcestruzzo, brevettati in Italia e in Europa, **progettate per la sicu-**

rezza 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.

Le 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.

Certificazione dei siti produttivi e Marcatura CE delle barriere di sicurezza Anas

La nuova disposizione operativa di Anas, relativa all'iter per la richiesta ed il rilascio dell'autorizzazione ai fini della Certificazione di Costanza della Prestazione per la Marcatura CE, la configura, in qualità di Stazione Appaltante, "Progettista" delle barriere di sicurezza stradali per la parte di ingegnerizzazione e validazione. Inoltre, tale disposizione qualifica Anas quale "Proprietaria" dei Rapporti di prova, attestanti il superamento dei crash test eseguiti presso i campi prova certificati UNI CEI EN ISO/IEC 17025, ai sensi della UNI EN 1317.

Anas, attraverso Operatori Economici e/o Siti produttivi specializzati presenti sul territorio nazionale e comunitario, ha quindi implementato la produzione dei propri dispositivi aziendali di ritenuta, per l'esecuzione di interventi di risanamento o di nuova installazione da realizzarsi mediante appositi Accordi Quadri e Appalti tradizionali aggiudicati al mercato.

Ad oggi Anas ha certificato n. 30 siti produttivi in Italia e n. 3 in Europa

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**.

Circa 540 chilometri di barriere NDBA installate sulla rete Anas

Principali caratteristiche innovative delle barriere NDBA – National Dynamic Barrier:

- disponibili in diverse configurazioni (NDBA Asphalt, Concrete, Bridge, Profilo Redirettivo in Galleria),
- esiguo spostamento massimo della barriera in caso di urto con mezzo pesante, ovvero la larghezza operativa W2,
- 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.



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

La gamma barriere Anas NDBA a ottobre 2023 si è aggiudicata 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.

Nell'ambito dei lavori **Anas per il Giubileo 2025**, la barriera NDBA è stata scelta quale **soluzione per il miglioramento della sicurezza stradale per la via del Foro Italico**, nota anche come 'via Olimpica'. L'intervento ha interessato il tratto compreso tra lo svincolo con via Salaria e l'inizio del viadotto sul Fiume Tevere, per una lunghezza di 1,6 km.

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** cer-

tificati 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.

Circa 120 chilometri di barriere in acciaio per arginelli ridotti e terreno soft installate sulla rete 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.

I VANTAGGI GAMMA BARRIERE DI TIPO DISCONTINUO

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

BARRIERE IN ACCIAIO SALVAMOTOCICLISTI

Una gamma di **barriere Anas in acciaio, sia per il bordo laterale anche per arginelli ridotti e terreno vegetale superficiale sia per il bordo ponte anche per cordoli stretti**, appositamente studiata da Anas 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.

Circa 1.000 chilometri di barriere in acciaio salvamotociclisti installate sulla rete Anas



La gamma barriera Anas con salva motociclisti integrata in acciaio è stata premiata nel 2017 dall'Associazione Vittime della Strada durante la manifestazione Eicma di Milano, quale soluzione migliore per la sicurezza dei motociclisti.

I VANTAGGI GAMMA BARRIERE DI TIPO DISCONTINUO

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

→ 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 riguardanti l'incidentalità, rilevati dal personale d'esercizio, trasmessi **dalle 18 Sale Operative Territoriali (SOT)** e gestiti dalla Sala Situazioni nazionale, si riferiscono agli eventi che hanno interessato l'intera rete stradale di competenza.

Sono comunicati alle SOT tramite una **"Scheda Rilevazione Incidente"**, disponibile su un'app dedicata in uso sui devices del personale d'esercizio. La sua introduzione ha standardizzato e ottimizzato la raccolta dei dati. Le informazioni alimentano il sistema informatico **RMT-Road Management Tool** e consentono di corrispondere anche a eventuali azioni risarcitorie promosse dai coinvolti nei sinistri, a tutela degli interessi aziendali.

La reportistica - mensile, trimestrale, semestrale e annuale - inviata alle Strutture Territoriali, alle funzioni aziendali interessate della Direzione Generale e al Top management, permette di analizzare, nel dettaglio, l'esatta localizzazione dell'evento, la tipologia e le probabili cause e concause dei sinistri (autonomo, collisione tra veicoli, con feriti o decessi, ecc.) al fine di individuare i tratti dove si riscontra il maggior numero di incidenti e di preventivare, se del caso, i necessari correttivi per elevare lo standard di sicurezza stradale attraverso la **programmazione degli interventi di manutenzione ricorrente e programmata**. Gli incidenti sono, altresì, analizzati per week-end e fasce orarie (00.00-06.00 / 06.00-12.00 / 12.00-18.00 / 18.00-24.00).

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.

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.

Ordinanze web è lo strumento informatico che ha consentito di standardizzare il processo d'istruttoria, emissione e invio delle Ordinanze. La sua introduzione ha permesso di digitalizzare l'intero processo di gestione. 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.)**.

L'obiettivo di Anas resta quello di garantire la continuità del controllo della rete stradale e autostradale in gestione, anche in caso di eventuali situazioni di emergenza che dovessero realmente verificarsi su strada.

Per quanto riguarda la gestione delle emergenze nell'anno 2024, Anas ha partecipato all'esercitazione nazionale denominata "EXE Flegrei 2024", svolta in Campania e organizzata dal Dipartimento della Protezione Civile nei giorni 09-11 ottobre 2024, per testare il Piano Nazionale per il rischio vulcanico nell'area dei Campi Flegrei.



Le principali attività svolte durante la fase esercitativa "Exe Flegrei 2024", in coerenza con il Piano di settore predisposto, sono state le seguenti:

- delocalizzazione della Sala Operativa Territoriale della sede di Napoli – Fuorigrotta (ricadente in "zona rossa") presso la "sala recovery impianti" in località Bikini nel comune di Vico Equense sulla SS 145 "Sorrentina" e relativa verifica e test di funzionamento e controllo di tutti gli impianti;
- riorganizzazione delle attività del personale tecnico/amministrativo presso strutture operative in ambito regionale diverse dalla sede compartimentale ed esclusione dal servizio del personale residente in zona rossa;
- attivazione di un piano di trasferimento di risorse aggiuntive da parte delle Strutture Territoriali ANAS limitrofe;
- emanazione di disposizioni per il ripiegamento dei

cantieri presenti lungo la viabilità regionale;

- monitoraggio dei flussi di traffico lungo le "vie di fuga", presidio dei "cancelli";
- attivazione dei presidi, in sinergia con la Struttura Territoriale che gestisce l'A2 -Autostrada del Mediterraneo e la Struttura Territoriale del Lazio, lungo la viabilità principale in direzione della regione Campania, al fine di inibire al transito la viabilità verso l'area critica e lungo le vie di fuga che devono essere lasciate libere in allontanamento da Napoli;
- coordinamento da parte della Sala Situazioni Nazionale del flusso informativo da e verso tutti i soggetti partecipanti al fine di un continuo aggiornamento e gestione delle informazioni verso l'esterno (canali informativi, radio, etc...);
- partecipazione alla Di.Coma.C. (Direzione Comando e Controllo, principale centro di coordinamento che viene allestito ed attivato dal Dipartimento di Protezione Civile in occasione di un'emergenza nazionale) ed a Viabilità Italia per la gestione delle attività connesse alla mobilità ed ai tavoli tecnici territoriali (CCS, COC, ecc...).

Con il proprio personale della Funzione "Mobilità", Anas ha partecipato a tutte le fasi esercitative preparatorie espletate sia per posti di comando che su scala reale nei mesi di aprile, giugno e settembre 2024, al fine di esaminare gli elementi di pianificazione contenuti nei Piani di settore predisposti e verificare la risposta delle strutture centrali e periferiche dell'azienda.

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**.

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.



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”**, commissionata da Anas e condotta da **CSA Research - Centro Statistica Aziendale**, nata nel 2021 e giunta **alla quarta edizione**

Nel 2024 l'indagine è stata condotta facendo **interviste a un campione di 4mila utenti, oltre 3.500 osservazioni dirette dei comportamenti di guida lungo sei differenti tipologie di strade e il rilevamento automatico di alcuni parametri di guida attraverso sistemi di rilevazione cinematica dei veicoli in transito (velocità, distanza e occupazione delle corsie) lungo 12 strade Anas.**

Le strade interessate dalla rilevazione cinematica sono state: il RA10 Raccordo Autostradale “Torino Caselle” in Piemonte, il Grande Raccordo Anulare di Roma, la strada statale 16 “Adriatica” tra Lecce e Bari, la statale 336 “Dell'Aeroporto della Malpensa” fra Milano e Malpensa in Lombardia, la statale 700 “Della Reggia di Caserta” in Campania, la statale 1 “Aurelia” fra Roma e Grosseto, la statale 14 “Della Venezia Giulia” nel tratto veneto, la statale 75 “Centrale Umbra” in Umbria, la A2 “Autostrada del Me-

diterraneo” nel tratto campano, la A19 “Palermo Catania” e la statale 121 “Catanese” in Sicilia, la statale 131 “Carlo Felice” in Sardegna.

Le osservazioni dirette sono state invece svolte lungo il RA10 Raccordo Autostradale “Torino Caselle” in Piemonte, l'intera tratta della A2 “Autostrada del Mediterraneo” fra Salerno e Villa San Giovanni, la strada statale 16 “Adriatica” tra Bari e Otranto, la statale 51 “Di Alemagna” nel bellunese, la statale 1 “Aurelia” fra Roma e Livorno, la statale 3bis “Tiberina” fra Terni e Ravenna.

Sulla base di rilevazioni cinematiche svolte sulle strade Anas si è verificato il superamento dei limiti di velocità di una vettura su dieci. Il superamento del limite oltre il 20% della velocità consentita avviene nell'1,2% dei casi e in media **di notte si viaggia più veloce del 5,9% rispetto al giorno.**

Inoltre, **il distanziamento minimo non viene rispettato nel 37,7% dei casi monitorati.**

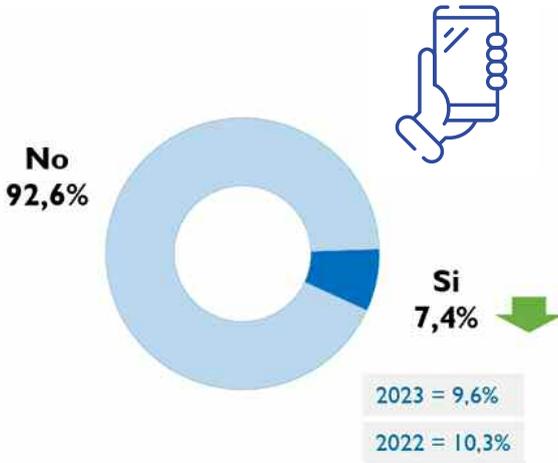
Dalle osservazioni a vista si evidenzia che il **45,7% non usa le frecce per segnalare il sorpasso**, anche se negli ultimi due anni circa un 4% in più le usa. Il **divieto di sorpasso** migliora di poco più dell'1% ogni anno, nel 2024 non lo rispetta il 14,6% contro il 15,9% registrato nel 2023 e il 17% del 2022.

Sulle cinture di sicurezza anteriori l'utilizzo avviene per il 93,3% contro l'89,4% del 2023 e 88,6% del 2022 e in due anni la consapevolezza di allacciare le cinture posteriori è cresciuta di quasi il 20%.

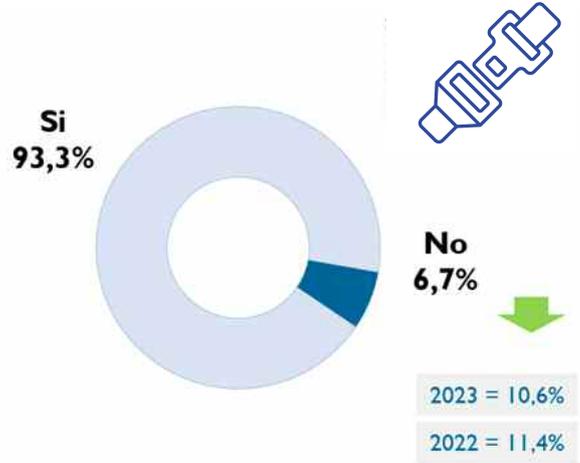
I più indisciplinati, tra i conducenti, sono il 9,2% degli over 60 che non la indossa contro il 7,7% degli under 40.

I più disciplinati stanno nella fascia d'età fra 40 e 60 anni con il 6,1% di negligenti.

COMPORAMENTI DI GUIDA E SICUREZZA: IL CONDUCENTE



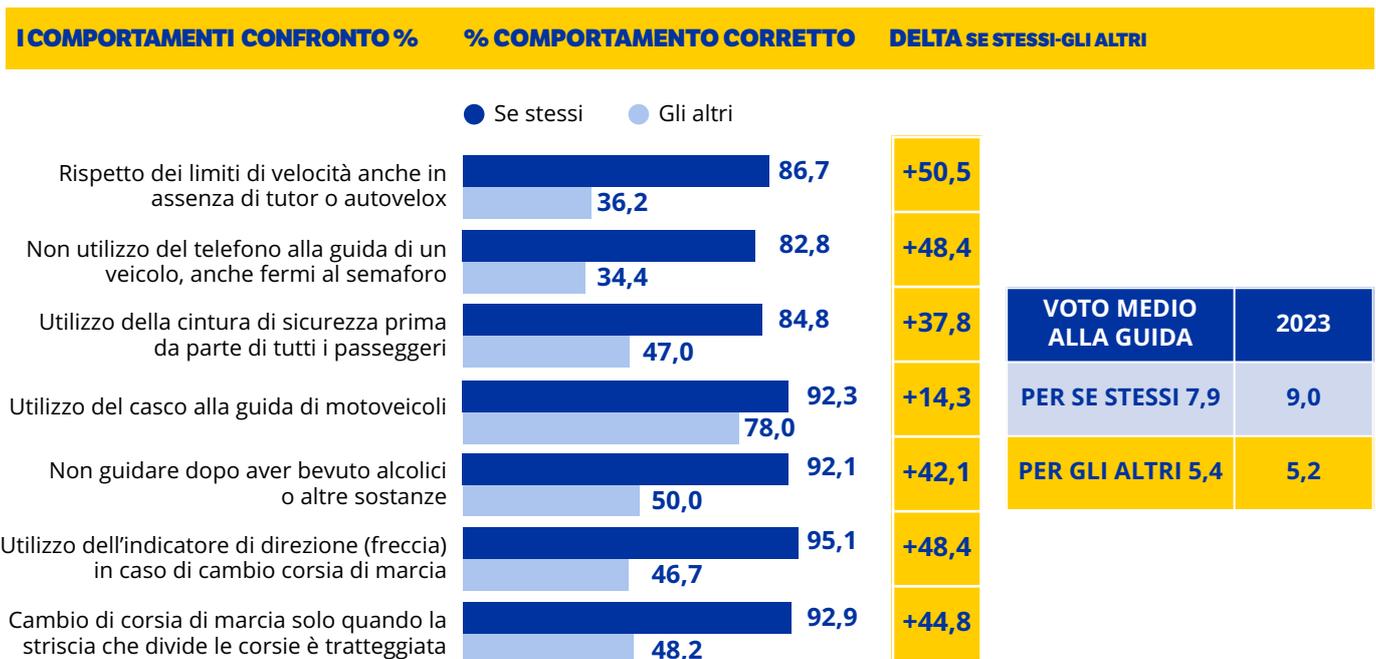
utilizzo IMPROPRIO cellulare



utilizzo cintura di sicurezza

Il dato emerso in modo significativo lo scorso anno **sulla percezione di sé e degli altri alla guida**, risulta in leggera flessione: il voto che gli italiani danno a se stessi come guidatori è 7,9 mentre l'anno scorso era 9 ma **il 64,7% crede di essere un guidatore esperto**.

USO DELLA STRADA. PERCEZIONE DI SE STESSI E DEGLI ALTRI



VOTO MEDIO ALLA GUIDA	2023
PER SE STESSI 7,9	9,0
PER GLI ALTRI 5,4	5,2

“GUIDA E BASTA”: LO SPOT ANAS IN COLLABORAZIONE CON MIT E POLIZIA DI STATO



**QUANDO SEI ALLA GUIDA
TUTTO PUÒ ASPETTARE**

L'USO DEL CELLULARE E IL MANCATO RISPETTO DELLE REGOLE UCCIDONO
Il 70% degli incidenti stradali è causato dal comportamento scorretto del guidatore. La distrazione, dovuta in particolare all'uso degli smartphone a bordo, è uno dei principali rischi: mette a repentaglio la vita di chi guida e degli altri. Cercare un numero in rubrica equivale a 8 secondi di distrazione: in viaggio a 50KM/h è come percorrere 111 metri, la lunghezza di un campo di calcio, a occhi chiusi. Non dimentichiamolo mai: **ALLA GUIDA NIENTE DISTRAZIONI; GUIDA E BASTA.**

anas
GRUPPO FS ITALIANE

Parallelamente allo sviluppo di tecnologie e processi, l'impegno per la prevenzione e il contrasto dell'incidentalità si concretizza anche con campagne di sensibilizzazione, diffondendo la cultura della sicurezza in viaggio e del rispetto delle regole. Ciò perché, nonostante la mission di Anas di garantire la sicurezza di chi è in viaggio, il rispetto del Codice della Strada resta un dovere di tutti gli utenti della strada.

Per far comprendere che la sicurezza stradale è una responsabilità collettiva e che nessuno è immune dai rischi della strada, Anas diffonde da tempo, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Polizia di Stato, campagne di informazione e sensibilizzazione degli utenti. Le campagne vengono attuate in anticipo rispetto ai periodi critici per la circolazione stradale utilizzando diversi mezzi di comunicazione.

Nel 2024 lo spot sulla sicurezza stradale della **Campagna Anas “Guida e Basta”** ha avuto come slogan **“Quando sei alla guida tutto può aspettare”** e ha visto **protagonisti tre influencer: Vincenzo Schettini di “La Fisica che ci Piace”, Ruben Bondi di “Cucina con Ruben” e Iris Di Domenico di “Sono sempre Iris”**. Nella prima scena i tre sono in procinto di iniziare un video ma la loro azione rimane in stand-by, nella seconda scena una ragazza ha appena parcheggiato, si sgancia la cintura, scende dall'auto, la chiude con il telecomando, prende il cellulare in borsa e comincia a guardare il video. In quel momento l'azione dei tre influencer

riprende e si anima nuovamente. In un'epoca, come la nostra, così ricca di stimoli e messaggi visivi, spesso a ogni costo troppo prioritari, è **fondamentale far comprendere agli utenti delle strade, e in particolare ai giovani, che tutto può aspettare mentre si guida.** Questo è il messaggio veicolato nello spot Anas dai tre famosi influencer, personaggi che vivono e lavorano con visualizzazioni, connessioni, like e follower. Lo spot è stato **trasmesso sui principali circuiti radio-televisivi nazionali, sul web** ed è presente sui **profili social di Anas e della Polizia di Stato.**

Lo spot “Quando sei alla guida tutto può aspettare” della Campagna Anas “Guida e Basta”, in collaborazione con MIT e Polizia di Stato, ha ottenuto degli importanti riconoscimenti:

- premio per il “Miglior spot sociale” in occasione del Giffoni Film Festival 2024;
- premio Eco Move Prize-Sezione Mobilità, in occasione del Festival di Sanremo 2025.



Per info sulla campagna
GUIDAeBASTA



Guarda lo spot!

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



Anas entra nelle classi delle scuole primarie e secondarie di primo grado con il progetto di educazione stradale “Eroi sulla strada. In viaggio con Nico” che prende il nome dall’omonimo libro per bambini e ragazzi tra i 7 e i 13 anni **edito da Giunti Editore**, illustrato dalle tavole vivaci di **Ilaria Palleschi** e scritto da **Rosalba Troiano**. Un libro che racconta le attività delle squadre Anas, la figura del cantoniere, le case cantoniere e il lavoro svolto per la sicurezza della strada e dei viaggiatori, attraverso **aneddoti ed episodi realmente accaduti, raccolti**

grazie alla collaborazione dei cantonieri Anas.

Grazie alla lettura del libro in aula, ai giochi e alla visione di video, gli studenti durante i laboratori acquisiscono consapevolezza sui comportamenti da adottare nella loro futura veste di guidatori, ma anche di pedoni, ciclisti e passeggeri sempre prudenti, ricevendo il **Diploma di “Anas Ambassador”**. La consegna dei diplomi avviene in presenza delle Istituzioni locali e della Polizia Stradale.

In quattro anni di progetto, sono stati formati 19.000 studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado su tutto il territorio nazionale.

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”**. *Edustrada* è 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.



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!**

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



Dispositivo tecnologico per rilievo e segnalazione urto

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.



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.



Consulta
i dati di traffico

I CONTROLLI SULLA PAVIMENTAZIONE STRADALE

Il monitoraggio continuo dello stato di salute delle pavimentazioni stradali, unito a investimenti mirati, delineano una strategia fondamentale per avere una rete efficiente e 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 e 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. 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.



L'apparecchiatura multifunzione ad alto rendimento *ERMES - Equipment for Routine evaluation of Macrotexture, 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 2024 è stato eseguito il rilievo di 24.000 km di superficie stradale.



Veicolo ad Alto Rendimento ERMES



Veicolo ad Alto Rendimento TSD

Il **sistema Mobile Mapping** denominato **Cartesio**, per il **rilevamento 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 2024 sono stati eseguiti rilievi con Cartesio su 8.700 km di strade.



Veicolo ad Alto Rendimento DELPHI



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.

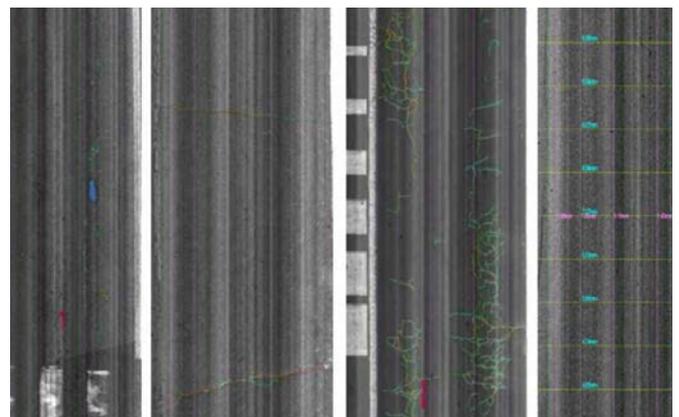
Nell'anno 2024 è stata valutata la portanza delle pavimentazioni di 10.600 km di strade



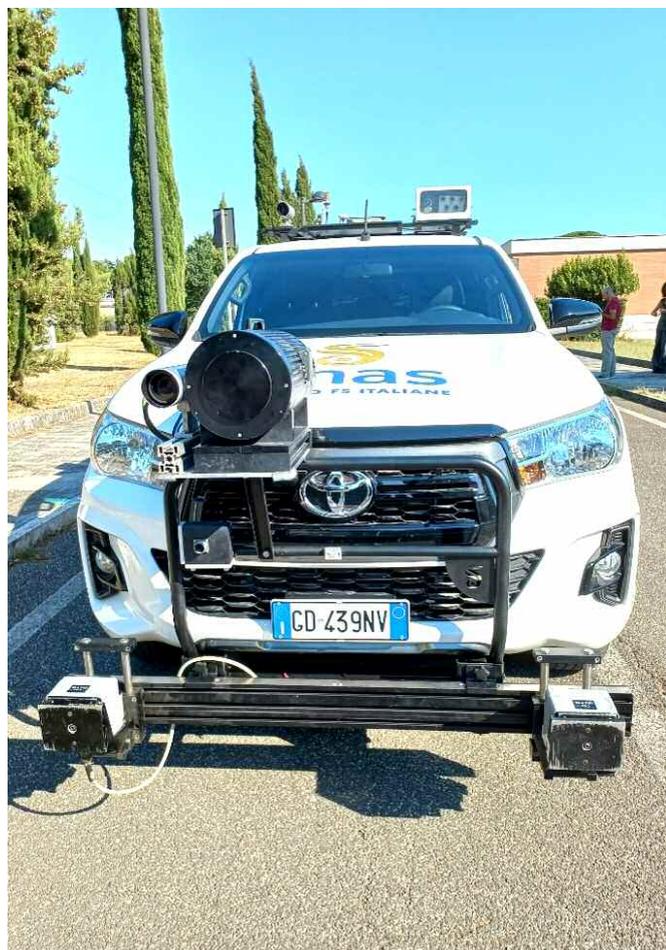
Veicolo ad Alto Rendimento Cartesio

Tramite il **Laboratorio Mobile ad alto rendimento** denominato **DELPHI - Delineation Photometric Instrument** viene misurata la **retroreflessione 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.**

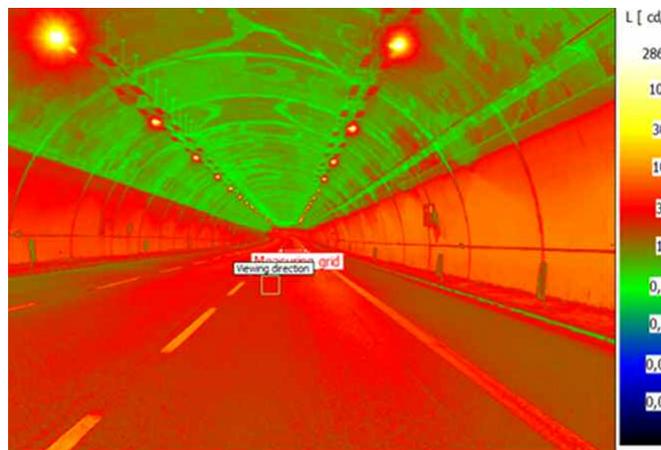
Nell'anno 2024 sono stati monitorati più di 35.000 km di segnaletica orizzontale.



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.



Veicolo ad Alto Rendimento Tiresia

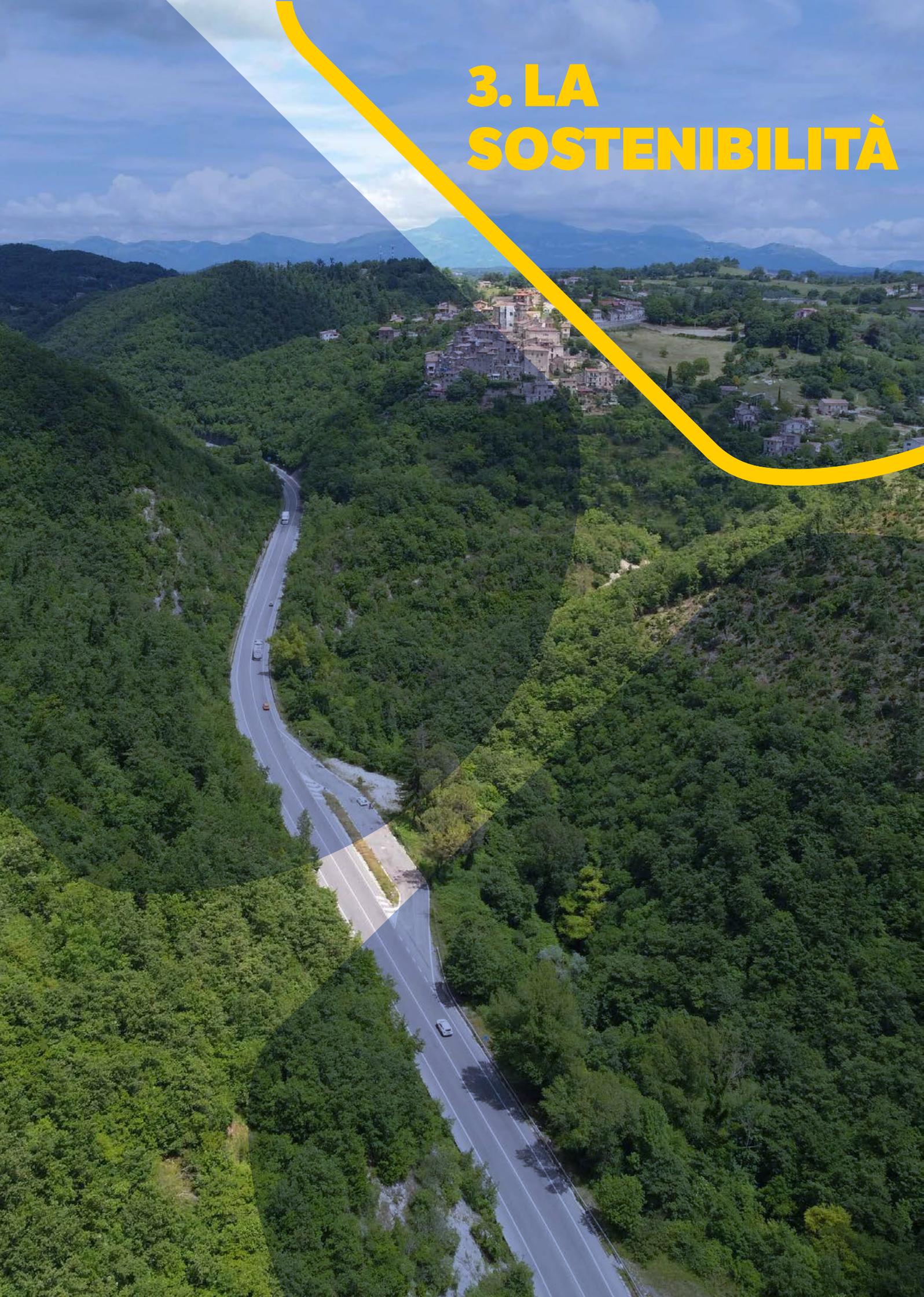


In particolare, attraverso l'inserimento di fotocamere ad alta risoluzione, fotocellule e sensori di varia natura, **lo strumento consente di misurare in parallelo l'illuminamento, la luminanza della pavimentazione e delle pareti di gallerie**, l'abbagliamento prodotto dai corpi illuminanti e di riferire i parametri rilevati a specifiche sezioni trasversali di ciascuna corsia con 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 2024 l'attività di rilievo ha coinvolto un campione di 187 gallerie.

ERMES	TSD	CARTESIO	DELPHI	TIRESIA
Caratteristiche superficiali delle pavimentazioni CAT-IRI-MPD	Portanza Pavimentazioni	Difetti superficiali	RL Segnaletica orizzontale	Luminanza
24.000 KM RILEVATI	10.600 KM RILEVATI	8.700 KM RILEVATI	35.000 KM RILEVATI	187 GALLERIE

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

Ai sensi del D.lgs. n.152/06 e s.m.i **tutti i progetti, sia di nuove opere che di modifiche o estensioni di opere esistenti previste dal Contratto di Programma, sono assoggettati ad un procedimento volto ad accertarne la compatibilità ambientale** che, in base alle caratteristiche delle opere in progetto, può essere di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) o di **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 ca-

ratteristiche 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 migliorare l'inserimento paesaggistico, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita, e a proteggere la salute umana,.



Il nostro impegno
per la **sostenibilità**

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.**

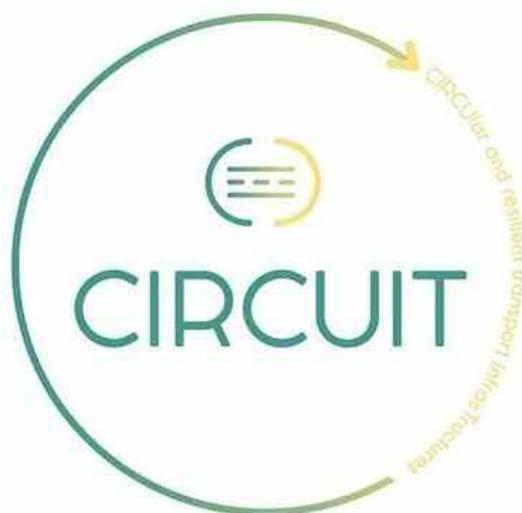
Anas, nell'ambito dei diversi Task, si occupa del tema "energy", sviluppando soluzioni per il risparmio energetico e la produzione di energia da fonte rinnovabile, in tre aree sperimentali:

- Sulla **A90**: implementazione di un **sistema adattivo di illuminazione** nella galleria Selva Candida;
- Sullo **svincolo della A90 - La Rustica**: installazione di **lampioni alimentati da un generatore ibrido costituito da pannelli fotovoltaici e da una turbina microeolica;**
- Sulla **A91**: implementazione di un **sistema adattivo di illuminazione sull'impianto di illuminazione pubblica lungo tutta la tratta autostradale.**

Completata la fase di progettazione, Anas si appresta ad avviare la realizzazione delle soluzioni sviluppate e a sperimentare, presso il Centro di Ricerca e Sperimentazione stradale di Cesano, il **prototipo di lampione ibrido** al fine di valutarne le prestazioni e l'affidabilità prima di installare l'impianto, composto da 10 pali di il-

luminazione, sullo svincolo A90-La Rustica.

Nell'ambito di questo progetto **Anas ha, inoltre, il compito di coordinare la realizzazione di 5 dimostrativi dislocati in altrettante aree pilota** situate in diversi paesi dell'Unione Europea: **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.

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.

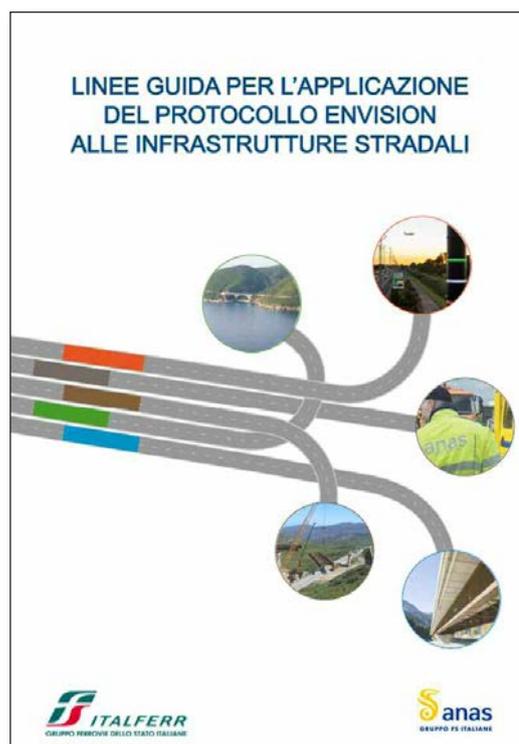
I crediti hanno diversi Levels of Achievement (LoA) che rappresentano lo spettro dei possibili obiettivi prestazionali.

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 il 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.**

Nel 2024 è stato avviato il processo di verifica e certificazione secondo il Protocollo Envision® del progetto SS 337 "della Valle Vigizzo", variante e adeguamento in sede tra il Comune di Re e il Ponte della Ribellasca - 2° stralcio. Valore intervento pari a circa 148 milioni di euro.

La scelta di applicare il protocollo Envision® come strumento di progettazione e valutazione della sostenibilità dal progetto al *post construction*, avalora l'impegno concreto di Anas nel perseguire la mission aziendale volta alla ricerca di soluzioni progettuali sempre più efficaci in termini di sostenibilità, attraverso la **quantificazione oggettiva della capacità di una infrastruttura stradale**

di generare una trasformazione positiva dei territori.

In riferimento a tale obiettivo, il progetto della SS 337 "della Valle Vigizzo" è stato sviluppato a "misura della sostenibilità", infatti:

- dimensiona elementi quantitativi della sostenibilità, costituendo la baseline di riferimento per l'Appalto;
- non demanda più ai soli criteri premiali difficili da monitorare;
- risponde ai criteri *Environmental Sustainability Development Goals* (ESDG);
- prevede sistemi di risparmio idrico ed energetico già nella fase di cantiere, e sistemi di monitoraggio dei consumi energetici.

Tale progetto è il primo su cui Anas ha concluso la fase di Preliminary Assessment che consiste nella verifica iniziale della conformità al protocollo, e ha avviato la fase di registrazione e submitting, che prevede la verifica della correttezza e completezza della documentazione di progetto da parte dell'ente di certificazione terzo ICMQ.



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

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 1° luglio 2023, ha apportato alcune modifiche alla disciplina del dibattito pubblico. Con la nuova norma sono **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).

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

IN CORSO E DI PROSSIMO AVVIO	DESCRIZIONE	ACCEDI AL DIBATTITO PUBBLICO
Collegamento Catania-Ramacca	Miglioramento e innalzamento dei livelli di sicurezza del collegamento nel tratto compreso tra Catania e Ramacca (SS192 e SS417)	 

CONCLUSI NEL 2024	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	 



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:

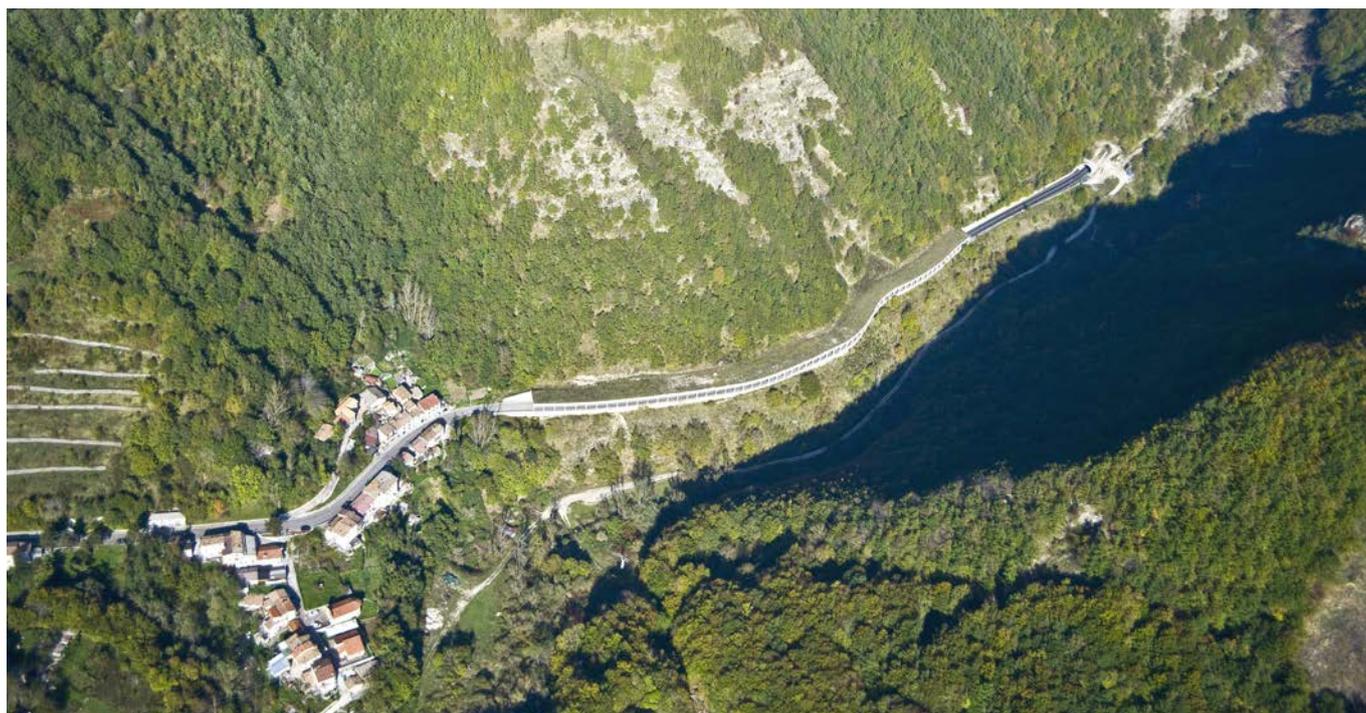
un "indicatore ambientale" e un "indicatore economico/sociale".

- 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", con il Contratto di Programma 2020 - 2025 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 E CAM STRADE

Il 23 Agosto 2024 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il DM del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) che definisce i **CAM – Criteri Ambientali Minimi per la progettazione e la realizzazione di lavori di costruzione, la manutenzione e l'adeguamento funzionale delle infrastrutture stradali**, entrati in vigore dal 21 Dicembre 2024.

Nel documento sono indicati una serie di goals da perseguire grazie all'applicazione dei CAM Strade negli appalti pubblici. Tra questi c'è la costruzione di infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, che garantiscano un accesso equo per tutti, nonché l'ammodernamento delle infrastrutture entro il 2030.

I nuovi CAM, obbligatori per tutte le stazioni appaltanti, impongono criteri stringenti per ridurre l'impatto ambientale dei progetti infrastrutturali. Questi includono:

- l'adozione di metodologie come *Life Cycle Assessment (LCA)* per valutare l'intero ciclo di vita delle opere;
- la promozione dell'uso di materiali riciclati e a basso impatto ambientale;
- l'obbligo di considerare gli effetti dei cambiamenti climatici nelle fasi di progettazione.

Anas, come gli altri protagonisti del settore, sta lavorando per adeguare i propri Capitolati secondo la nuova normativa che comporta molti cambiamenti, a partire dal progetto, passando per la gara d'appalto, fino alla realizzazione dei lavori. L'obiettivo principale è garantire che le infrastrutture stradali siano realizzate con una particolare attenzione alla sostenibilità a lungo termine.

Nell'ambito delle pavimentazioni stradali le novità più importanti riguardano l'aumento delle percentuali di fresato (granulato di conglomerato bituminoso) nella sovrastruttura stradale, la valutazione delle prestazioni acustiche delle pavimentazioni stradali e l'abbassamento delle temperature di confezionamento e stesa delle miscele.



Proprio con queste finalità **è in corso una sperimentazione** presso il Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale di Cesano che prevede l'utilizzo di additivi con la funzione di riattivare, attraverso rigeneranti, il bitume ossidato del fresato e di abbassare la viscosità stessa del bitume consentendo di diminuire le temperature di confezionamento e stesa del conglomerato bituminoso, mantenendo alta l'adesione bitume-inerte (attivanti di adesione).

In occasione dei lavori per il Giubileo, che, come già descritto, hanno visto Anas come partner del Comune di Roma, sono stati 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.

I CAM aprono le porte all'inserimento nei conglomerati bituminosi non solo di fresato, ma di tutti quei prodotti di recupero o sottoprodotti che possono trovare una seconda vita (aggregati artificiali, polverino di gomma, fibre di cellulosa etc.).

Ne è un esempio il progetto RU.F.AS (RUBber For Asphalt), che ha come obiettivo principale l'introduzione del polverino di gomma da Pneumatici Fuori Uso (PFU) all'interno del capitolato Anas per migliorare le prestazioni acustiche delle pavimentazioni stradali in termini di emissività sonora dovuta al rotolamento del pneumatico. L'introduzione del polverino di gomma nelle miscele dovrebbe esaltarne le proprietà elastiche abbassandone la rigidità, influenzando sull'impedenza meccanica del conglomerato, e migliorandone le prestazioni acustiche in termini di diminuzione del rumore emesso.



CONSUMI ENERGETICI DI ANAS

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

In ambito energy management le linee di azione sono tre: acquisto di energia, autoproduzione da fonti di energia rinnovabile e strategie di efficientamento energetico degli impianti.



ACQUISTO DI ENERGIA VERDE

Per quanto concerne le strategie di approvvigionamento dell'energia elettrica, Anas dal 2020 esercita l'opzione "energia verde", la quale ga-

rantisce che l'energia fornita sia stata prodotta esclusivamente da impianti che utilizzano fonti rinnovabili.

Per il 2024 la quantità di energia verde acquistata è stata pari a 290.930 MWh/anno, corrispondente a circa l'86% del consumo totale, pari a circa 337.100 MWh/anno. Tale strategia ha consentito una riduzione delle emissioni di gas climalteranti per circa 68.500 tonnellate di CO₂.

Per il calcolo delle emissioni evitate è stato considerato il fattore di conversione pari a 235,6 gCO₂/kWh indicato a pag. 103 nel Rapporto ISPRA 404/2024

PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI



Pannelli fotovoltaici in Campania, Parco della Reggia (Caserta)

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 in considerazione dell'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.

Lo scopo del progetto è la realizzazione di impianti a fonti rinnovabili, in particolare fotovoltaici, lungo l'intera rete stradale e autostradale gestita da Anas, in siti e aree non utilizzati e ritenuti idonei. Il perimetro delle aree idonee, definizione introdotta dall'art.20, comma 8, del DLgs 199/2021, è stato esteso dall'Art. 18 del D.L. 17/2022 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 34 del 27/04/2022) ai siti e agli impianti nelle disponibilità delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle società concessionarie autostradali.

Tale produzione di energia pulita da impianti fotovoltaici potrà essere destinata in parte all'alimentazione delle principali utenze energivore di Anas (gallerie) ed in parte all'immissione nella Rete Elettrica Nazionale. Nel 2023 sono stati progettati e avviati i cantieri per la realizzazione di impianti fotovoltaici per autoconsumo, ubicati prevalentemente nelle Regioni del Centro-Sud. **L'installazione degli impianti è iniziata nel 2024 e terminerà nel 2025. Tale strategia ha già consentito una riduzione delle emissioni di gas climalteranti per circa 200 tonnellate di CO₂.**

INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO

Grazie al progressivo efficientamento impiantistico si è passati da un consumo di 320,6 GWh nel 2020 al 269,7 GWh nel 2024. In termini economici questo si traduce in una riduzione di spesa pari a circa 28,5 Mln di euro.

Tale riduzione dei consumi e dei costi energetici si è registrata nell'ultimo quinquennio 2020-2024 sulle utenze (POD) storiche di Anas (quelle la cui data di attivazione è antecedente il 2018), che rappresentano circa il 90% dei consumi totali di Anas.

Si conferma che anche nel 2024 il trend ha mantenuto una riduzione dei consumi di circa il 15,8% rispetto al 2020, traducendosi in un ulteriore risparmio economico di circa 11,7 M€.

Tale strategia ha consentito una riduzione delle emissioni di gas climalteranti per circa 4.200 tonnellate di CO₂ nel 2024 e, complessivamente, per circa 12.000 tonnellate di CO₂ rispetto al 2020.

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, quindi, 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, che 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, attraverso la sostituzione dei corpi illuminanti esistenti con lampade LED ad alta efficienza e l'installazione di contatori dedicati alla misura dell'energia elettrica di ogni utenza, adottando sistemi di illuminazione di ultima generazione.** L'installazione di tali contatori consente di identificare, in tempo reale, eventuali consumi energetici anomali e di programmare al meglio gli interventi di Manutenzione Ricorrente sui singoli impianti di illuminazione.

Il progetto si sviluppa nel periodo 2023-2028, per un investimento pari a 267 milioni di euro, di cui circa 100 milioni già finanziati. **Nel 2024 sono stati realizzati interventi per un importo di finanziamento complessivo pari a circa 54 milioni di euro, affidati con**

applicativi su Accordi Quadro lavori. Il "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.

I vantaggi del Piano Green Light 2.0 sono molteplici:

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

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.

SISTEMI DI ILLUMINAZIONE

ILLUMINAZIONE ADATTIVA

Dal punto di vista dei sistemi di illuminamento in galleria e in itinere, **è in via d'implementazione l'adozione di soluzioni illuminotecniche di tipo adattivo che, sulla base di misure in real-time di parametri ambientali di traffico, meteo e luminosità, consentiranno la realizzazione di sistemi intelligenti di regolazione dell'illuminazione di**

tipo FAI - Full Adaptive Installation Lighting System, sia in gallerie, che in tratti stradali della rete Anas. In particolare, grazie al sistema FAI sarà possibile effettuare una modulazione graduale e continua della classe illuminotecnica stradale tra una categoria e l'altra, con l'obiettivo di ottenere il massimo risparmio energetico.

ILLUMINAZIONE RADENTE

Restando negli ambiti della sostenibilità energetica, della tutela ambientale e della sicurezza, **è stata avviata una campagna di validazione sperimentale di sistemi d'illuminazione stradale radente, basati sull'impiego di tecnologia LED installabile su barriere sicurezza (guardrail, etc.).**

La tecnologia, **validata presso il Centro Sperimentale Stradale di Cesano, è pensata principalmente per l'installazione in zone di conflitto quali incroci e svincoli, ha la peculiarità di delimitare con precisione la piattaforma stradale, senza sconfinamenti luminosi oltre la carreggiata.**

Rispetto ai tradizionali impianti di illuminazione, la nuova soluzione tecnologica consentirà un **incremento del livello di confort e di sicurezza** offerto agli utenti della strada, un **notevole risparmio in termini di costi di esercizio (minori consumi energetici, eliminazione dei pali, manutenzione del corpo illuminante a terra, nessuna chiusura o deviazione del traffico)**, nonché una **significativa riduzione dell'inquinamento luminoso**, dovuto alla minore dispersione luminosa, e, dunque,



una maggiore sostenibilità e compatibilità ambientale.

Tali dispositivi, in aggiunta, potranno fungere da sistema di sicurezza e segnalazione d'emergenza, grazie alla possibilità di operare come delimitatori e lampeggiatori stradale in caso di viabilità compromessa da fenomeni quali nebbia, incidenti o code.



Guarda il video della **nuova illuminazione radente sulla rampa di collegamento tra la SS4 Salaria e l'autostrada A90 - Grande Raccordo Anulare di Roma**

HEALTH MONITORING DI DISPOSITIVI E IMPIANTI TECNOLOGICI

Il progetto Energy Saving Technology prevede, inoltre, l'integrazione di misure gestionali evolute per il controllo dello stato di salute e l'esercizio dei principali sistemi tecnologici esistenti nelle gallerie della rete stradale Anas.

Obiettivo principale è quello di favorire la transizione

di Anas verso nuovi paradigmi gestionali basati su una sempre maggiore connessione tra sistemi fisici (impianti e dispositivi) e sistemi digitali, così da consentire l'implementazione di approcci gestionali *designed to maintenance* finalizzati all'efficientamento energetico e all'ottimizzazione dei costi manutentivi.

MONITORAGGIO VITA UTILE VENTILATORI

Sono in fase di **sperimentazione aerogeneratori ad alte prestazioni in grado di anticipare in modo predittivo le future azioni manutentive** e prevenire inefficienze energetiche o interruzioni del servizio.

MONITORAGGIO ESERCIZIO IN GALLERIA

È poi in corso l'implementazione di un sistema digitale prototipale, una **piattaforma software interconnessa dedicata al monitoraggio**, al **controllo** e alla **gestione intelligente degli impianti nelle gallerie**, al fine di identificare gli scenari e le condizioni d'esercizio ottimizzati (gestione di eventi emergenziali, transito di merci pericolose, *etc.*). 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, favorendo, di fatto, il contenimento dei consumi energetici, la continuità d'esercizio e la riduzione dei costi manutentivi.

SISTEMI AUTOMATICI DI MITIGAZIONE IN GALLERIA



Infine, l'installazione di dispositivi evoluti per la **misura della qualità dell'aria in galleria**, l'impiego di sistemi di **rilevamento e mitigazione incendi** di ultima generazione, nonché l'implementazione di algoritmi di video analisi basati sull'intelligenza artificiale, consentiranno un più efficace **monitoraggio della condizione d'esercizio attuali e una gestione efficace e intelligente degli scenari ordinari e d'emergenza, a favore di efficientamento e ottimizzazione energetica.**



Video analisi incendio in galleria basata su Intelligenza Artificiale

Nell'aprile del 2024 all'interno della galleria 'Verta', sulla statale 229 "del Lago d'Orta" a Omegna (VCO), è stata effettuata un'importante attività sperimentale sugli scenari d'incendio in galleria per testare la funzionalità, l'efficienza e l'affidabilità di sistemi automatici di mitigazione di ultima generazione, validati in condizioni reali d'emergenza.



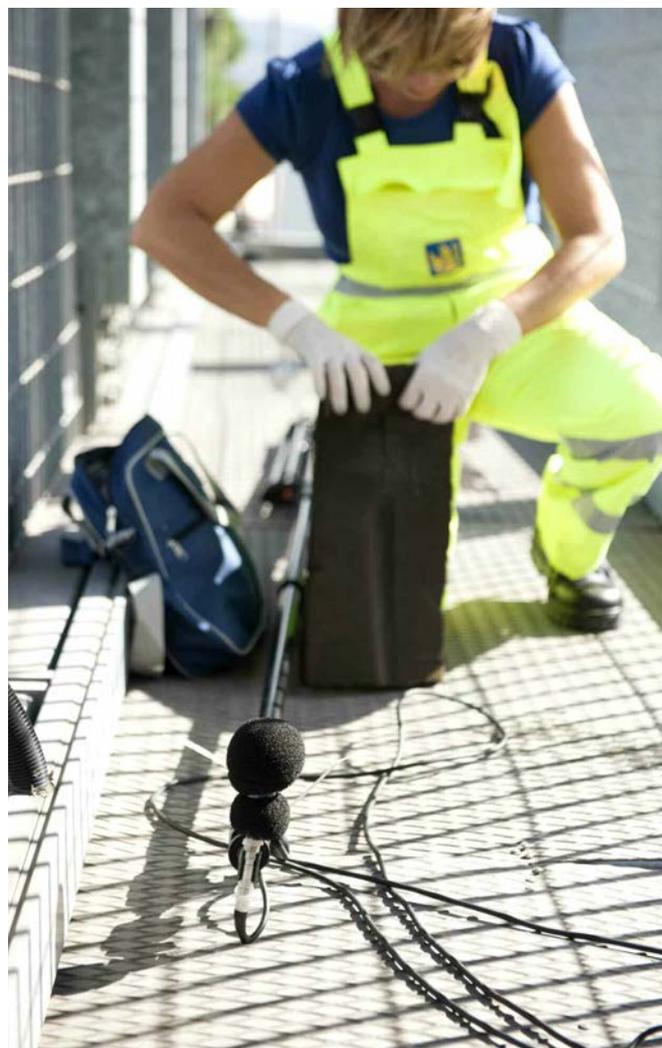
Mitigazione degli incendi in galleria.
Guarda il video della sperimentazione

MONITORAGGIO ACUSTICO E MITIGAZIONE DEL RUMORE

L'impegno di Anas per mitigare 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 dei sistemi antirumore.

Il Laboratorio Acustica opera negli ambiti di competenza attenendosi scrupolosamente agli indirizzi e indicazioni fornite dai decreti attuativi della **Legge quadro n. 447 del 1995 sull'Inquinamento acustico** e dalle più aggiornate **norme tecniche di settore**, garantendo da sempre, con i suoi tecnici altamente specializzati e legalmente riconosciuti, prodotti di elevata qualità.



Ogni anno si effettuano, in media, circa 300 giornate di rilievo in sito per qualificare lo stato dell'esposizione al rumore, cui seguono circa 100 giornate di elaborazione dei dati rilevati.

MAPPATURE ACUSTICHE E PIANI DI AZIONE

La Direttiva Europea 2002/49/CE e la norma di recepimento (Decreto Legislativo n. 194 del 19 agosto 2005) prevedono l'**obbligo per gli enti gestori di infrastrutture di predisporre una mappatura acustica delle tratte stradali con elevati flussi di traffico e di aggiornarla con cadenza quinquennale.**

La mappatura, ai sensi del D.Lgs. 194/2005, ha lo **scopo di armonizzare e monitorare l'evoluzione del clima acustico a livello europeo.**

Il Laboratorio di Acustica del Centro di Ricerca e Sperimentazione Stradale di Cesano cura integralmente l'aggiornamento delle mappature acustiche, dei relativi piani di azione e invia la documentazione agli organi competenti: la consegna del IV ciclo di mappatura è stata completata nel 2024 e sono in corso i lavori per la scadenza del V ciclo, prevista nel 2027.

RICERCA E INNOVAZIONE

Anas 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.

Non solo interventi operativi quindi, ma anche ricerca e innovazione: fra i principali progetti di ricerca in corso, vale anche la pena di citare il progetto **"LIFE SILENT"**, un progetto co-finanziato attraverso il programma europeo LIFE+, che ha come **obiettivo generale lo sviluppo di soluzioni sostenibili ed eco-compatibili per mitigare le immissioni sonore prodotte dal traffico stradale e ferroviario in ambienti urbani complessi**, e il progetto **"RUFAS"**, finalizzato a favorire l'**implementazione delle pavimentazioni in PFU** e ad acquisire le informazioni necessarie per definire i parametri

prestazionali delle pavimentazioni in PFU, al fine di consentirne il loro corretto utilizzo lungo le infrastrutture di competenza.



PROGETTO ACQUE DI STRADA



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 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. **Il 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, attraverso l’installazione di un sistema di monitoraggio, delle caratteristiche quali-quantitative delle acque in ingresso e in uscita da un sistema di trattamento ubicato sulla S.S. 675.** Successivamente, tale sistema sarà implementato su diverse tratte della rete Anas, contraddistinte da una certa eterogeneità derivante dalle condizioni meteo-climatiche e 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, verranno testate, prima in laboratorio e poi in campo su tratte stradali di nuova costruzione, alcune soluzioni volte all’efficientamento del sistema di trattamento da un punto di vista prestazionale e gestionale.

A corollario delle attività di ricerca, **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.

4. I SERVIZI ALL'UTENZA



IL SOCCORSO MECCANICO STRADALE

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

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

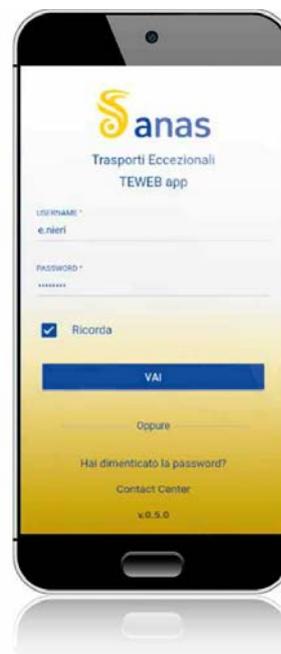
L'app TEWEB

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.**



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.



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.

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.

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.

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.**



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



Per installare
un impianto pubblicitario

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

MAPPATURA DIGITALIZZATA DEGLI ACCESSI E DEGLI IMPIANTI PUBBLICITARI

In linea con la strategia di innovazione Anas, è stato redatto un *Blue Print* che definisce le linee guida 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 stanno implementando:

- modelli di Intelligenza Artificiale e di *Image Recognition* sulla base dei dati raccolti dal si-

stema ad alto rendimento *Cartesio* già a disposizione di Anas e che rileva le immagini degli oggetti presenti su strada;

- 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.

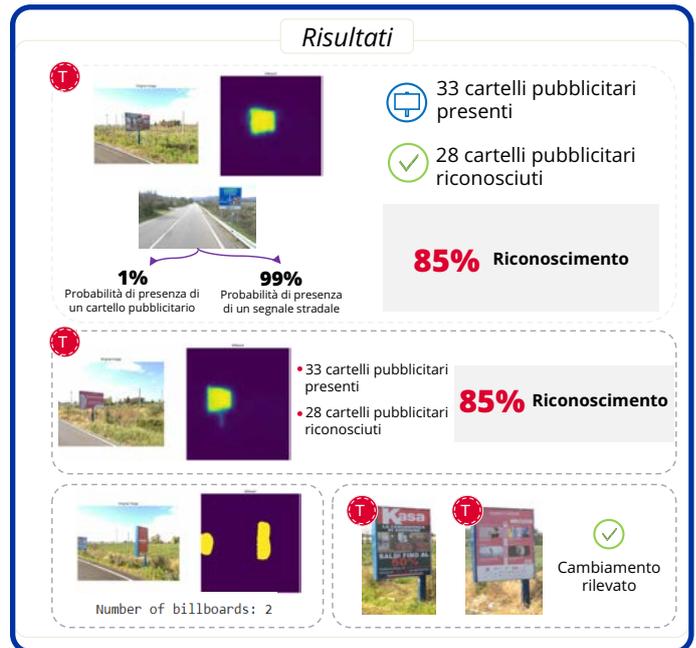
Nel 2024 sono state realizzate due sperimentazioni con laboratori sperimentali "Image Recognition" al fine di valutare la fattibilità dell'automatizzazione del processo di gestione degli accessi stradali e dei mezzi pubblicitari attraverso algoritmi di AI che abilitano determinate capability di processo a partire dall'analisi di immagini rilevate da Cartesio.

SPERIMENTAZIONE RICONOSCIMENTO CARTELLI PUBBLICITARI

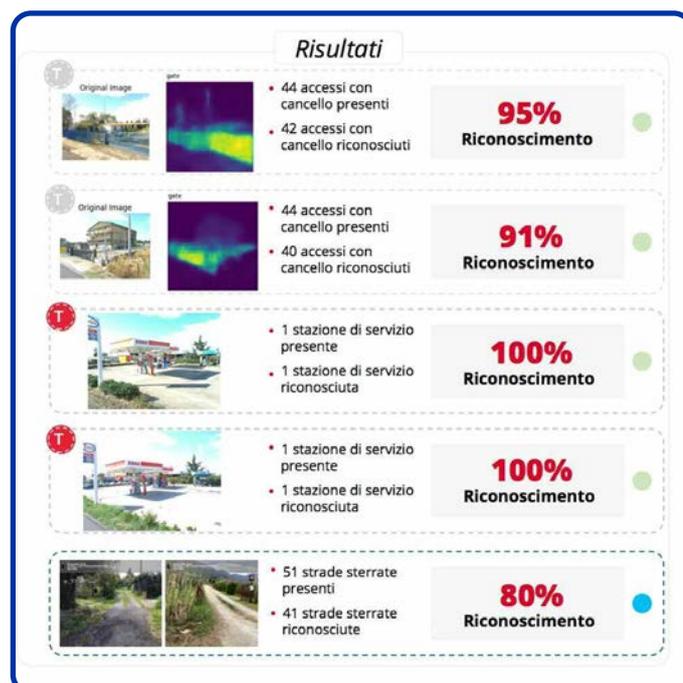
L'attività ha riguardato:

- l'individuazione, attraverso il supporto dell'intelligenza artificiale, dei cartelli pubblicitari attraverso la segmentazione delle immagini,
- la conferma dell'identità dei cartelli pubblicitari escludendo oggetti simili,
- il conteggio dei cartelli in un'immagine e la valutazione della loro coerenza temporale in momenti diversi.

Le sperimentazioni sono state condotte su 500 immagini della strada SS18 (km 77-81)



SPERIMENTAZIONE RICONOSCIMENTO ACCESSI STRADALI



L'attività ha riguardato:

- l'identificazione degli elementi distintivi associati agli accessi,
- il riconoscimento di specifici elementi visivi come cancelli, stazioni di servizio e strade sterrate,
- la creazione di una metodologia adattabile per il riconoscimento di diverse caratteristiche visive in vari contesti.

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.

LE AREE DI SERVIZIO

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

Di queste, **41 sono affidate in concessione su terreni Anas, 17 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 [...]").

Per le aree di servizio su proprietà pubbliche l'affidamento in concessione dei servizi è attuato mediante procedure di evidenza pubblica; con deliberazione 1/2023 dell'11 gennaio 2023 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con decreto interministeriale 181 del 5 luglio 2024 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) sono state emanate le nuove norme per l'espletamento delle gare. Il disciplinare di esercizio allegato ai contratti di concessione o alle autorizzazioni (per aree di servizio su sedimi privati) è il documento che regola i rapporti tra Anas e gli operatori economici, definendo il perimetro dei rispettivi diritti ed oneri.

I concessionari e 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"** (<https://carburanti.mise.gov.it/ospzSearch/home>), è disponibile l'elenco prezzi di vendita dei carburanti effettivamente praticati presso gli impianti di distribuzione situati nel territorio nazionale, comunicati dagli esercenti.



Per le richieste di autorizzazione foto-video



Osservaprezzi Carburanti Ricerca impianti

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 ristrutturazione 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, Al momento, sono **in corso lavori di ammodernamento** sulle aree di Sala Consilina Est e Ovest dell'A2 "del Mediterraneo", su Magliana Nord e Sud dell'A91 Roma-Fiumicino e sulle aree di Casilina Esterna e Ardeatina Esterna dell'A90 GRA di Roma.



L'IMPEGNO DI ANAS PER UNA MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILE

Per **favorire la circolazione di mezzi a basso impatto ambientale**, Anas sta promuovendo progetti per l'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.

ATTUALMENTE SONO PRESENTI COLONNINE DI RICARICA IN 18 AREE DI SERVIZIO:

	Autostrada	Area di servizio
1	A2 del Mediterraneo	Baronissi Est
2		Baronissi Ovest
3		Cosenza Ovest
4		Cosenza Est
5		Lamezia Ovest
6		Rosarno Est
7		Galdo Est
8		Galdo Ovest
9	A90 GRA di Roma	Selva Candida Esterna
10		Casilina Esterna
11		Casilina Interna
12	A91 Roma-Fiumicino	Magliana Sud
13	Autostrada CT-SR	San Demetrio Ovest
14	RA 03 Siena-Firenze	San Casciano Est
15	A19 Palermo-Catania	Scillato Sud
16		Gelso Bianco Sud
17		Gelso Bianco Nord
18		Sacchitello Sud

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 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 **cassoni 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 trarre 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.

5. LA QUALITÀ



LA POLITICA E LA GESTIONE PER LA QUALITÀ

La qualità è per noi una responsabilità e un impegno per il 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

- **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**;
- **Capacità di operare per la soddisfazione dell'utente, misurando i tempi di risposta alle richieste e verificando la qualità e quantità di comunicazioni ricevute.**

SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITÀ (ISO 9001:2015)



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*.

Il Sistema di Gestione della Qualità è l'insieme di politiche, procedure e azioni volte a garantire che un'azienda soddisfi le aspettative dei propri clienti, migliorando continuamente la qualità dei prodotti/servizi offerti. È quindi da intendersi come la differenza tra le aspettative dei clienti e la loro percezione del prodotto/servizio che ricevono.

Il campo di applicazione del certificato per Anas è la

pianificazione, l'esecuzione, il monitoraggio e la gestione tecnica, amministrativa, legale e finanziaria dei processi di: progettazione di grandi opere infrastrutturali, l'appalto di lavori stradali e i servizi connessi, la direzione lavori, l'esercizio e la sorveglianza della rete stradale in gestione diretta, i progetti di ricerca, l'effettuazione di prove sui materiali e i controlli delle infrastrutture con tecnologie innovative.



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

LE NOSTRE CERTIFICAZIONI

La Certificazione di un Sistema di Gestione è il riconoscimento “di parte terza” della capacità di un'organizzazione di strutturare e gestire in modo efficace ed efficiente le proprie risorse e processi per perseguire, a seconda della tipologia di certificazione, obiettivi specifici, quali la qualità, la salute e sicurezza, la tutela dell'ambiente, eccetera.

Il 24 maggio 2024 si è concluso il percorso con l'ente di certificazione Rina che ha portato Anas a ottenere contemporaneamente la certificazione per tre norme internazionali: la certificazione per la norma ISO 14001:2015 (Sistema di Gestione Ambientale) ISO 45001:2023 (Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza) e ISO 39001:2016 (Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale). Questo importante traguardo **ha permesso ad Anas di adottare un Sistema di Gestione**

Integrato per i temi di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro e Sicurezza del Traffico Stradale, che garantirà il miglioramento continuo di tutti i processi e delle performance aziendali. È il punto di arrivo di un percorso di consapevolezza e crescita nella cultura e nei metodi di monitoraggio dei processi e, al tempo stesso, è anche un punto di partenza per il miglioramento continuo e per le sfide che Anas dovrà affrontare giornalmente.

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (ISO 45001:2018)



Un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro è un insieme di processi e procedure finalizzato a garantire la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori che aiuta l'Azienda

a raggiungere obiettivi di miglioramento continuo della prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali.

In Anas il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza aziendale, implementato **dal 2010**, identifica in modo

organizzato e strutturato “chi fa cosa e come” per garantire che ciascun lavoratore riceva tutte le misure di tutela della sua salute e sicurezza durante il lavoro. Dalla scelta e distribuzione dei Dispositivi di Protezione Individuale, delle macchine e attrezzature di lavoro, alla formazione continua, alle visite mediche di sorveglianza sanitaria e quant'altro, con l'obiettivo di migliorare continuamente la prevenzione sul posto di lavoro.

Anas ha ottenuto la certificazione ISO 45001:2018 nel 2024.

ANTICORRUZIONE (ISO 37001:2016)



Anas dal 2021 è certificata secondo la norma ISO 37001:2016 per i sistemi di gestione anticorruzione. Questa norma assume particolare rilevanza per le organizzazioni

operanti in settori notoriamente più esposti a comportamenti corruttivi sia attivi (posti in essere da dipendenti, rappresentanti o amministratori della Società) che passivi (poste in essere da terzi nei confronti di dipendenti, rappresentanti o amministratori della So-

cietà). Il rispetto della norma ISO, attraverso l'adozione di misure organizzative e operative corrispondenti ai livelli di qualità stabiliti dallo standard internazionale e verificato da un organismo indipendente e accreditato, conferisce valore all'organizzazione, costituendo attestazione del suo impegno nella prevenzione e nel contrasto della corruzione, e quindi dell'esistenza di una cultura aziendale ispirata all'integrità e alla trasparenza.

Anas ha ottenuto la certificazione ISO 37001:2016 nel 2024.

AMBIENTE (ISO 14001:2015)



Un Sistema di Gestione Ambientale è uno strumento che consente alle aziende di gestire i propri processi ambientali nel perseguimento degli obiettivi di tutela dell'ambiente, prevenzione dell'inquinamento e riduzione del consumo di energia e risorse. **Anas, da diversi anni, ha implementato un Sistema di Gestione Ambientale, attraverso il quale l'azienda si impegna ad integrare in tutti i processi aziendali i principi di tutela dell'ambiente, di uso responsabile delle risorse e di prevenzione del danno ambientale.**

Esempi di perseguimento di questi obiettivi sono l'ap-

proccio più performante per la riduzione degli impatti sull'ambiente, per la gestione dei rifiuti e per la decarbonizzazione; la definizione e l'applicazione di buone pratiche e di linee di indirizzo per la salvaguardia del territorio, delle acque e della biodiversità; la promozione e lo sviluppo di principi e criteri di sostenibilità ambientale negli approvvigionamenti di lavori, beni e servizi, incoraggiando i fornitori al miglioramento delle proprie performance ambientale; la tutela delle acque, la gestione delle acque dagli scarichi idrici e l'approvvigionamento, la gestione delle emissioni in atmosfera sia ambito d'esercizio che delle nuove opere.

Anas ha ottenuto la certificazione ISO 14001:2015 nel 2024.

SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE (ISO 39001:2016)



Il Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale stabilisce i requisiti per aiutare le organizzazioni a prevenire e ridurre il rischio di morte e lesioni gravi derivanti da incidenti stradali. Le attività di ricerca, di formazione e di diffusione della cultura della si-

curezza e una sempre maggiore affidabilità delle proprie infrastrutture sono i principali pilastri su cui poggia tale sistema. Il Progetto Green Light, il Programma SHM, il Progetto Smart Road e le Campagne di sicurezza stradale sono esempi dell'impegno di Anas sul tema.

Anas ha ottenuto la certificazione ISO 39001:2016 nel 2024.

BIM (UNI/PDR 74:2019)



Nel corso del 2024 la Direzione Tecnica ha ricevuto la certificazione del proprio Sistema di Gestione BIM in conformità alla UNI/PdR 74:2019. In particolare, l'Organismo di certificazione RINA Services S.p.A. ha attestato la validità del modello di gestione

dei processi attuato per la "predisposizione e verifica di modelli digitali di infrastrutture stradali e opere accessorie" sviluppate da Anas. L'esito positivo dell'Audit conferma, nuovamente, quanto Anas riconosca nel BIM un'innovazione strategica attraverso cui conseguire pienamente la mission aziendale, grazie alla competenza delle persone e alla capacità di sviluppare soluzioni rivolte al miglioramento continuo dei processi.

PARITÀ DI GENERE (UNI/PDR 125:2022)



Nel dicembre 2024 ad Anas è stata consegnata la UNI/PdR 125:2022 sul sistema di gestione della Parità di Genere, un sistema di certificazione, previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con l'obiettivo di accompagnare e incentivare

le imprese ad adottare policy adeguate per ridurre il divario di genere in tutte le aree maggiormente critiche per la crescita professionale delle donne. Questo risultato, frutto della collaborazione di molte persone, rappresenta non solo un punto di arrivo, ma soprattutto un nuovo punto di partenza per il cammino di Anas verso un ambiente di lavoro sempre più equo e inclusivo.

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 2024
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)	96,6 h
Tempo intercorrente tra la verifica della segnalazione pervenuta in Sala Operativa e la pubblicazione sui sistemi di informazione all'utenza (VAI, 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%	73%
REGOLARITÀ DEL SERVIZIO			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2024
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 2021-2025	RL (mcd/lx m ²)	≥100	152,57
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 2021-2025	Tempo (h)	≤12 h	00:52:45
CONFORTEVOLEZZA DEL SERVIZIO			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2024
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	96%
	N. controlli sul 100% delle ADS	1 controllo	100%
SERVIZI PER VIAGGIATORI DIVERSAMENTE ABILI			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2024
Servizi aree di servizio (ADS). Le ADS sono in totale 58. 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	96%
	N. controlli sul 100% delle ADS	1 controllo	100%
INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2024
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 94% 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 2024
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 29% 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)	11,1
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	7,5
AMBIENTE			
INDICATORE DI QUALITÀ	UNITÀ DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO	CONSUNTIVO 2024
Produzione di energia da fonti rinnovabili (Fotovoltaico)	GJ (Gigajoule)	≥750	2.819

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 dei Trasporti 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 2024 il sito istituzionale ha registrato 4 milioni e 570 mila visite ed è stato consultato da circa 3 milioni e 560 mila utenti unici, per un totale di 8 milioni e 597 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.

anas
GRUPPO FS ITALIANE

ANAS PER IL GIUBILEO

TUTTE LE INFO

Viaggiamo insieme a voi dal 1928

Da quasi un secolo costruiamo le strade che connettono ogni località del Paese e le manteniamo	dal 2018 NEL GRUPPO FS ITALIANE	18 SALE OPERATIVE TERRITORIALI 1 SALA SITUAZIONI NAZIONALI	Progettiamo opere ad alta specializzazione ingegneristica e ne curiamo la manutenzione
--	---------------------------------	---	--

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



x

@clientiANAS il canale X bidirezionale di Customer Care che risponde dal lunedì al venerdì, dalle 8.00 alle 20.00, esclusi i festivi.



WhatsApp

WhatsApp + 39 039 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 un network di emittenti presenti sul territorio.

Nell'anno 2024 il Servizio Clienti Anas ha gestito un totale di 176.428 contatti.

Le richieste sono state gestite nei termini richiesti dal MIT e riportati nella presente Carta dei Servizi Anas.

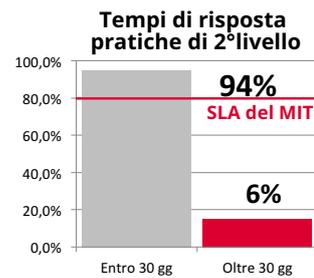
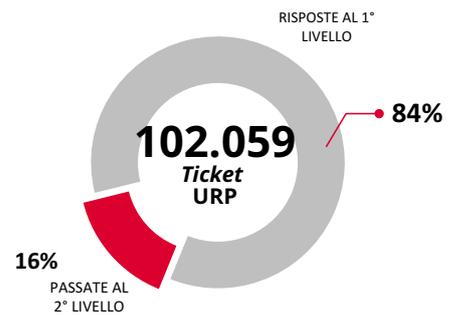
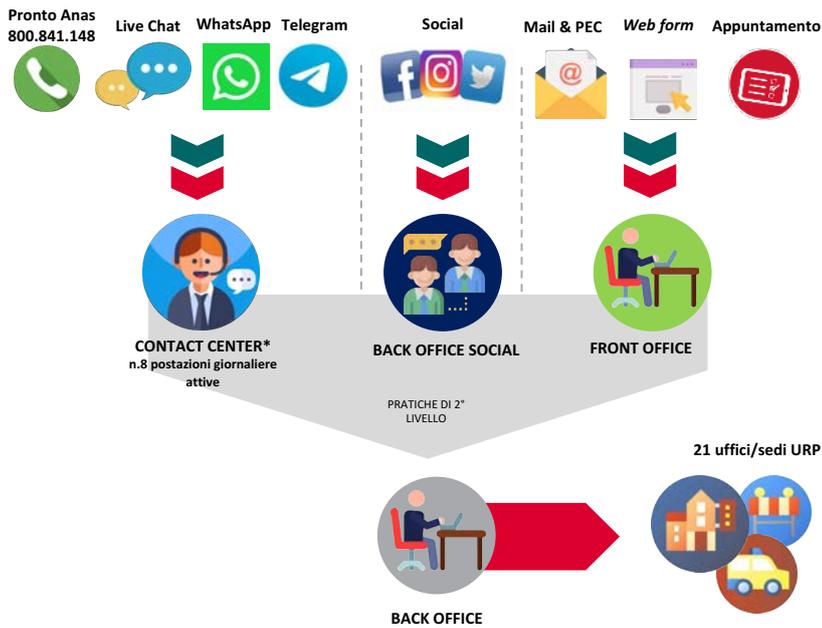
Il **55%** immediatamente risolti dal **Front Office URP**;

il **35%** dei contatti sono stati **autonomamente risolti dai clienti attraverso processi digitalizzati**;

il **10%** sono stati gestiti dagli 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.

176.428 contatti gestiti dal Servizio Clienti, che hanno generato 102.059 ticket URP



LA MISURA DELLA SODDISFAZIONE DEI CLIENTI

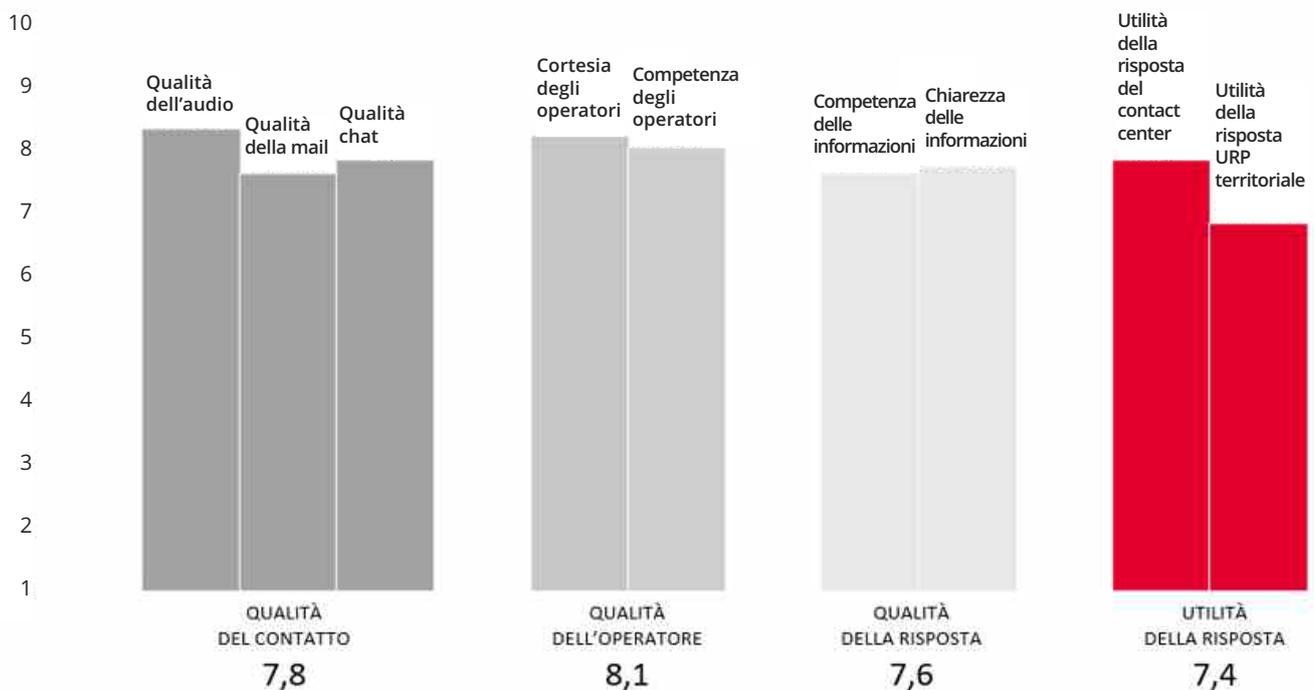
La soddisfazione del cliente è per noi una priorità. Applichiamo concetti di *Customer Centricity* per un continuo miglioramento sia del modello di servizio, sia del modello operativo, anche attraverso l'implementazione della metodologia *Lean Six Sigma*.

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 (6,9/10): nel 2024 si è registrata una soddisfazione per i servizi offerti pari a 7,7/10.



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

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;
- 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, NUMERI E INDIRIZZI UTILI



CARABINIERI	112
POLIZIA DI STATO	113
VIGILI DEL FUOCO	115
GUARDIA FORESTALE	1515

Numero Unico Europeo per le Emergenze (NUE) 112
Servizio di urgenza ed emergenza medica 118
Numero Verde CCISS "VIAGGIARE INFORMATI" 1518
Pronto Anas 800 841 148

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 305100** - **Referente URP:** Roberta Guglielmi

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

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

STRUTTURA TERRITORIALE BASILICATA

Via Nazario Sauro snc - 85100 Potenza - **Tel. 0971 608200** - **Referente URP:** Maria Chiorazzo

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** - **Referente URP:** Mauro Pace, Alessia Rovito

Sezione di Reggio Calabria: Via Vecchia San Sperato n° 2/A - 89133 Reggio Calabria **Tel.0965 367111** - **Referente URP:** Donatella Fedele

STRUTTURA TERRITORIALE CAMPANIA

Viale John Fitzgerald Kennedy, 25 - 80125 Napoli - **Tel. 081 7356111** - Via Basilicata, 29 - **Referente URP:** Alfonso Giarletta

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

STRUTTURA TERRITORIALE EMILIA ROMAGNA

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

STRUTTURA TERRITORIALE LAZIO

Viale Bruno Rizzieri, 142 - 00173 Roma - **Tel. 06 72291** - **Referente URP:** Antonio Stasio

STRUTTURA TERRITORIALE LIGURIA

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

STRUTTURA TERRITORIALE LOMBARDIA

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

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

STRUTTURA TERRITORIALE MARCHE

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

STRUTTURA TERRITORIALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

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

Area Gestione Rete Valle D'aosta: Via Grand Eyvia, 12 - 11100 Aosta - **Tel. 0165 215311** - **Referente URP:** Elena Anna Albertelli

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

RIFERIMENTI URP, NUMERI E INDIRIZZI UTILI

STRUTTURA TERRITORIALE PUGLIA

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

Sezione di Foggia: Via Gramsci 103 - 71100 Foggia - **Tel. 080 5091501**

Sezione di Lecce: Viale Gallipoli, 17 - 73100 Lecce - **Tel. 080 5091200**

STRUTTURA TERRITORIALE SARDEGNA

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

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** - **Referente URP:** Antonino Patorno

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: Via Passeggiata Archeologica, 4 - 92100 Agrigento - **Tel. 092 2558711** - **Referente URP:** Maria di Graci

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

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

STRUTTURA TERRITORIALE TOSCANA

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

STRUTTURA TERRITORIALE UMBRIA

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

STRUTTURA TERRITORIALE VENETO E FRIULI-VENEZIA GIULIA

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

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

servizio presente
servizio assente

REGIONE	TRATTA	AREA DI SERVIZIO	KM																
				CARBURANTI (benzina-diesel)	GPL	METANO	LNG	RICARICHE ELETTRICHE	BAR	RISTORANTE	SERVIZI DISABILI	BABY ROOM FASCIATOIO	CAMPER SERVICE	PARK MEZZI PESANTI	PARCO GIOCHI ESTERNO	AREA PIC/NC	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																
TOSCANA-UMBRIA	RA 06 Bettolle-Perugia	San Casciano Est	43+600																
		Cortona Sud	14+080																
MARCHE	RA 11 Ascoli-Porto d'Ascoli	San Benedetto del Tronto	25+500																
		Ascoli Piceno	3+820																
LAZIO	A90 Grande Raccordo Anulare di Roma	Maltignano Nord	8+252																
		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																
		Magliana Nord	5+500																
BASILICATA	RA 05 Sigliano-Potenza	Magliana Sud	5+850																
		Potenza dir SA	46+770																
CAMPANIA	RA 05 Sigliano-Potenza	Potenza dir PZ	46+770																
		Potenza dir PZ	49+900																
		Baronissi Est	2+500																
		Baronissi Ovest	1+800																
		Salerno Ovest	12+800																
		Salerno Est	13+400																
		Campagna Ovest	45+700																
		Campagna Est	46+400																
		Sala Consilina Ovest	95+400																
		Sala Consilina Est	96+000																
CAMPANIA	A2 Autostrada del Mediterraneo	Galdo-Lauria Ovest	147+600																
		Galdo-Lauria Est	147+600																
		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																
CAMPANIA	A2 Autostrada del Mediterraneo	Lamezia Terme Ovest	318+200																
		Lamezia Terme Est	319+000																
		Pizzo Calabro Est	343+200																
		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															
		SICILIA	A19 Palermo-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 Tang. di Catania	Tangenziale Ovest	13+580																	



Elenco
aree di servizio

Anas S.p.A. – Direzione Generale:

Via Monzambano, 10 – 00185 Roma

Dove trovare la Carta dei Servizi:

www.stradeanas.it

Progetto editoriale:

Anas S.p.A. Sostenibilità – Stakeholder Engagement

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.