

Giuseppe Mastroviti di **Brebemi**

LA STELLA POLARE È LA

SICUREZZA

Moderna e tecnologicamente avanzata, la **Brebemi** è controllata quotidianamente e verificata con una cura quasi maniacale. Perché la prevenzione non rimanga soltanto un concetto astratto



Parlamo di **Brebemi** lasciando però da parte la questione (spinosa) del prolungamento della concessione (ne abbiamo trattato su *Vado e Torno* n. 5/2025) e il caro-pedaggi. Non perché non siano temi importanti, ma perché non sarebbe corretto ridurre la A35 **Brebemi** soltanto a questo.

I 62,1 chilometri che, scorrendo a sud dell'autostrada A4, intercettano quattro province collegando Milano a Brescia, o più esattamente i dintorni dei due capoluoghi, sono infatti molto di più. Dal punto di vista progettuale, della tecnologia applicata, della gestione e della sicurezza. Un 'qualcosa di più' che merita di essere sottolineato e approfondito.

Ad aiutarci in questo compito, Giuseppe Mastroviti, direttore tecnico e di esercizio di A35 **Brebemi**, che abbiamo incontrato l'ultimo (caldis-

mo) lunedì di giugno presso il Centro operativo dell'autostrada lombarda, a Fara Olivana.

In cosa possiamo considerare tecnologicamente avanzata questa autostrada, entrata in servizio nel luglio 2014?

«Cominciamo col dire che A35 **Brebemi** è un'autostrada progettata e costruita seguendo nuovi criteri e standard che fanno riferimento alla Ntc 2008 (la normativa per la progettazione, esecuzione e col-

laudo di queste infrastrutture, che stabilisce precisi criteri mirati a garantire sicurezza e durabilità nel tempo). In Italia, tranne le nuove ope-

re, non ce ne sono di simili. Per cui possiamo dire che la prima, importante differenza è appunto questa. Che è anche una caratteristica: **Brebemi** non è infatti un ammodernamento, bensì un progetto ex novo che, ad esempio è stato pensato per una vita nominale

La manutenzione preventiva è continua. Cerchiamo di farla con tempi e modi che impattino il meno possibile

LA **BREBEMI** IN CIFRE

62,1 km la lunghezza

6 le barriere di pedaggio (Chiari Ovest, Calcio, Romano, Bariano, Caravaggio, Treviglio)

8 svincoli con viabilità locale

3 connessioni autostradali

2 aree di servizio

4 province attraversate

26 comuni interessati

PICCOLI INTERVENTI MA CONTINUI
È un imperativo per lo staff che sovrintende alla A35 **Brebemi**. Oltretutto, realizzandoli nelle ore notturne, si minimizza l'impatto sulla circolazione.





AUTOSTRADA ALL'AVANGUARDIA
La Brebemi è un'autostrada progettata e costruita secondo la norma Ntc 2008 (Nome tecniche per le costruzioni). Sotto, Giuseppe Mastroviti, direttore tecnico e d'esercizio della A35.



della struttura di cento anni. In modo che si possano gestire al meglio le nuove esigenze del trasporto così come, ad esempio, gli eventi meteo eccezionali. E c'è dell'altro».

A cosa si riferisce?

«All'approccio. La Brebemi è stata progettata e sviluppata con l'obiettivo della prevenzione del degrado. Questo ci consente un continuo miglioramento della funzionalità della struttura, contenendo allo stesso tempo i costi. Operiamo realizzando in continuo picco-



li interventi di manutenzione, evitando al cliente di trovare quello che impatta. Generalmente, cerchiamo di farli in notturno, avvisando sempre e comunque l'utente con settimane d'anticipo attraverso il nostro sito. Inoltre, eseguiamo controlli, visivi e strumentali, e una fondamentale opera di monitoraggio. A tutto ciò aggiungiamo l'analisi periodica dei sinistri, le esercitazioni in galleria per migliorare soccorso e assistenza, le attività di formazione».

La pavimentazione della Brebemi è un nostro segno distintivo e un fiore all'occhiello per come viene gestita

Concretamente in cosa si distingue questa autostrada?

«Brebemi voleva essere il top dell'ingegneria italiana. È nata per essere un fiore all'occhiello. Non a caso nel suo progetto sono state inserite molte dotazioni, impiantistiche, civili e faunistiche, non legate, o previste, a specifici obblighi normativi».

Mi faccia un esempio.

«La corsia di emergenza di 3,5 metri di larghezza, quando la norma prevede lo standard di 3 metri. Ci consente di gestire meglio l'emergenza, quando un veicolo si ferma su quella corsia, ma agevola anche le operazioni di manutenzione o eventuali deviazioni».

Chiaramente non è tutto.

«Infatti. Disponiamo di un sistema di videosorveglianza

con 260 telecamere, installate su 57 torri, di cui 114 con tecnologia Aid (Automatic incident detection). Non si tratta di un sistema di rilevamento della velocità. Piuttosto, di telecamere che, per così dire, ragionano con software particolari che consentono, sezione per sezione, di rilevare incidenti, intesi non solo come

impatto tra veicoli o contro barriere, ma anche eventuali manovre inaspettate, come il procedere in contromano. E poi c'è l'impianto antineb-

bia: basato su una ventina di sensori, disposti lungo la tratta, attiva l'illuminazione a Led quando la visibilità scende sotto i 50 metri».

Quali sono gli interventi di routine più frequenti?

«Senza dubbio il rifacimento della pavimentazione. In materia siamo molto rigorosi. Il comfort di guida passa dalla geometria della strada, che per noi deve essere un tavolo da biliardo. Ultima novità in materia e importante passo verso l'economia circolare, abbiamo introdotto un asfalto innovativo ad alta percentuale di materiali riciclati, studiato in collaborazione con l'Università di Parma e con Mapei. Sì, per come la gestiamo, la pavimentazione è davvero il nostro biglietto da visita».

Alberto Gimmelli