

Quattro mesi di lavori: cosa è successo al viadotto di Vedano di Pedemontana e come sarà riparato

Publicato: Martedì 25 Febbraio 2025



Sarà un intervento complesso, quello per riaprire in sicurezza, il Viadotto di Vedano della Pedemontana. Un intervento assolutamente inevitabile, nonostante i disagi che comporta: lo sottolinea **una nota congiunta della Prefettura di Varese e di Pedemontana Lombarda**, la società che ha realizzato e gestisce la tangenziale. Tra le ipotesi, anche **un “bypass” per alleviare la pressione del traffico sulla rotonda del Ponte di Vedano.**

La nota arriva dopo l’incontro del 20 febbraio 2025, in prefettura a Varese, alla presenza del prefetto Salvatore Pasquariello, e dei sindaci di Varese Davide Galimberti, di Buguggiate Matteo Sambo, di Gazzada Schianno Stefano Frattini, di Lozza Matteo Acchini, di Morazzone Maurizio Mazzucchelli, del vicesindaco di Azzate Giacomo Tamborini, dell’assessore di Vedano Olona Massimo Antonini, nonché dei consiglieri regionale Samuele Astuti, Giuseppe Licata, il consigliere provinciale Fabio Passera e il referente per la Provincia Samuela Raimondi.

Tra i tecnici hanno partecipato i rappresentanti della Direzione Infrastrutture e Opere pubbliche della Regione Lombardia, di Anas, di Autostrade per l’Italia di Autostrada Pedemontana Lombarda, della Polizia Stradale e dei Carabinieri.



Qual è la ragione della chiusura e come sono state individuate le anomalie sul Viadotto Pedemontana a Vedano

“Il viadotto di Vedano, sulla carreggiata ovest della A60 Tangenziale di Varese, è stato chiuso al traffico il 29 novembre 2024 e resterà chiuso per lavori di manutenzione straordinaria fino al 30 giugno 2025” spiega la nota di Prefettura e Pedemontana Lombardia.

“Per capire cosa sia accaduto bisogna risalire al 2014, quando è stato realizzato. Il viadotto Vedano è un’opera della Tangenziale di Varese costituita da un impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo, che poggia su 11 pile in calcestruzzo. È lungo 380 metri ed è suddiviso in 12 campate di lunghezza variabile tra i 20 e i 64 metri”.

“Il viadotto è stato terminato nel 2014 e collaudato correttamente (collaudo statico del 12 gennaio 2015). **L’opera è stata sempre regolarmente ispezionata**, secondo la normativa vigente, per verificare lo stato delle strutture. Grazie poi all’introduzione nel 2020 delle nuove ‘Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti’, si è introdotto **un approccio multilivello**, basato oltre che sulle ispezioni visive, anche sul **monitoraggio strumentale, al fine di garantire un’omogeneità nella valutazione** e gestione del rischio e per individuare le priorità di intervento”.

“Nel corso delle campagne periodiche di monitoraggio sono state rilevate delle **fessure capillari in corrispondenza dei pulvini, ovvero gli elementi di raccordo tra le pile e la struttura dei sostegni del viadotto**, che **non ne hanno inficiato la stabilità in nessun momento** dell’esercizio. Queste anomalie sono state monitorate trimestralmente e analizzate nel dettaglio dalla struttura tecnica di Autostrada Pedemontana Lombardia con l’ulteriore ausilio di un sistema di sensori per il monitoraggio dinamico dei ponti installati nell’ambito di una sperimentazione con il Politecnico di Milano. Nel corso dell’ultima ispezione è stata constatata **un’evoluzione dell’ampiezza delle fessure, che ha richiesto dei supplementi di indagine**, prontamente effettuati”.

Dalle ispezioni alla chiusura: le fasi per il ripristino

“La valutazione tecnica finale ha stabilito la necessità di intervenire sui pulvini per poter consentire l’esercizio. Autostrada Pedemontana Lombarda ha quindi chiuso il viadotto, prudenzialmente, per due ragioni: la prima è naturalmente garantire il massimo livello di sicurezza per le persone, la seconda ragione è che è stato necessario effettuare le verifiche a viadotto scarico, e lo stesso vale per i conseguenti lavori di ripristino”.

“La prima fase ha permesso di confermare i dati disponibili dagli elaborati progettuali e le cause del problema, accertandone l’origine: un errore progettuale a monte della realizzazione, che riguarda solo e unicamente quel tratto. **Non si tratta, dunque, di un’esecuzione dei lavori difforme dal progetto, ma di un’anomalia progettuale di non facile individuazione.** In ogni caso è stato invocato l’intervento del General contractor dell’epoca che risponderà, tramite la polizza decennale postuma, per gli oneri necessari a riportare il viadotto nelle condizioni necessarie all’esercizio”.

“La seconda fase è stata la progettazione dell’intervento, che si è subito presentato complesso da eseguire, sia per la delicatezza connessa al fatto di lavorare su una struttura esistente, sia per la posizione dell’opera, posta tra i meandri del fiume Olona e le rampe di svincolo aperte al traffico. **La terza fase è l’affidamento all’impresa esecutrice,** che si sta svolgendo in parallelo alla progettazione e nell’attesa di avere tutte le autorizzazioni necessarie, sia dal concedente CAL sia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Quarta e ultima fase, la realizzazione dell’intervento e il collaudo del viadotto, prima della riapertura.

L’intervento – prosegue la nota – consiste sostanzialmente queste fasi: **perforazioni longitudinali dei pulvini e rinforzo delle testate; posa e tesatura di cavi** di precompressione e sigillatura con resina delle fessure; rinforzo dei pulvini mediante un sistema composto da **fasciatura con fibre di carbonio e ferri di armatura** verticale aggiuntivi.

“Autostrada Pedemontana Lombarda sta facendo al contempo tutti i passi necessari per tutelare i propri diritti e verificare eventuali altre responsabilità.

Gli interventi per mitigare i disagi sul traffico. Chiudere un viadotto non è una decisione semplice da prendere, ma la sicurezza è la cosa più importante, e viene prima di qualsiasi altro tema da affrontare. Gli impatti ricadono su tutti i cittadini, siano essi utilizzatori della Tangenziale A60 sia sugli altri, che risentono di un aumento della viabilità locale già congestionata. Ricade sulle Istituzioni del territorio, sui corpi di Polizia locale, sulla Regione Lombardia e sul concedente CAL e sulla stessa Società Autostrada Pedemontana Lombarda”.

Ridurre l’impatto viabilistico della chiusura

“Tra le soluzioni analizzate per mitigare gli impatti, la creazione di un bypass che eviti il passaggio sulla rotonda di Ponte di Vedano, per permettere a chi deve proseguire il proprio percorso sulla tangenziale di Varese di non entrare nella rotonda. L’attenzione alle persone e alla sicurezza delle opere Autostrada Pedemontana Lombarda è impegnata oggi per completare al meglio e nel tempo più breve possibile l’intervento, che è previsto per il prossimo 30 giugno”.

La richiesta dei Sindaci dell’esonazione del pedaggio

I sindaci presenti all’incontro in Prefettura hanno fortemente richiesto misure di compensazione per gli utenti, come l’esonazione dal pedaggio per tutto il periodo di chiusura della carreggiata interessata dall’evento.

Autostrada Pedemontana Lombarda ha già annunciato, d’intesa con la Regione Lombardia e la società CAL (Concessioni Autostradali Lombarde), “la sperimentazione di una scontistica di maggior importo,

rispetto a quella già in atto sulla rete autostradale di APL. Essa prevede il 50% di sconto per le classi 1 e 2 (veicoli leggeri e veicoli commerciali leggeri) per chi percorre la tratta per almeno 10 giorni al mese ed è dotato di abbonamento a uno dei provider di telepedaggio o è registrato al sistema di pagamento Conto Targa di Pedemontana (quest'ultimo, ricordiamo, non prevede canone mensile). Lo sconto verrà applicato su tutti i transiti effettuati nel mese. Questa sperimentazione sarà avviata nei prossimi giorni e **avrà la durata di un anno**“.

Tangenziale di Varese: pedaggio dimezzato per chi la utilizza abitualmente

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it