

LA RIATTIVAZIONE DEL TRAFFICO

IL VR22, RIATTIVANTE DEL BITUME OSSIDATO NATO SOTTO IL MARCHIO VIATEK DALLA EDILPAVIMENTAZIONI SRL

Si continuano a scrivere articoli sulla crescente mancanza di manutenzione delle strade italiane, per le quali in rilievo viene messa la scarsa sicurezza causata da un numero crescente di buche e di dissesti stradali. Per contro, il consumo di conglomerato bituminoso è in costante calo.

Le soluzioni che vengono adottate sono, nella migliore delle ipotesi, l'abbassamento dei limiti di velocità e, nella peggiore, la chiusura di interi tratti stradali. Il problema è sempre lo stesso: mancano i fondi.

Edilpavimentazioni Srl, Società conosciuta per la produzione del Pro Patch (asfalto a freddo per la manutenzione permanente del manto stradale nato sotto il marchio Viatek), si mette ulteriormente in gioco per la ricerca di nuove soluzioni ai problemi che persistono sulle nostre strade.

Questa volta il Team di ricerca punta ad eseguire una manutenzione stradale utilizzando l'asfalto che già si trova a terra. La scommessa è quella di farlo senza spostare l'asfalto da dove si

trova ed eseguendo il lavoro a freddo. Sarebbe una missione impossibile ma non è così: a venire incontro alla soluzione è infatti il VR22, un altro prodotto nato sotto il marchio Viatek. VR22 è un riattivante del bitume ossidato tale per cui, mescolandolo all'asfalto fresato, si riattiva il bitume in esso contenuto; una volta steso il prodotto e dopo aver preventivamente compattato il conglomerato con un rullo, è possibile riaprire al traffico.

La scommessa prevede però che l'asfalto non venga rimosso dalla sua posizione originaria: è qui che entra in gioco la soluzione di Edilpavimentazioni.

LE FASI DI LAVORO

Il VR22 viene spruzzato a terra in una quantità predefinita. L'Impresa che esegue il lavoro potrà quindi effettuare una fresatura della zona in cui è stato steso il riattivante.

La fresatura potrà essere eseguita con una macchina fresatrice o anche con uno skid loader dotato di fresa.

Il materiale fresato non sarà quindi spostato dalla sua posizione ma sarà solo sistemato con un rastrello. Non resterà che passare alcune volte con un rullo per la compattazione e quindi riaprire la strada.

Questa soluzione, inizialmente testata ed eseguita in via sperimentale solo da Edilpavimentazioni, sta prendendo piede: alcune Imprese stradali che si trovano a dover eseguire delle manutenzioni stradali con budget limitati oltre a utilizzare in primis questo prodotto lo stanno proponendo alle Pubbliche Amministrazioni. Le dimostrazioni sono di grande effetto proprio per la particolarità di esecuzione del lavoro. Fa breccia, oltre al lato economico, anche il lato ambientale: si potrebbe infatti definire una manutenzione a chilometro zero. Il risultato delle analisi di laboratorio dei percolati dell'asfalto una volta riattivato è lo stesso di un comune asfalto.

Come detto, il VR22 può anche essere mescolato con fresato e dare vita a un asfalto a freddo dalle ottime caratteristiche prestazionali. L'unica prescrizione è che il materiale prodotto deve essere utilizzato entro due/cinque giorni dalla sua produzione. I vantaggi dell'uso di tale conglomerato sono:



1. La fase di spruzzatura

CARATTERISTICA	UNITÀ DI MISURA	RIFERIMENTO NORMATIVO	VALORE RISCONTRATO
Granulometria fresato utilizzato	mm	UNI EN 12697-2	0-8
Contenuto di legante su mix fresato	%	UNI EN 12697-1	5,3
Contenuto di materiale riciclato	%	UNI EN 14021	98,4
Resistenza allo slittamento	PTV	UNI EN 13036-4	71
Stabilità Marshall, un giorno	kN	UNI EN 12697-34	3,6
Rigidità Marshall, un giorno	kN/mm		1,1
Stabilità Marshall, sette giorni			4,4
Rigidità Marshall, sette giorni			1
Stabilità Marshall, 28 giorni	kN		9,1
Rigidità Marshall, 28 giorni	kN/mm		1,7
Trazione indiretta, un giorno	kPa	UNI EN 12697-23	212
Coeff. di trazione indiretta, un giorno	kPa		22.511
Trazione indiretta, sette giorni	kPa		231
Coeff. di trazione indiretta, sette giorni	kPa		19.284
Trazione indiretta, 28 giorni	kPa		353
Coeff. di trazione indiretta, 28 giorni	kPa		27.002

2. I dati tecnici del conglomerato a freddo con il VR22 riferiti all'ultima analisi eseguita. Nella parte in grigio chiaro vengono messi in evidenza i provini preparati applicando 75 colpi di pestello su ogni faccia. La maturazione è stata condotta in aria alla temperatura di 20 °C e le prove eseguite con i campioni alla temperatura di 20 °C; nella parte in grigio scuro, i provini sono stati realizzati con compattatore giratorio a 50 rotazioni. La maturazione è stata condotta in aria alla temperatura di 20 °C e le prove sono state eseguite con i campioni alla temperatura di 20 °C

- ottenimento di un materiale con il 100% di fresato;
- produzione del conglomerato anche alle basse temperature;
- stesura anche alle basse temperature;
- stesura effettuabile anche in presenza di acqua;
- stesura ai bassi spessori su vecchi asfalti senza bisogno di mano d'attacco;
- possibilità di usare il prodotto fino a cinque giorni dopo la produzione;
- bassi costi del conglomerato ottenuto;
- estrema facilità di lavorazione del composto;
- una volta steso non si attacca agli pneumatici delle macchine;
- il risultato della manutenzione effettuata sarà duraturo.

Sono ormai diverse le Imprese che, in tutta Italia, utilizzano il VR22: per esempio la MC Costruzioni di Volpago del Montello (TV) è una delle Aziende che per prima ha potuto sperimentare questo prodotto eseguendo diversi lavori di manutenzione.

Questo quanto la stessa asserisce in merito: "Ad oggi ci occupiamo di costruzioni e manutenzione di strade, acquedotti e fognature. Sempre attenti al progresso e alle nuove tecniche lavorative, da qualche anno siamo entrati in contatto con Viatek sperimentando tra i vari prodotti del marchio il VR22: possiamo semplicemente dire che finché non si prova non ci si rende conto dei vantaggi e delle qualità del prodotto.

Un esempio può essere una comune bonifica stradale localizzata: nelle lavorazioni, si fresa la parte ammalorata poi, mentre l'escavatore bonifica il sottofondo stradale, si impasta con semplice benna miscelatrice il fresato con il VR22 e lo si stende come un asfalto a caldo; ciò avviene senza possibile surriscaldamento ai piedi e senza respirare fumi, evitando oneri in discarica per il fresato ed eventuali soste per l'attesa dell'asfalto a caldo;

inoltre, non ha problemi di temperature ambientali e proprie". Come la MC Costruzioni, anche la Cogemar Srl di Sammichele di Bari dichiara: "Ci occupiamo della costruzione di nuovi tratti e di derivazioni di utenza per acque bianche e acque nere ed abbiamo la necessità, alla fine della lavorazione, di ripristinare il manto stradale. Questo ci è richiesto più volte al giorno e in posti diversi. Non sempre possiamo usare il conglomerato a caldo per vari fattori: ad esempio, a causa della distanza dell'impianto dal luogo di lavoro o ancora della riparazione che viene effettuata fuori orario di apertura degli impianti produttivi o anche



3. La fresatura



4. Il momento della sistemazione della stesa

perché occorre solo un piccolo quantitativo di conglomerato bituminoso. In molti casi eravamo costretti ad effettuare manutenzioni provvisorie per poi tornare a rimuovere e rifare l'asfalto. La soluzione ci è arrivata con l'utilizzo di VR22 e una semplice benna miscelatrice".

Non meno importante, l'Impresa Tolomio di Borgoricco (PD) afferma: "Lavoriamo nel settore delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso da ormai 40 anni. Nel 2015 abbiamo intrapreso un percorso di sperimentazione con il prodotto VR22 di Viatek. Il vantaggio offerto dall'utilizzo di VR22 è evidente. Permette di rigenerare il manto stradale esistente, azzerando i costi di indennità di discarica, di trasporto ed abbassando di molto l'impatto ambientale della manutenzione effettuata". ■

⁽¹⁾ Geometra, Product Manager della Edilpavimentazioni Srl



5. La compressione per mezzo di rullo